BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J 103 H72 1932 C44 A1

CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DES CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE ...
Procès-verbaux et tém.

DATE | NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédée, exploitée et contrôlée par l'État

ÉDITION FRANÇAISE DU
SERVICE DE LA TRADUCTION GÉNÉRALE
(Chambre des communes)

SESSION 1932

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1932

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Membres du Comité	iii
Ordre de renvoi	iv
Rapports à la Chambre	vi
Procès-verbaux	xv
Sténographie des témoignares	1–442
Index des témoins et des témoignages	443

MEMBRES DU COMITÉ

Président: M. R. B. Hanson *(York-Sunbury)*

M. A. L. Beaubien,
M. L. G. Bell (*Saint-Antoine*),
M. C. E. Bothwell,
M. T. Cantley,
L'hon. J. D. Chaplin,
M. W. Duff,
L'hon. W. D. Euler,
Sir Eugène Fiset,
M. J. A. Fraser (*Caribou*),
M. G. R. Geary,
M. S. Gobeil,
M. R. W. Gray,
M. A. A. Heaps,
M. D. M. Kennedy (*Rivière-la-Paix*),
M. F. R. MacMillan (*Saskatoon*),
M. P. McGibbon,
L'hon. R. J. Manion,
M. A. E. Munn,
M. C. G. Power,
L'hon. R. Rogers,
M. J. S. Stewart (*Lethbridge*).

Secrétaire: JOHN T. DUN.

49147—1½

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

LE VENDREDI 12 février 1932.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à s'enquérir de tous les sujets et choses qui lui seront renvoyés par la Chambre et à faire rapport de temps à autre de ses observations et opinions sur ces matières et choses, et à envoyer quérir personnes, papiers et documents.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

CHAMBRE DES COMMUNES,

LE MARDI 23 février 1932.

Décidé,—Que l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes concernant la formation des comités permanents de la Chambre soit modifié en ajoutant aux comités permanents de la Chambre, pour la présente session, un comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat, auquel seront renvoyés les comptes et les crédits des chemins de fer Nationaux du Canada et de la marine marchande de l'Etat, pour la présente session, et qui devra les étudier et de temps à autre faire rapport à la Chambre.

Toutefois, rien dans la présente résolution ne sera interprété comme devant en aucune manière amoindrir le plein droit de discussion en comité des subsides, et ledit Comité se composera de MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers et Stewart (*Lethbridge*).

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

LE MARDI 1er mars 1932.

Ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill n° 21, Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant une prestation additionnelle de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1931.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le JEUDI 3 mars 1932.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 500 exemplaires des procès-verbaux et témoignages et que l'application de l'article 64 des Règlements soit suspendue à cet effet.

Certifié conforme. *Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le LUNDI 14 mars 1932.

Ordonné,—Que le budget supplémentaire des dépenses de 1931-1932: service national de transport maritime et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, soit renvoyé audit Comité.

Certifié conforme. *Le greffier de la Chambre,*
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le VENDREDI 1er avril 1932.

Ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill n° 34, Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant une prestation de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1932.

Certifié conforme.
Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le MARDI 26 avril 1932.

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

Certifié conforme.
Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le MARDI 26 avril 1932.

Ordonné,—Que les crédits déposés sur le bureau de la Chambre le vendredi 22 avril 1932, soit les résolutions n°s 314, 315, 316 et 317, soient renvoyés audit Comité.

Certifié conforme.
Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

PREMIER RAPPORT

Le JEUDI 3 mars 1932.

Votre Comité a étudié le bill nº 21, intitulé: Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant une prestation additionnelle de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1931, et il a été convenu de ne recommander aucun amendement audit bill.

Le tout vous est respectueusement soumis.

Le président,
R. B. HANSON.

DEUXIÈME RAPPORT

Le JEUDI 3 mars 1932.

Le Comité recommande qu'il soit imprimé, au jour le jour, 500 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet effet.

Le tout vous est respectueusement soumis.

Le président,
R. B. HANSON.

TROISIÈME RAPPORT

Le JEUDI 7 avril 1932.

Votre Comité a étudié les crédits nºs 312 et 313, soit les crédits supplémentaires de 1931-1932, service national de transport maritime et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et il a convenu d'en recommander l'adoption à la Chamre.

Le tout vous est respectueusement soumis.

Le président,
R. B. HANSON.

QUATRIÈME RAPPORT

Le MARDI 26 avril 1932.

Votre Comité a étudié le bill nº 34, intitulé: Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant la prestation de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1932, et a convenu de ne recommander aucun amendement audit bill.

Le tout vous est respectueusement soumis.

Le président,
R. B. HANSON.

CINQUIÈME RAPPORT

Le MARDI 26 avril 1932.

Votre Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le tout vous est respectueusement soumis.

Le président,
R. B. HANSON.

SIXIÈME RAPPORT

Le JEUDI 28 avril 1932.

Conformément à une ordonnance de la Chambre, du 26 avril, votre Comité a étudié les crédits nos 314, 315, 316 et 317 (service national de transport maritime et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes) du budget des dépenses de l'année financière courante.

Votre Comité approuve lesdits crédits nos 314, 315, 316 et 317 et en recommande l'adoption à la Chambre.

Le tout vous est respectueusement soumis.

Le président,
R. B. HANSON.

SEPTIÈME ET DERNIER RAPPORT

Le VENDREDI 20 mai 1932.

Votre Comité, qui a été chargé d'examiner les comptes et le budget des dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada, de la Marine marchande de l'Etat, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et les différents bills déposés au parlement relativement à l'exploitation des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat, et d'en faire rapport à la Chambre, a tenu dix-huit séances publiques, au cours desquelles il a entendu de nombreux témoins, dont trois administrateurs et les directeurs nécessaires de la Compagnie, y compris le président.

1. *Bill n° 21.*

Votre Comité a étudié le bill n° 21, intitulé: "Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant une prestation additionnelle de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1931."

Ce bill visait à autoriser les chemins de fer Nationaux du Canada à émettre de nouvelles obligations jusqu'à concurrence de $11,372,498.86, afin de suppléer à l'insuffisance des recettes nettes de l'exploitation et des placements de l'année 1931.

En d'autres termes, la Loi d'aménagement financier des chemins de fer Nationaux du Canada de 1931, qui autorisait l'émission de $68,500,000 de titres, le chiffre prévu des exigences de 1931, s'est avérée insuffisante aux fins susdites du chemin de fer, et la recette déficitaire de l'exploitation des chemins de fer a imposé ce bill, qui a fait l'objet d'un exposé à la Chambre des communes de la part du ministre des Chemins de fer, et que votre Comité a approuvé sans amendement.

2. *Bill n° 34.*

Votre Comité a aussi étudié le bill n° 34, intitulé: "Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant la prestation de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1932."

Ce bill visait à autoriser les chemins de fer Nationaux du Canada à émettre de nouvellles obligations jusqu'à concurrence de $61,500,000, afin de suppléer à l'insuffisance des recettes nettes d'exploitation et des placements de l'année 1932. Cette somme est formée des éléments suivants:

(*a*) Déficits nets d'exploitation, y compris profits et pertes, mais à l'exclusion de l'intérêt des avances du gouvernement fédéral, ne dépassant pas	$ 42,784,610 13
(*b*) Paiements du principal sur achat de matériel, caisses d'amortissement, billets divers échéant ou échus et autres obligations garanties ou non, ne dépassant pas	11,681,651 87
(*c*) Construction et améliorations, y compris les rajustements; acquisition de biens meubles et immeubles, et fonds de roulement, ne dépassant pas	7,033,738 00
Total	$ 61,500,000 00

Votre Comité a été saisi de l'état détaillé des besoins financiers et de la dépense approximative imputable sur le capital pour l'année finissant le 31 décembre 1932, laquelle s'élève à ladite somme de $61,500,000, et bien que l'administration exprimât l'an dernier son intention de réduire les dépenses d'exploitation, et qu'elle ait pratiqué des économies qui, affirme-t-elle, représenteront environ $28,000,000 en 1931 et 1932, toutefois, la différence entre les recettes et les dépenses approximatives d'exploitation pour l'année courante est loin de suffire au paiement des intérêts de la dette consolidée entre les mains du public, lesquels, indépendamment des intérêts dus à l'Etat, s'élèvent cette année à la somme de $56,849,244.65, soit une augmentation de $1,634,267.18 en douze mois. Le rapport annuel de la Compagnie indique que la dépense additionnelle nette imputable sur le capital, pour la période de neuf ans, du 1er janvier 1923 au 31 décembre 1931, s'élève à la somme de $419,669,620.64, ce qui a imposé un fardeau additionnel de $20,936,821, en intérêts annuels pour la même période et représente environ 37½ p. 100 de l'augmentation des intérêts annuels dus au public. Il y a aussi une somme de $1,357,650 due à l'Etat à titre d'intérêts sur la dette non consolidée.

Il est difficile pour votre Comité de voir, à la lumière de ce qui précède, le bien-fondé de quelques-unes des dépenses imputables sur le capital et comprises dans l'augmentation totale précitée. Il n'est pas douteux que, sans la dépression mondiale actuelle si défavorable au réseau et si prolongée, celui-ci aurait bénéficié dans une plus grande mesure de ces dépenses de capital. Donc, vu les résultats des deux ou trois dernières années, votre Comité recommande fortement de restreindre, tant qu'il n'y aura pas augmentation sensible de la recette, les dépenses imputables sur le capital aux besoins les plus pressants sans compromettre l'efficacité du service.

Votre Comité a aussi étudié le rapport annuel de l'année close le 31 décembre 1931 et il a convenu de s'y rallier.

3. *Frais d'exploitation.*

Les frais d'exploitation de l'année 1932, à l'exclusion des lignes de l'Est, sont estimés à $139,304,000 alors que la recette d'exploitation de la même année n'est évaluée qu'à $157,248,000.

En 1931, la recette d'exploitation s'est élevée à $177,273,738, soit environ $20,000,000 de plus que la recette prévue de 1932.

Vu le fléchissement rapide de la recette d'exploitation, votre Comité se voit dans l'obligation de recommander l'exercice de la plus stricte économie par l'administration dans toutes les dépenses facultatives d'exploitation, et à cette fin votre Comité recommande la revision descendante complète des appointements des directeurs et des employés supérieurs des chemins de fer. Le rapport de votre Comité, pour l'année 1931, contenait une recommandation catégorique à cet effet, et en réponse on soumit à votre Comité le rapport du sous-comité du conseil d'administration adressé à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux et portant la date du 16 février 1932. Ce rapport annonçait l'application, à partir

du 31 juillet 1931, d'une réduction uniforme de 10 p. 100 des appointements de tous les employés supérieurs touchant $4,000 et plus. Cette réduction, atteignant en tout 828 employés supérieurs et directeurs, produisit une économie annuelle de $545,652. Il en ressort que les appointements annuels de ces 828 employés supérieurs s'élevaient à environ $5,456,200. Le sous-comité du conseil d'administration favorisait des réductions particulières plutôt qu'un nouvel abaissement uniforme et il déclara que, en vue d'effectuer de nouvelles économies, il était à faire la revue des appointements supérieurs à $5,000. Nous n'avons pas reçu d'autre rapport depuis, mais votre Comité est aussi en faveur de réductions particulières plutôt que d'un nouvel abaissement uniforme des appointements, et, sous ce rapport, il désire signaler qu'un état, dont on l'a saisi, démontre que le 21 juillet 1931 96 employés supérieurs touchaient des appointements de $10,000 et plus et 37 des appointements de $15,000 et plus. Votre Comité estime que les appointements des employés supérieurs sont trop élevés et devraient immédiatement être sensiblement réduits.

Votre Comité tient également à signaler qu'il semble y avoir un nombre considérable d'employés supérieurs, et que le nombre des hauts salariés, les adjoints des chefs de service en particulier, devrait être sensiblement réduit. En conséquence, votre Comité recommande que le sous-comité du conseil d'administration chargé de régler cette question soit requis d'appliquer immédiatement les principes dont s'inspire cette recommandation.

Le sous-comité du conseil chargé d'étudier la question des appointements des chefs de service et autres employés supérieurs, a été appelé à s'occuper également des appointements du président. Son contrat d'engagement, passé le 23 septembre 1929, fixe ses appointements annuels à $75,000, sans autres honoraires ou rémunération. On a signalé à votre Comité que le président touche encore $5,000 de l'*Ontario Car Company* et l'allocation spéciale annuelle de dépenses de $15,000 approuvée par le conseil d'administration le 18 novembre 1929, dont il n'est pas tenu de rendre compte en détail. Votre Comité recommande de renvoyer à l'examen du conseil d'administration la question du paiement de ladite gratification de $5,000 en vue de la supprimer, s'il y a lieu. Relativement à l'allocation spéciale de $15,000, votre Comité recommande au conseil d'administration de reconsidérer le paiement de cette somme, en tant qu'incompatible avec les stipulations de son contrat d'engagement. A la suite de la recommandation faite par votre Comité l'an dernier, sur la proposition du président, le gouvernement a constitué une commission royale du transport qui est actuellement à l'œuvre. Cette commission n'a pas encore terminé ses travaux ni présenté ses conclusions. Votre Comité ne désire pas anticiper sur les conclusions de la commission qui, croit-on, seront présentées prochainement. Toutefois, votre Comité estime qu'il incomberait non seulement au gouvernement et aux réseaux intéressés mais au peuple canadien en général d'étudier très attentivement le rapport à venir, afin que l'on saisisse bien les idées de la commission et, s'il est jugé opportun, qu'on y donne suite à la prochaine session du parlement.

4. *Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et lignes de l'Est.*

Votre Comité a aussi examiné le crédit n° 317 du budget des dépenses, destiné à rembourser la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, tel que le prescrit la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, du déficit des lignes de l'Est durant la période en jeu. Le déficit est estimé à $6,217,400, auquel vient s'ajouter la somme de $1,750,000, chiffre prévu de la diminution des recettes des lignes au cours de l'année, à cause de la réduction des tarifs applicables aux lignes de l'Est, sous le régime de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Vu la législation existante, votre Comité estime que les sommes demandées sont nécessaires pour donner suite à la lettre et à l'esprit de la Loi des taux de transport des marchan-

dises dans les provinces Maritimes et pour l'exploitation des lignes de l'Est. Cependant, votre Comité estime qu'il ne conviendrait pas de réunir les deux crédits susmentionnés, le déficit d'exploitation des lignes de l'Est ainsi que la somme requise pour dédommager les chemins de fer Nationaux des réductions de tarifs en application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, mais il importe de les indiquer séparément, même s'il faut adopter une loi pour y arriver, et recommande respectueusement de prendre les mesures nécessaires pour que la somme nécessaire au paiement du déficit d'exploitation des lignes de l'Est soit entièrement distincte de la somme nécessaire à combler le vide résultant des réductions de tarifs en application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Votre Comité a aussi mis à l'étude le crédit nº 316, somme requise aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour subvenir, de temps à autre au cours de l'année financière 1932-1933, au paiement de la différence, telle qu'estimée par la Commission des chemins de fer et certifiée par ladite Commission au ministre des Chemins de fer et des Canaux, en tout temps et de toute manière qu'il lui plaira de l'exiger, et résultant de l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de transport et les tarifs réglementaires, dont il est fait mention à l'article 9 de ladite loi, applicables à toutes les marchandises transportées pendant l'année 1932 par les compagnies de chemins de fer indépendantes y énumérées. Votre Comité estime que cette somme est nécessaire à l'application des dispositions de la loi à cet égard et que le parlement devrait l'accorder.

5. *Marine marchande de l'Etat.*

Votre Comité a examiné le crédit nº 314 du budget des dépenses concernant le prêt à la Marine marchande du gouvernement canadien Ltée, destiné à combler le déficit dans l'exploitation de la Compagnie et des paquebots sous la direction de la Compagnie, au cours de l'année finissant le 31 décembre 1932, et représentant la somme globale de $140,000, soit une diminution de $148,500 sur l'année précédente.

Votre Comité a aussi examiné le bilan de la Compagnie et estime que ladite somme de $440,000 est nécessaire aux fins de la Compagnie et que le parlement devrait la voter. Votre Comité exprime de nouveau l'opinion que le temps est venu pour le gouvernement d'abandonner, s'il le peut, l'exploitation d'une marine marchande nationale et de prendre les mesures en vue de la vente ou de la location de la flotte, et de conclure des arrangements, où il y a possibilité et sans nuire aux intérêts des relations impériales ou entre les dominions, avec d'autres compagnies de navigation, afin d'assurer la protection du commerce canadien.

6. *Service national (Antilles).*

Votre Comité a mis à l'étude le crédit nº 315 du budget des dépenses concernant les prêts à la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited,* applicables au paiement des déficits dans l'exploitation de la Compagnie et des paquebots sous la direction de la Compagnie au cours de l'année finissant le 31 décembre 1932, et à la liquidation des intérêts, lesquels se chiffrent à $820,000, contre $755,000 l'année précédente.

Les pertes d'exploitation de l'année finissant le 31 décembre 1930 s'établissent à $523,136.98, tandis que celles de l'année 1931 se chiffrent à $446,568.53, soit un peu plus que la subvention antérieurement payée par l'Etat à une compagnie indépendante pour un service bien inférieur.

Votre Comité admet que ce service de navigation est obligatoire en vertu d'un traité et qu'il devrait être maintenu, mais il est d'avis que les employés supérieurs de cette ligne de navigation devraient exercer la plus grande vigilance afin que, si possible, les frais de son exploitation imputables au Dominion soient

réduits au minimum compatible avec l'efficacité et se transforment le plus tôt possible en un bénéfice d'exploitation. Le service de cette ligne sur les deux routes est excellent et on devrait constamment y attirer l'attention de la population canadienne partout où la chose est possible, en vue de l'engager à lui accorder sa clientèle.

Quant au trafic des Antilles britanniques, desservies par les navires, votre Comité est d'avis qu'il convient d'employer tous les moyens d'engager les habitants et les sociétés commerciales de ces colonies, à accorder, dans la plus grande mesure possible, leur clientèle au service de navigation ainsi mis à leur disposition à si grands frais par le peuple canadien.

7. *Comptes de dépenses des employés supérieurs.*

Votre Comité, après avoir étudié à fond la question des comptes de dépenses des employés supérieurs et autres de la Compagnie, est en faveur d'une surveillance bien plus étroite de tous les comptes de dépenses, et croit qu'avant leur remboursement, on devrait contrôler les pièces justificatives et présenter les preuves nécessaires de paiement à un comité d'administrateurs dûment constitué, en vue de les examiner et de les approuver, et que le remboursement de tous les comptes de dépenses précités, qu'ils soient soumis par le président, les chefs de service ou tout employé supérieur, devrait être strictement restreint à des fins commerciales et qu'en ce qui a trait aux frais de réception de la Compagnie, il ne faudrait approuver que ceux autorisés par le même organisme séparé exerçant le contrôle. L'an dernier, votre Comité a fait une recommandation énergique sur ce sujet et il réitère ce qu'il a dit alors, surtout en ce qui concerne les contributions aux clubs, les réceptions et les dons. Un système de contrôle semblable à celui en usage dans les établissements industriels les mieux dirigés, dans les maisons de finance et autres institutions est nécessaire, et votre Comité recommande instamment que le conseil d'administration exerce la surveillance qui s'impose en la matière. Un comité du parlement ne peut pas disposer effectivement de cette question mais le principe en jeu est important et, de l'avis de votre Comité, l'organisme le plus apte à s'en occuper est le conseil d'administration.

Ces recommandations devraient s'appliquer spécialement à tous les employés de la compagnie sans égard à leur rang ou à leur poste.

8. *Vérification.*

D'après les témoignages déjà entendus par votre Comité, il a été démontré que le gouvernement emploie une maison réputée de comptables brevetés, afin d'effectuer la vérification courante des opérations ferroviaires. Les vérificateurs signent le rapport annuel et produisent un certificat annexé au bilan consolidé dans lequel ils déclarent:

> "Nous avons examiné les livres et registres des compagnies, y compris le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, pour les douze mois clos le 31 décembre 1931. Nous avons accepté les immobilisations dans les voies et le matériel portées aux livres des compagnies en date du 1er janvier 1923.
>
> "Nous certifions qu'à notre avis, le bilan consolidé ci-dessus est dressé de manière à indiquer sous leur véritable jour les affaires du réseau au 31 décembre 1931, et nous certifions, en outre, qu'à notre avis, les comptes de Revenus et de Profits et Pertes pour l'année finissant le 31 décembre 1931 sont exacts."

Votre Comité est d'avis que le mode actuel de vérifications est insuffisant, qu'il devrait être beaucoup plus étendu et que les vérificateurs devraient être autorisés à scruter tous les aspects des opérations du réseau, avec pouvoir de signaler tout ce qui, selon eux, devrait faire l'objet d'observations, leurs pouvoirs devant être en principe analogues à ceux qu'exerce l'Auditeur général du Canada.

9. *Contrôle financier.*

Il existait jusqu'ici un contrôle des dépenses d'établissements de la Compagnie, mais, jusqu'à une époque relativement récente, le contrôle des dépenses d'exploitation relevait exclusivement des chefs de service, sous réserve seulement de l'inspection du président. On ne devait pas conférer un tel pouvoir à un individu, quel qu'il soit, ou à un petit groupe d'individus relevant d'une même autorité. Un tel régime ne saurait à aucun point de vue être considéré comme efficace et, de l'avis de votre Comité, il importe de le modifier sans retard.

Le 2 juin 1931, le conseil d'administration adopta un statut spécial, n° 18, établissant un comité des finances en vertu de la Loi concernant la Compagnie. Ce statut fut dûment sanctionné par l'arrêté du Conseil C.P. 1398, rendu le 17 juin 1931. La Loi prévoyait déjà un contrôle gouvernemental des dépenses d'établissement de la Compagnie. Le statut n° 18 pourvoit à l'établissement d'un comité du conseil d'administration devant porter la désignation de "Comité des finances" et être composé des trois membres suivants du conseil d'administration: le président de la Compagnie, qui devait être le président du comité, l'administrateur remplissant la charge de sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et l'administrateur remplissant les fonctions de vice-président en charge du service du contentieux de la Compagnie. Le statut porte en outre que ce comité des finances devra, nonobstant toute disposition contraire de quelque autre statut, exercer sa surveillance et son contrôle sur toutes les questions relatives aux dépenses d'établissement de la Compagnie, particulièrement en ce qui touche le prélèvement des fonds pour ces fins et leur répartition. Le statut, tel qu'adopté et sanctionné, étant muet quant aux dépenses d'exploitation et d'entretien, votre Comité est d'avis qu'il faudrait en étendre immédiatement la portée par des mesures convenables émanant du conseil d'administration et tendant à adjoindre au comité des finances deux autres membres du conseil d'administration et à stipuler que tout déboursé pour matériel et/ou fournitures, appointements et salaires exceptés, atteignant une somme de, mettons, $25,000 ou davantage, devra d'abord recevoir l'approbation du comité des finances et la ratification subséquente du conseil d'administration ou du comité exécutif. Votre Comité est d'avis qu'une telle mesure réagirait salutairement non seulement sur la somme des achats, étant donné surtout qu'aux termes du statut l'unanimité du comité est nécessaire, mais aussi sur la nature des achats et la façon dont ils seront effectués, et votre Comité recommande instamment que le conseil d'administration prenne immédiatement les mesures propres à donner suite aux principes dont s'inspire la présente recommandation.

10. *Demeure du président.*

Votre Comité a été saisi du fait que, le 8 août 1930, à la suite d'une résolution du conseil d'administration adoptée le 23 septembre 1929, la Compagnie de chemin de fer a pris à bail pour dix ans, moyennant un loyer annuel de près de $20,000, l'habitation sise au n° 1415 de l'avenue des Pins, à Montréal, pour servir de demeure au président.

Vu l'ensemble de la preuve et particulièrement compte tenu du contrat d'engagement du président en date du 23 septembre 1929, ratifié et confirmé par son contrat du 25 octobre 1929 avec le gouvernement, par lequel le président convenait de remplir les fonctions de président de la Compagnie, y compris les diverses compagnies constituantes et les filiales du réseau, et de s'acquitter de toute sa charge moyennant les appointements fixes annuels de $75,000, sans autres gratifications ou rémunérations, et, en sus, mais sans préjudice des lois, règles et règlements applicables, toutes les menues dépenses raisonnables occasionnées par l'exercice de sa/ou ses fonctions, votre Comité est d'avis que la location de la demeure contrevient aux stipulations d'engagement et que, même légale, elle est inopportune et n'aurait pas dû être autorisée.

Toute la transaction, de l'avis de votre Comité, constitue, de la part du conseil d'administration, un moyen de faire indirectement ce qui ne pouvait se faire directement par un déboursé imputable sur le compte du capital, à savoir, assurer au président un logement franc de tous loyer, taxes et réparations, et votre Comité est d'avis que la conduite du conseil d'administration, en l'occurrence, montre que, s'il n'a pas en réalité outrepassé ses pouvoirs légaux, il n'a pas non plus fait preuve de la prudence, du soin et du discernement qui s'imposaient en la matière.

Votre Comité propose que toute la transaction soit reconsidérée et scrutée par les administrateurs, en vue d'en vérifier la légalité et, si possible, de la faire annuler.

11. *Bureaux hors voie aux Etats-Unis.*

Ces dernières années, on a établi des bureaux hors voie pour voyageurs et marchandises dans les principales villes des Etats-Unis en vue d'alimenter ces deux services du réseau.

Les renseignements obtenus sur les frais d'entretien et les recettes brutes de ces bureaux indiquent que les résultats en ont été assez satisfaisants au point de vue trafic-marchandises, mais que, par contre, le bilan du trafic-voyageurs, jusqu'à ce jour, indique une disproportion avec le coût.

Votre Comité a scruté la situation relativement au bureau de voyageurs de New-York présentement situé au n° 673 de la Cinquième avenue. Le coût d'acquisition de ces immeubles et des réparations effectuées a atteint le chiffre de $429,223.05, et le coût annuel d'entretien, dont le loyer des bureaux au n° 505 de la Cinquième avenue ayant servi auparavant de bureaux pour voyageurs et qui sont encore loués mais présentement inoccupés, est actuellement de $252,-902. Le chiffre brut des recettes-voyageurs pour 1931 a été de $502,353 y compris les recettes de transport sur d'autres lignes.

Votre Comité recommande que toute la question des bureaux de voyageurs hors voie à New-York et ailleurs soit soigneusement scrutée par la régie de concert avec le conseil d'administration.

Votre Comité recommande, en sus, que la régie et le conseil d'administration étudient sérieusement la question de supprimer ceux de ces bureaux, pour le service des voyageurs et des marchandises, qui n'ont pas donné un rendement satisfaisant, et la collaboration avec d'autres compagnies de chemins de fer en vue de la plus grande économie possible.

12. *Pensions.*

On a soumis au Comité un mémoire concernant les divers systèmes de pension en vigueur.

Le 31 décembre 1931, il y avait 2,476 employés supérieurs et autres sur la liste des pensionnaires, et le total des pensions payées en 1931 s'est élevé à $1,248,000.83.

Ces systèmes de pension comprennent:

(1) La Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, qui est encore en opération.
(2) La Caisse de pension et de prévoyance du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, close en 1907, et le système actuel du Grand-Tronc
(3) Le système de pension des chemins de fer Nationaux du Canada, établi en 1929, et encore en opération.

Tous les systèmes susmentionnés sont autorisés par la loi, mais d'après un rapport soumis à votre Comité, il appert que dans les cinq dernières années, nombre d'employés ont reçu des pensions dépassant ce que permettait le système de pension applicable à eux. Votre comité croit devoir signaler ce fait qui semble être un abus de pouvoir.

Votre Comité est d'avis qu'il faudrait examiner toute la situation relative aux pensions, non pas dans le but de réduire les pensions réglementaires, mais afin de les mettre sur une bonne base économique en appliquant, au besoin, le principe de la contribution.

De l'avis du Comité, vu que les systèmes de pension actuellement en vigueur sont sanctionnés par la loi, le paiement de sommes dépassant les chiffres prévus par ces systèmes n'est pas justifié en principe, et nous recommandons qu'on signale cette situation au conseil d'administration pour qu'il prenne les mesures jugées opportunes et justes en la matière, étant donné que le principe des pensions est établi et défini par la loi.

13. Se rendant compte que le favoritisme ou l'influence politiques dans l'exploitation de cette entreprise publique causerait beaucoup de préjudice, votre Comité recommande que tous les intéressés continuent d'être vigilants à cet égard afin d'éviter l'emploi de procédés aussi nuisibles à l'intérêt public.

14. Votre Comité recommande que les procès-verbaux et la sténographie des témoignages entendus soient imprimés en appendice aux Journaux de la Chambre, et que 700 exemplaires en soient imprimés sous forme de document parlementaire, soit 500 en anglais et 200 en français.

15. Votre Comité est heureux de dire que le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Nous déposons ci-joint copie des procès-verbaux du Comité et de la sténographie des témoignages entendus.

Le tout vous est respectueusement soumis.

Le président,
R. B. HANSON.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 3 mars 1932.

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

Membres présents: MM. Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Euler, Gobeil, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, Manion, Munn, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Sur proposition de M. Cantley, il est

Décidé,—Que M. Hanson soit élu président du Comité.

M. Hanson prend la présidence.

Sur proposition de M. Heaps, il est

Décidé,—Que le Comité recommande à la Chambre qu'il soit imprimé au jour le jour 500 exemplaires de ses délibérations et des témoignages qu'il entendra et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.

Bill n° 21, intitulé: Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant une prestation additionnelle de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1931.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux expose les motifs militant en faveur de l'adoption du bill. On pose ensuite des questions.

Le préambule et les divers articles étant approuvés, il est

Ordonné,—Qu'il soit fait rapport sur le bill n° 21 sans recommander aucun amendement.

Sur proposition de M. Bothwell, il est

Décidé,—Que le Comité s'ajourne au jeudi 10 mars, à onze heures du matin.

Le JEUDI 10 mars 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson.

Membres présents: MM. Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gobeil, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, McGibbon, Munn, Rogers.

Un exemplaire du rapport en date du 16 février 1932 adressé à l'honorable ministre des Chemins de fer par le comité exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada est remis à chaque membre du Comité. Ce rapport fut préparé par ledit comité exécutif à la suite de la recommandation contenue dans le troisième et dernier rapport du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat, de 1931.

Sur proposition de M. Euler, il est

Décidé,—Que, à la prochaine réunion, le Comité étudiera le rapport du comité exécutif du conseil d'administration, et que MM. Boys et Smart, deux membres dudit comité exécutif, soient invités à assister à ladite réunion.

Le Comité est d'avis que sir Henry Thornton et MM. Hungerford, McLaren et S. W. Fairweather devraient être invités à la prochaine réunion.

Le Comité s'ajourne au mercredi 16 mars, à onze heures du matin.

Le JEUDI 7 avril 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat, ajourné depuis le 10 mars, se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson.

Membres présents: MM. Beaubien, Cantley, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Les crédits supplémentaires de 1931-1932, service national de transport maritime et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (n°s 312 et 313, formant une somme totale de $2,242,474.83), sont étudiés.

Sur proposition de M. McGibbon, il est

Décidé,—Que le Comité recommande à la Chambre l'adoption des crédits supplémentaires n°s 312 et 313.

Le Comité se livre à l'étude d'un rapport en date du 16 février 1932 émanant du comité exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada, adressé au ministre des Chemins de fer. Ce rapport fut préparé à la suite des recommandations du troisième et dernier rapport du Comité des chemins de fer et de la marine marchande de la dernière session.

M. W. A. Boys, C.R., administrateur, chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé et rend témoignage.

Sir Henry Thornton, K.B.E., président des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé et rend témoignage.

M. S. W. Fairweather, administrateur, bureau de l'économique des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé et rend témoignage.

M. Lucien Moraud, C.R., administrateur des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé et rend témoignage.

Le Comité s'ajourne au mardi 12 avril, à onze heures du matin.

Le MARDI 12 avril 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Duff, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gobeil, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

M. Heaps prie M. S. W. Fairweather, administrateur, bureau de l'économique des chemins de fer Nationaux du Canada, de s'efforcer de fournir, à la prochaine réunion du Comité, un état indiquant le nombre de cheminots employés par les chemins de fer Nationaux du Canada pendant les derniers cinq ans ainsi que la somme des salaires versés au cours de la même période.

M. MacMillan invite M. S. J. Hungerford, vice-président, service de l'exploitation et de la construction des chemins de fer Nationaux du Canada, à fournir des renseignements concernant l'emploi d'ouvriers en 1930 et 1931 à la reconstruction de wagons, locomotives, etc., indiquant quelle partie des salaires a été imputée au compte du capital et quelle partie au compte d'exploitation.

L'hon. M. Rogers demande le nombre de citoyens américains employés à Winnipeg.

Sur proposition de M. McGibbon, il est

Décidé,—Qu'un sous-comité de trois personnes, faisant présentement partie du Comité des chemins de fer et de la marine marchande, soit nommé par le président dudit Comité pour faire enquête sur le compte de dépenses des fonctionnaires, particulièrement pour l'année 1931; que les vérificateurs de la compagnie soient priés de leur prêter leur concours et de faire tout partage et toute analyse desdits comptes et pièces justificatives que le sous-comité exigera; et qu'un rapport soit préparé pour la date que ledit sous-comité désignera, et, en outre, que lesdits vérificateurs soient priés de fournir l'aide aux écritures nécessaire pour leur permettre de faire rapport de la façon précitée.

En conformité de la résolution précédente, le président désigne MM. McGibbon, MacMillan et Euler pour faire partie du sous-comité.

Le Comité procède à l'étude du rapport du réseau des chemins de fer Nationaux, année 1931, et à l'analyse des opérations de 1931 au regard de celles de 1930.

Sur proposition de M. Stewart, il est

Décidé,—Que l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada soit priée de soumettre à l'examen du Comité, aussitôt que possible, copie de toute résolution adoptée par le conseil d'administration relativement à la transaction de la maison de Montréal ainsi que tout autre renseignement écrit et un mémoire exposant toute la transaction.

Sur proposition de M. MacMillan, il est

Décidé,—Que les chemins de fer Nationaux fournissent au Comité un état indiquant le nombre de billets de la "Formule D-45" émis au cours des derniers trois ans ainsi que la somme que l'on aurait encaissée eût-on émis ces billets au tarif régulier.

M. Munn demande la production d'un état indiquant le nombre de traverses achetées et livrées au cours de l'année ainsi que le prix payé.

M. Beaubien demande des renseignements sur les améliorations effectuées au Château Laurier à Ottawa.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le MARDI 19 avril 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson.

Membres présents: MM. Beaubien, Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, année 1931.

On discute la concurrence des camions automobiles.

Sir Henry Thornton, K.B.E., président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. S. W. Fairweather, administrateur, bureau de l'économique des chemins de fer Nationaux du Canada; et M. J. B. McLaren, contrôleur, service des finances des chemins de fer Nationaux du Canada, prennent part à la discussion.

Le Comité s'ajourne pour se réunir à la discrétion du président.

Le MARDI 26 avril 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Gobeil, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité étudie et approuve le bill nº 34, intitulé: Loi concernant les chemins de fer Nationaux et autorisant la prestation de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1932.

Ordonné,—De ne recommander aucun amendement audit bill.

Sur proposition de M. Cantley, il est

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

Sur une question de privilège, M. Cantley déclare qu'il a été inexactement rapporté le 19 avril (page 66 des procès-verbaux et témoignages). La déclaration qu'on lui attribue, à savoir: "Par la suite les chemins de fer ont demandé le relèvement du tarif des marchandises" aurait dû être libellée comme il suit: "Par la suite, les chemins de fer ont demandé le relèvement du tarif des messageries."

On distribue aux membres présents des exemplaires de la brochure intitulée: "Mémoire portant sur les régimes de pension".

Sur proposition de M. McGibbon, il est

Ordonné,—Que M. G. Henri Séguin, soins de Décary, Barlow et Joron, notaires, 132, rue Saint-Jacques ouest, Montréal, soit sommé de comparaître le mardi 3 mai, à onze heures du matin.

M. MacMillan présente une liste de questions concernant les bureaux des chemins de fer Nationaux à New-York et l'hôtel de Kingston, en Jamaïque.

M. McGibbon demande des renseignements sur les services médicaux.

M. MacMillan demande des renseignements sur le Magazine du National-Canadien.

M. Munn s'enquiert des contrats de traverses. Le président décide que ces contrats furent adjugés comme mesure de secours au chômage et ne tombe pas sous l'empire de l'ordre de renvoi du Comité. M. Power en appelle de la décision du président. On prend le vote par assis et debout et la décision du président est maintenue, pour 8, contre 7.

M. MacMillan présente une liste de questions concernant la pension de retraite.

M. MacMillan demande la production d'un état indiquant les dépenses et les tantièmes des administrateurs, de 1928 jusqu'à ce jour.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, année 1931.

Le Comité s'ajourne à demain, à onze heures du matin.

Le MERCREDI 27 avril 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Sir Henry Thornton lit et dépose une déclaration préparée en conformité d'une résolution du Comité en date du 12 avril 1932, à savoir:

Décidé,—Que l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada soit priée de soumettre à l'examen du Comité, aussitôt que possible, copie de toute résolution adoptée par le conseil d'administration relativement à la transaction de la maison de Montréal ainsi que tout autre renseignement écrit et un mémoire exposant toute la transaction.

On discute la déclaration de sir Henry Thornton.

Ordonné,—Que le contrat du 23 septembre 1929 entre la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et le général de division, sir Henry Worth Thornton, K.B.E., et le contrat du 25 octobre 1929 entre Sa Majesté le Roi et le général de division, sir Henry Thornton, K.B.E., soient incorporés aux procès-verbaux. Ces deux contrats constituent un appendice à la sténographie des témoignages de ce jour.

On interroge M. W. A. Boys, administrateur des chemins de fer Nationaux du Canada.

On entend le témoignage de sir Henry Thornton relativement à l'hôtel de Vancouver.

Le Comité s'ajourne à demain, à onze heures du matin.

Le JEUDI 28 avril 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (Saskatoon), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité étudie les crédits nos 314, 315, 316 et 317 du budget des dépenses de l'année financière courante (service national de transport maritime et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, $10,128,000). Le Comité approuve ces crédits sous réserve qu'il soit fourni à la Chambre occasion de les discuter.

Ordonné,—Que le Comité recommande l'adoption des crédits.

On dépose des réponses écrites aux questions préalablement posées, à savoir:

1. M. Heaps, 12 avril—Nombre de cheminots employés et salaires payés pendant les derniers cinq ans.
2. M. MacMillan, 12 avril—Salaires payés en 1930 et 1931 et comptes auxquels ces salaires furent imputés.
3. M. MacMillan, 26 avril—Magazine des chemins de fer Nationaux du Canada.
4. M. MacMillan, 26 avril—Pension de retraite.

L'hon. M. Manion demande la production d'un état indiquant les frais de publicité en 1929, 1930 et 1931.

M. MacMillan demande la production d'un état indiquant les dépenses en 1929, 1930 et 1931, des fonctionnaires, particulièrement celles qui se rapporte à la publicité. Sir Henry Thornton et M. S. W. Fairweather font des commentaires sur la publicité.

Le président demande la production de la copie du contrat Archibald et d'un état indiquant les dépenses effectuées, les honoraires versés par la compagnie à ses propres architectes et ingénieurs ainsi que toutes les commissions et les émoluments se rapportant au terminus de Montréal, de même qu'un état indiquant les dépenses effectuées et les honoraires versés au sujet de tout autre travail "auquel M. Archibald a pris part".

M. Kennedy demande la production d'un état indiquant les frais judiciaires versés au cours des derniers trois ans (a) aux avocats exclusivement au service de la compagnie, (b) aux autres avocats.

M. McGibbon demande la production d'un état indiquant les commissions versées pour l'achat de propriétés relativement au terminus de Montréal.

M. MacMillan demande la production d'un état indiquant les circonstances, pendant les derniers cinq ans, où les administrateurs ont opéré le relèvement des pensions. On entend le témoignage de sir Henry Thornton sur les pensions de retraite.

M. Cantley demande la production d'un état indiquant les frais d'exploitation de tous les hôtels en 1930 et 1931, ainsi que le coût total de l'hôtel Nova Scotian, à Halifax, au 31 décembre 1931.

M. McGibbon désire connaître les frais de tous les hôtels.

La séance est suspendue à une heure pour être reprise à quatre heures de l'après-midi ce jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

A quatre heures de l'après-midi les membres suivants sont présents: Le président (M. Hanson) et MM. Cantley, Fiset (sir Eugène), Fraser, MacMillan, Munn, Power.

En l'absence d'un quorum, le président annonce que le Comité se réunira le mardi 3 mai à onze heures du matin.

Le MARDI 3 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Cantley, Chaplin, Duff, Geary, Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le président, pour le compte d'un député, présente une liste de huit questions concernant (*a*) la recette, (*b*) les dépenses, (*c*) le tonnage de grain, (*d*) les élévateurs à grain et d'emmagasinage, (*e*) la législation étrangère protégeant les compagnies de transport.

M. G. Henri Séguin, notaire de Montréal, Qué., qui a répondu à la citation du Comité, est appelé, assermenté et interrogé au sujet de la maison de Montréal achetée pour être occupée par sir Henry Thornton.

Sur proposition de M. Power, il est

Ordonné,—Que M. Décary soit sommé de venir témoigner au sujet de la transaction relative à la maison de Montréal.

Sur proposition de l'honorable M. Chaplin, il est

Ordonné,—Qu'un employé de la *Montreal Trust Company* soit sommé de venir rendre témoignage au sujet de la transaction relative à la maison de Montréal, le président devant désigner quel employé sera cité.

On interroge sir Henry Thornton au sujet de la transaction relative à la maison de Montréal.

Sur proposition de l'honorable M. Chaplin, il est

Ordonné,—Que l'honorable C. A. Dunning soit sommé de venir témoigner au sujet de la transaction relative à la maison de Montréal.

L'honorable M. Chaplin demande la production d'un état indiquant le compte de dépenses de M. J. Gill Gardner pour les deux dernières années passées au service de la compagnie.

On donne réponse à une question posée par l'honorable M. Manion à une réunion antérieure au sujet des achats effectués de 1923 à 1931.

On entend le témoignage de M. Vaughan au sujet des achats, particulièrement les achats de traverses.

On entend le témoignage de M. S. W. Fairweather au sujet des traverses.

M. Stewart demande quels employés ont utilisé des automobiles privés au cours de la dernière moitié de 1930 et quelle était leur destination.

M. Stewart demande la production du compte de dépenses de R. W. Deacon et L. V. Hummel pour la dernière moitié de 1930, ainsi que le salaire, les honoraires et les dépenses versés par la compagnie ou ses filiales à G. A. Gaston de 1923 à ce jour.

L'honorable M. Chaplin demande quels employés ont des automobiles aux frais de la compagnie.

M. Gray demande la production d'un tableau comparatif du nombre de tonnes de marchandises et du nombre de voyageurs transportés en 1925 au regard de 1929.

M. Beaubien demande quelle réduction dans le parcours s'est opérée l'automne dernier sur les chemins de fer Nationaux et sur le Pacifique-Canadien.

M. Séguin est congédié.

La séance est suspendue à une heure pour être reprise à quatre heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Il est répondu aux questions préalablement posées par:

1. M. Cantley, au sujet des dépenses des hôtels, particulièrement l'hôtel Nova Scotia, de Halifax.
2. M. Bell, au sujet du terminus de Montréal.
3. M. Cantley, au sujet des profits provenant des lignes étrangères ainsi que de la direction du trafic par voie des ports des provinces Maritimes.
4. M. Kennedy, au sujet des frais judiciaires. On entend le témoignage de sir Henry Thornton sur ce sujet.
5. M. Stewart, au sujet de la maison de Montréal louée pour les employés supérieurs de la compagnie.
6. M. MacMillan, au sujet de l'hôtel de la Jamaïque. On entend le témoignage de M. S. W. Fairweather sur cet hôtel.

M. Anderson, conseiller légiste au ministère des Chemins de fer et Canaux, à Ottawa, parle brièvement de l'hôtel de la Jamaïque.

M. McGibbon, au nom du sous-comité nommé le 12 avril, parle d'une visite faite aux bureaux de Montréal et présente un mémoire, consigné aux procès-verbaux, demandant que les employés supérieurs de la compagnie fournissent des renseignements au sujet de certains comptes de dépenses.

M. MacMillan, un autre membre du sous-comité, fait aussi des observations.

Le Comité s'ajourne à demain à quatre heures de l'après-midi.

Le MERCREDI 4 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Stewart (*Lethbridge*).

L'honorable Charles A. Dunning, ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, est appelé, interrogé et congédié.

M. Ernest R. Décary, de Montréal, Qué., ex-administrateur des chemins de fer Nationaux, est appelé, assermenté, interrogé et congédié.

M. Henry J. Knubley, directeur de la *Montreal Trust Company*, Montréal, Qué., est appelé, assermenté, interrogé et congédié.

Le Comité s'ajourne au mardi 10 mai à onze heures du matin.

Le MARDI 10 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Sur proposition de l'honorable M. Chaplin, il est

Ordonné,—Que la somme de dix dollars réclamée par M. G. Henri Séguin, de Montréal, pour l'envoi d'une copie de l'acte de vente relatif à la maison de Montréal achetée, demandé par le président le 3 mai et reçu le 7 mai, soit payée.

M. McGibbon propose que les renseignements demandés dans le mémoire qui suit soient fournis au Comité, savoir:

MONTRÉAL, le 20 avril 1932.

Mémoire adressé à M. J. B. McLaren, contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada

Confirmant notre requête verbale faite à la suite de l'examen partiel des comptes de dépenses du bureau chef, nous vous demandons de fournir au sous-comité qui fait enquête en la matière les renseignements suivants:

(A) Copie des pièces de dépenses et des états à l'appui indiquant les détails pour les années 1930 et 1931 et pour les employés supérieurs ci-après énumérés. Vous pouvez omettre le nom de l'employé pourvu que la pièce soit marquée de la lettre en regard de son nom. Il n'est pas besoin de faire une copie des quittances attachées aux pièces justificatives; il suffit d'inscrire la lettre "P" en regard de la somme pour indiquer l'existence d'une pièce à l'appui de la dépense. Dans le cas des employés dont on n'exige pas la présentation de quittance on pourrait l'indiquer sur le compte.

A—Le colonel Hiam,
B—Le Dr McCombe,
C—W. D. Robb,
D—G. A. Gaston,
E—C. W. Johnston,
F—W. S. Thompson,
G—G. H. Lash,
H—C. F. Goldthwaite,
I—A. J. Hills,

J—R. B. Teakle,
K—P. M. Butler,
Aussi des autres régions:
L—C. G. Bowker,
M—W. J. Barber,
N—C. J. Smith.

Nous aimerions également recevoir un état indiquant, pour les années 1930 et 1931, les sommes, non comprises dans les comptes de dépenses des employés supérieurs, versées pour l'usage de wagons privés ou d'affaires par lesdits employés, y compris les fournitures prises dans les magasins. Dans ce domaine les dépenses du président doivent être indiquées séparément.

Nous désirons également qu'on nous fournisse un état mensuel des déboursés, pour les années 1930 et 1931, portés au compte de fiducie de Hobbs et Shaw, indiquant pour chaque item de $25 ou plus la destination et l'objet de la dépense. Il vous sera peut-être nécessaire de transmettre cette requête à M. Hobbs, qui semble avoir la garde de ce compte.

Nous vous serions reconnaissants si vous nous faisiez parvenir le plus tôt possible copie des pièces ayant trait aux employés supérieurs du bureau chef, nous transmettant plus tard celles qui se rapportent aux autres régions.

(Signé) F. R. MacMillan.
(Signé) Peter McGibbon.

Il est proposé en amendement par l'honorable M. Euler:

Attendu que, avec le peu de temps à leur disposition et après une enquête de quelques heures seulement, deux membres d'un sous-comité, à savoir, MM. McGibbon et MacMillan, n'ont pu obtenir les renseignements complets qui leur permettraient de présenter un tableau exact de la situation dont ils ont commencé l'étude, laquelle entraîne l'examen de déboursés représentant une somme approximative de $1,900,000 comprenant les frais de déplacement de 3,500 personnes et répartie dans 43,000 comptes:

Attendu que la coutume établie des grandes corporations est de traiter des détails administratifs, comme les comptes de dépenses, par l'entremise de conseils dûment constitués ou de sous-comités de ces derniers, qui jouissent de la confiance des actionnaires:

Attendu que le conseil d'administration et la direction des chemins de fer Nationaux possèdent tous les pouvoirs et peuvent le plus efficacement traiter de ces questions:

Attendu qu'un sous-comité de l'exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada est présentement à faire enquête sur des questions semblables à celle sur laquelle l'attention de MM. McGibbon et MacMillan a été attirée:

Attendu que le Comité est d'avis que l'isolation et la présentation au public des comptes de dépenses de dix ou douze employés et leur analyse séparée ne sauraient qu'affaiblir le moral du personnel des chemins de fer Nationaux du Canada et porter préjudice à l'efficacité du réseau même.

Il est résolu que tout rapport de MM. McGibbon et MacMillan soit soumis au comité exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada pour son information et pour qu'il prenne les mesures qu'il jugera à propos dans les circonstances.

L'amendement, mis aux voix par l'honorable M. Euler, est rejeté par le vote suivant: Pour: MM. Beaubien, Bothwell, Duff, Euler, Gray, Heaps, Munn, Power—8. Contre: MM. Cantley, Chaplin, Fraser, Gobeil, Kennedy, McGibbon, MacMillan, Rogers, Stewart—9.

La proposition de M. McGibbon, mise aux voix, est adoptée par le même vote renversé.

Il est donné réponse aux questions posées à des réunions antérieures par MM. Gray, Bell, Beaubien, MacMillan et McGibbon.

On discute la question des soins médicaux accordés aux employés des chemins de fer Nationaux du Canada et on entend sur le sujet le témoignage du Dr McCombe, médecin en chef.

On fait réponse à l'honorable M. Manion au sujet de la publicité et des frais de publicité.

M. McGibbon demande la production d'une liste des personnes qui participent à la radiodiffusion et des salaires payés au cours des quelques dernières années.

On répond aux questions posées par M. Bell au sujet du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Sur proposition de l'honorable M. Chaplin, il est

Ordonné,—Qu'il soit fourni un état sommaire de chaque bordereau de dépenses des administrateurs actuels des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année financière 1931.

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

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Cantley, Chaplin, Duff, Euler Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité passe en revue la brochure intitulée: "Chemins de fer Nationaux du Canada—Besoins financiers approximatifs, 1932."

On entend le témoignage de sir Henry Thornton au sujet de la collaboration avec le chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. Burnap, vice-président en charge du trafic des chemins de fer Nationaux du Canada, parle brièvement des trains de plaisir.

Le Comité convient d'approuver la teneur de la brochure intitulée: "Chemins de fer Nationaux du Canada—Besoins financiers approximatifs, 1932", se réservant le droit de discuter plus tard toute question s'y rattachant.

Le Comité s'ajourne à demain à quatre heures de l'après-midi.

Le MERCREDI 11 mai 1932.

Conformément à l'avis donné, le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson.

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiser (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*)—21.

Sir Henry Thornton déclare que la compagnie est prête à répondre à un certain nombre de questions importantes que voici:

Question par M. Rogers: Combien d'Américains sont employés dans les usines des chemins de fer Nationaux du Canada à Winnipeg? Réponse: Treize.

Question par M. Munn: Le nombre de traverses achetées et livrées pendant l'année écoulée, et le prix payé?

Réponse: Achetées, 4,428,663; livrées, 4,019,965; prix payé, $2,559,441.34.

Débat.

Sur proposition de M. Chaplin, il est ordonné: Qu'il soit fourni au Comité une liste de tous les contrats pour traverses de chemins de fer, adjugés au cours des années 1930 et 1931, avec les noms des entrepreneurs fournissant les traverses.

M. Fairweather donne lecture d'une déclaration contenant des renseignements détaillés au sujet des dépenses des administrateurs occasionnées par les réunions du conseil d'administration et du comité exécutif au cours de 1931. (Voir les témoignages.)

Question par M. McGibbon: Relativement aux commissions payées par rapport à l'acquisition de propriétés pour le terminus de Montréal, "Développement", chapitre 12, 1929. Déclaration lue par M. Fairweather. (Voir les témoignages.)

Question: Combien d'employés au service du contentieux en 1929, 1930 et 1931, avocats et autres? (Voir les témoignages.)

Questions au sujet du bureau de New-York. Lecture est donnée au Comité d'une longue déclaration détaillée au sujet de l'acquisition de la propriété et de toutes les questions s'y rattachant.

Une longue discussion s'engage sur la question à l'étude. (Voir les témoignages.)

Question par M. MacMillan; réponse à être donnée: Loyer des bureaux à Boston, Buffalo, Détroit, Pittsburgh, Philadelphie, Minneapolis, Los Angeles, Chicago et Portland, recettes et dépenses.

On discute un peu au sujet des bureaux de Londres et de Paris.

On discute le trafic des voyageurs et des marchandises, le tarif des trains de plaisir et les tarifs réduits de fin de semaine, la concurrence des automobiles et des autobus, etc.

A six heures le Comité s'ajourne à demain, jeudi, à onze heures du matin.

Le JEUDI 12 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

On donne réponse à des questions posées à des réunions précédentes, à savoir:—

1. M. MacMillan: Loyer de bureaux de marchandises et de voyageurs aux Etats-Unis.
2. M. McGibbon: Coefficient du profit d'exploitation et de l'intérêt sur la dette due au public, 1923-1931. A côté de la réponse fournie à M. McGibbon.

On discute la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et ensuite les tarifs de marchandises transportées d'endroits en dehors de la zone maritime.

On entend le témoignage de M. Burnap, vice-président en charge du trafic, sur les tarifs des marchandises.

3. M. MacMillan: Argent reçu par le président, sir Henry Thornton, au lieu de loyer. On entend l'explication de sir Henry Thornton.
4. M. Kennedy: Coût du service des voyageurs et du service des marchandises.
5. M. Stewart: Payements à M. G. A. Gaston. Sir Henry Thornton explique en détail les fonctions de M. Gaston. L'honorable M. Manion fait des commentaires sur M. Gaston.
6. M. Hanson: Les contrats "Archibald". M. S. J. Hungerford, vice-président en charge du service d'exploitation et de construction, fait une déclaration générale et répond à plusieurs questions.
7. M. Duff: Emission d'obligations relativement aux embranchements Sunnybrae-Guysboro. (Question posée en Chambre.) On interroge M. Anderson, conseiller légiste au ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. Kennedy demande des renseignements portant sur une déclaration ayant trait à la recette et contenue à la page 3 de l'"Analyse des opérations de 1931 au regard de 1930". Sir Henry Thornton et M. S. W. Fairweather, directeur, bureau de l'économique, donnent la réponse.

M. Beaubien demande qu'on réponde le plus tôt possible à une question posée par lui au sujet des réparations aux pièces occupées au Château Laurier par le premier ministre.

La séance est suspendue à une heure pour être reprise à quatre heures de l'après-midi.

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Stewart (*Lethbridge*).

On donne réponse aux questions suivantes posées à des réunions antérieures:

1. M. McGibbon: Liste des personnes qui participent à la radiodiffusion et des salaires payés (réponse partielle).
2. M. Duff: Expéditions de houille de chaudière en 1931. On discute la possibilité d'effectuer des économies en achetant un produit non canadien. On entend les explications de sir Henry Thornton et de M. Vaughan.
3. M. MacMillan: Nombre d'hommes employés au service de colonisation en Europe.

Le président annonce qu'il a essayé d'obtenir la présence du premier ministre au Comité cet après-midi par rapport à la question de M. Beaubien relativement à l'appartement du Château Laurier. Toutefois, des affaires urgentes retiennent le premier ministre à la Chambre des communes.

La question des contrats de traverses est discutée de nouveau.

On transmet au Comité les comptes de dépenses des employés supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1930.

Le Comité étudie le rapport annuel de la Marine marchande du gouvernement canadien, Limitée, et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, de 1931. On entend le témoignage de M. A. H. Allan, directeur général. Sur proposition de M. Duff, le Comité adopte le rapport.

Le Comité s'ajourne à demain à onze heures du matin.

Le VENDREDI 13 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

On donne réponse à une question posée par M. Beaubien à une réunion antérieure au sujet du réaménagement de l'appartement du premier ministre au Château Laurier.

On entend le témoignage du premier ministre Bennett relativement à la question de M. Beaubien et au wagon privé affecté à son usage.

Sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux du Canada, donne des explications au Comité au sujet des deux questions.

Il est donné réponse aux questions suivantes posées antérieurement:

1. M. Duff: Wagon privé affecté à l'usage du très honorable M. Bennett.
2. L'hon. M. Manion: Wagons privés affectés à l'usage du très honorable M. Mackenzie King.
3. L'hon. M. Manion: Comparaisons des tarifs de transport des provinces Maritimes et d'Ontario-Québec.
   (Ce renseignement figure à l'Appendice "A" des témoignages de ce jour.)
4. L'hon. M. Chaplin: Adjudication des contrats de traverses devant être livrées en 1930.
   (Ce renseignement figure à l'Appendice "B" des témoignages de ce jour.)

   Adjudication des contrats de traverses devant être livrées en 1931.
   (Ce renseignement figure à l'Appendice "C" des témoignages de ce jour.)

Sur proposition de M. Duff, il est

Décidé,—Que tous les rapports dont le Comité est présentement saisi soient maintenant adoptés.

Le Comité s'ajourne au mardi 17 mai 1932 à onze heures du matin.

Le MARDI 17 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à huis clos à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité commence la revue des témoignages entendus.

A midi et quart, à l'invitation du Comité, sir Henry Thornton, K.B.E., président; M. S. J. Hungerford, vice-président en charge de l'exploitation et de la construction; M. D. C. Grant, vice-président en charge de la finance et de la comptabilité et M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, sont présents et ils rendent individuellement témoignage sur le contrôle des dépenses.

A midi et quarante minutes, les témoins précités se retirent et le Comité continue ses délibérations à huis clos.

La séance est suspendue à une heure pour être reprise à quatre heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à huis clos, à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Chaplin, Euler, Fraser (*Caribou*), Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité continue la revue des témoignages entendus.

A cinq heures et dix minutes le Comité s'ajourne à demain le 18 mai à quatre heures de l'après-midi.

Le MERCREDI 18 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bothwell, Chaplin, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le président présente un projet de rapport destiné à servir de base au rapport final du Comité à la Chambre, dont il donne lecture.

Le Comité étudie le projet de rapport.

A six heures le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le JEUDI 19 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat se réunit à huis clos, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Chaplin, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Geary, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Munn, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité reprend l'étude du projet de rapport.

La séance est suspendue à six heures pour être reprise à huit heures du soir.

La séance est reprise à huit heures du soir, sous la présidence effective de M. Hanson (*York-Sunbury*).

Membres présents: MM. Beaubien, Bothwell, Chaplin, Duff, Euler, Geary, Gray, Hanson (*York-Sunbury*), Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Munn, Power, Stewart (*Lethbridge*).

Le Comité termine l'étude du projet de rapport.

Le projet de rapport modifié est adopté unanimement et il est ordonné de le présenter à la Chambre comme le septième et dernier rapport du Comité.

Sur proposition de M. Gray, on vote des remerciements au président, M. Hanson (*York-Sunbury*).

Le Comité s'ajourne.

STÉNOGRAPHIE DES TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231,

Le 3 mars 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à dix heures et demie du matin, sous la présidence de M. Hanson, président, afin d'étudier le bill n° 21 concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant une prestation additionnelle de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1931.

L'hon. M. MANION: Un mot touchant ce projet de loi, mais avant d'en parler je puis vous dire que le Comité a adopté l'an dernier quelques résolutions, qui figurent au rapport définitif, portant sur les traitements et diverses autres questions, des dépenses diverses. Les administrateurs les ont étudiées et m'en ont préparé un rapport pour vous le soumettre. Je fais dactylographier le rapport aujourd'hui parce que je veux en garder une copie à mon bureau. Lorsqu'on en aura fait une copie, dans une journée ou deux, je vous soumettrai, monsieur le président, le rapport des administrateurs relatif aux recommandations formulées par le Comité l'an dernier. Puis, si vous le désirez, et je suppose qu'il en sera ainsi—rien ne vous empêche de citer le président du sous-comité d'administrateurs qui a fait l'étude de cette question et de discuter la question avec lui en même temps que vous citerez les officiers pour discuter les affaires des chemins de fer Nationaux. Je crois que M. W. A. Boys était le président du sous-comité d'administrateurs qui a étudié les diverses propositions soumises aux administrateurs l'an dernier et j'ai dit moi-même à M. Boys que tout probablement vous le feriez comparaître pour expliquer certaines parties du rapport et donner les raisons d'avoir fait telle et telle chose, ou, peut-être, avoir omis ce qui, à votre sens, n'aurait pas dû l'être. Si le Comité désire citer à l'une de ses réunions subséquentes quelques administrateurs aussi bien que certains fonctionnaires de la compagnie, rien ne s'y oppose.

Concernant les affaires de ce matin je puis dire que le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada ne sera pas prêt avant environ deux semaines, d'après ce que j'ai pu savoir. On m'a donné récemment une liste des dates auxquelles les rapports ont été soumis au parlement au cours des dernières années, et c'était toujours vers le 15 mars ou plus tard. Mais j'espère que le rapport annuel sera prêt vers le 15 mars ou peut-être un peu plus tôt. Dès qu'il le sera je le déposerai à la Chambre et le comité pourra se procurer ces états de compte mentionnés par le président et les étudier.

Toutefois, en attendant, les chemins de fer Nationaux du Canada ont besoin de fonds, et si on adopte ce projet de loi comportant un crédit supplémentaire de $11,372,000, approuvé par la Chambre des communes il y a quelques jours et renvoyé au Comité, ils pourront se maintenir jusqu'à ce que vous ayiez étudié les prévisions budgétaires régulières et en ayiez fait rapport à la Chambre qui pourra leur voter d'autres crédits. Ils ont grandement besoin de fonds parce que malheureusement—je le déclare avant de donner de plus amples explications du bill—malheureusement la situation ferroviaire ne s'améliore pas beaucoup. Cette année, même en comparaison de l'année dernière, les recettes brutes accusent un fléchissement d'à peu près $600,000 par semaine. Le C. P. R. n'est peut-être pas dans une aussi mauvaise posture, mais la proportion est à peu près la même. J'ai expliqué le projet de loi à la Chambre il y a quelques jours, et j'ai discuté

la question avec le président; je me suis dit que les explications qu'on m'en avait données étaient plutôt compliquées. J'ai préparé une explication plus simple, à mon sens. Le projet de loi parle d'un débit et d'un crédit. L'étude du second débit suscitait naturellement de la confusion. J'ai pris les débits, d'abord, puis les crédits ensuite. C'est bien plus simple et j'ai employé des chiffres ronds. Je vais commencer par les débits et l'accroissement des besoins. On avait estimé l'an dernier à $31,000,000 le déficit du chef des intérêts payables au public. Les Débats renfermaient une erreur typographique et on y lisait $51,000,000 au lieu de $31,000,000. Cet état fait voir que l'estimation réelle s'élève à $52,000,000 en chiffres ronds. Ainsi les chemins de fer Nationaux du Canada ont besoin de $21,000,000 de plus pour faire face au paiement des intérêts au public. En deuxième lieu, il faut pour le paiement principal sur le matériel, le fonds d'amortissement, etc., $492,000, ce qui est aussi en plus de l'évaluation de l'année dernière. L'estimation est de $3,000,000 et les besoins sont de $492,000 plus élevés. Je vous donne des chiffres ronds. En dernier lieu, il y a un article de $11,000,000, lequel, comme je l'ai expliqué à la Chambe récemment, était destiné au paiement de 75% du prix du matériel. Dans le passé on a toujours acheté le matériel selon la méthode de Philadelphie; on donne 25 p. 100 comptant. Le parlement s'en est acquitter régulièrement, et puis on prélève 75 p. 100 au moyen de billets hypothécaires—ce qui ressemble à une hypothèque sur biens mobiliers—dans les maisons de banque américaines. Ces $11,000,000 représentent le 75 p. 100. Mais par suite de la situation financière difficile aux Etats-Unis à l'heure actuelle on n'a pas pu emprunter ces $11,000,000 et on est forcé de s'adresser au gouvernement canadien. Le total de ces trois articles s'élève en chiffres ronds à environ $32,393,000.

Puis, en regard, nous avons les crédits.. Le premier item représente les additions et améliorations. L'an dernier on avait affecté $20,687,000 aux additions et améliorations, ou presque $21,000,000 pour ce chapitre. On en a dépensé $6,900,000, ce qui laisse $13,700,000 sur cet item, somme que la loi de l'an dernier permet aux chemins de fer Nationaux du Canada d'appliquer au déficit si celui-ci est plus considérable qu'on avait prévu. Ceci constitue un avoir de $13,700,000. Le deuxième article s'élève à $7,331,000 et voici comment il s'explique. On a lancé une émission d'obligations de $70,000,000 en 1931. Le gouvernement en avait remis le produit aux chemins de fer; il leur restait $7,331,000, qu'ils auraient pu dépenser d'après les lois de l'an dernier.

Il est peut-être intéressant de connaître l'attribution des dépenses de l'an dernier. Je vais vous citer les chiffres: $4,293,000 pour la tête-de-ligne de Montréal, qui n'ont pas été dépensés; $1,356,000 pour la tête-de-ligne de Toronto, qui n'ont pas été dépensés; $1,635,000 pour un embranchement, qui n'ont pas été dépensés; $45,800 pour le *Northern Alberta Railway*, qui n'ont pas été dépensés. Vous remarquerez que l'article 2 de ce projet de loi confère l'autorisation d'utiliser ces $7,000,000 en espèces obtenus pour d'autres fins. En additionnant ces deux articles, $13,700,000 et $7,000,000, en chiffres ronds, on obtient un crédit de $21,000,000, ce qui laisse le solde de $11,372,498.86 qui fait l'objet de ce bill.

L'hon. M. EULER: La somme votée pour la tête-de-ligne de Montréal est de $4,000,000?

L'hon. M. MANION: Oui.

L'hon. M. EULER: N'en a-t-on pas dépensé une partie?

L'hon. M. MANION: On avait affecté $8,000,000, je crois, pour la tête-de-ligne de Montréal l'an dernier, mais on n'en a dépensé—je crois avoir le chiffre exact ici—que $3,000,000 ou $4,000,000.

L'hon. M. EULER: Les travaux ont-ils complètement cessé?

L'hon. M. MANION: Oui, à peu près. Je n'ai pas examiné les détails. On a dépensé $6,000,000 sur $8,000,000, ce qui laisse $2,000,000 et bien que j'aie noté

$4,293,000, cette somme comprend d'autres crédits, ce qui donne le chiffre que j'ai cité.

M. McGIBBON: Quelle est la dépense globale actuellement?

L'hon. M. MANION: Pour la tête-de-ligne de Montréal? $15,000,000 en chiffres ronds.

M. McGIBBON: Cette somme comprend-elle le prix de l'emplacement?

L'hon. M. MANION: Oui. Plus de la moitié est pour l'emplacement.

M. McGIBBON: Est-il complètement payé?

L'hon. M. MANION: Non. Une partie ne l'est pas. Vous noterez dans les prévisions budgétaires de cette année deux ou trois millions environ de dollars pour la tête-de-ligne de Montréal. Ils serviront au paiement de certains terrains expropriés et dont le paiement ne saurait être retardé.

Le PRÉSIDENT: La cour de l'Echiquier vient de rendre son jugement dans le procès avec M. George W. Stephens, ce qui établit la dépense à Montréal à un peu plus de $15,000,000.

M. McGIBBON: Ceci me fait penser à quelque chose de nature à faciliter le travail du Comité. Les prévisions budgétaires ne seront pas déposées avant deux semaines et Pâques est presque arrivé. Il est probable que nous ajournerons alors ce qui va retarder les travaux du Comité jusqu'à la fin de la session. Bien entendu, il est inévitable que nous nous reportions à notre rapport final de l'an dernier afin de nous rendre compte du travail des administrateurs—dans quelle mesure ils ont exécuté nos instructions et ainsi de suite—je viens de penser que nous pourrions peut-être nous en occuper avant le dépôt des prévisions budgétaires régulières.

Le PRÉSIDENT: La chose est possible si tel est le désir du Comité.

M. McGIBBON: Je crois que ce serait possible sans consulter le conseil d'administration. L'an dernier nous avons obtenu tous nos renseignements de M. Fairweather, le statisticien de la compagnie, et, peut-être, cela serait-il encore possible.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous demander, messieurs, de procéder un peu plus régulièrement. Quelqu'un veut-il proposer de faire imprimer les délibérations du Comité?

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous avons à étudier le projet de loi n° 21 que la Chambre nous a renvoyé—Loi financière des chemins de fer Nationaux du Canada. Il a été distribué. La note explicative dans le bill se lit ainsi qu'il suit: "Ce bill a pour objet d'autoriser la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada à émettre des valeurs additionnelles jusqu'à concurrence de $11,372,498.86, dans le but de procurer des fonds, à l'égard de l'année 1931, lorsque les sommes disponibles, provenant du revenu net d'exploitation ou de placements, ne sont pas suffisantes." Le ministre a eu l'amabilité de nous expliquer ce que représente cette somme. J'ai sous les yeux un état du service de la comptabilité en date du 25 février 1932 exposant sous forme de tableaux comment cette somme a été calculée. Ce serait une bonne idée de consigner cette feuille aux procès-verbaux afin de permettre aux membres du Comité d'étudier ces chiffres à tête reposée.

L'hon. M. MANION: La première feuille du rapport.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous ces documents?

M. McGIBBON: Oui.

Le PRÉSIDENT: J'ignorais que cette feuille avait été distribuée; je ne l'avais pas encore vue. Vous remarquez que la somme autorisée s'élève à $68,500,000. Vous vous souvenez que cette somme fut autorisée par un bill. Les besoins

véritables s'élevaient à $79,872,498.86 représentant les débits et les crédits supplémentaires indiqués à l'encre rouge. Le ministre nous a fait un résumé de cet état de compte qu'il a simplifié. Je comprends que les chemins de fer Nationaux ont coûté au pays l'année dernière environ $112,00,000. Afin de faire consigner un tableau exact de la situation, je me demande si le ministre aurait la bonté d'expliquer au Comité la composition de ces $112,000,000.

L'hon. M. MANION: Oui. Je me proposais de le faire lors du dépôt des prévisions budgétaires régulières à la Chambre, parce que c'est une question très compliquée. Vous avez lu dans les journaux que le déficit de cette année s'élève à $56,000,000. C'est exact. Puis vous avez lu que les chemins de fer avaient coûté $112,000,000 au pays. C'est encore exact, mais voici la différence: ce déficit de $56,000,000 n'est que le déficit sur les comptes d'exploitation au point de vue du paiement des intérêts aux rentiers. Les chemins de fer doivent à ceux-ci jusqu'à $57,000,000 pour cette année y compris les lignes de l'Est, mais si on déduit le surplus d'un million de cette somme, il reste un déficit de $56,000,000 dans les intérêtês dus au public. Puis il y a les additions et améliorations, les hôtels et quelques autres articles dans les prévisions de l'an dernier qui se totalisent à $87,000,000. En plus il y a les besoins statutaires que je vais vous énumérer; il faut compter à peu près $10,000,000 pour les tarifs de transport dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. EULER: Assurément les tarifs de transport dans les provinces Maritimes ne sont pas débités à la compagnie. Le gouvernement les lui rembourse.

L'hon. M. MANION: Nous avons été obligés de les imputer au compte des chemins de fer. Voilà le hic. C'est une perte subie par eux. Elle est imputée au pays. Cela ne fait pas de doute. Nous ne discuterons pas cela maintenant.

L'hon. M. EULER: C'est imputé au compte des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Désignez la chose comme vous l'entendrez.

L'hon. M. MANION: Cela représente $10,000,000. Puis il y a un article qui, à mon sens, ne devrait pas être imputable aux chemins de fer. Il concerne la marine marchande de l'Etat ainsi que les vapeurs du service des Antilles et s'élève à $1,000,000. Cela entre dans les $112,000,000. Puis il y a les articles statutaires adoptés l'année dernière, dépassant légèrement $5,000,000; $1,000,000 pour la tête-de-ligne de Toronto; $6,000,000 pour la tête-de-ligne de Montréal; $395,000 pour la *Northern Alberta Railway Company;* $250,000 pour le chemin de fer Québec-Saint-Jean. En additionnant ces chiffres on obtient un total d'approximativement $112,000,000, au lieu de l'estimation de $87,000,000 de l'an dernier; en d'autres termes, le déficit sur les intérêts, plus les besoins statutaires, les additons et améliorations.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, quand j'ai entamé cette discussion, j'ignorais qu'un autre Comité devait se réunir ici à onze heures. Nous ferions mieux de passer à l'étude du bill afin de ne pas retarder l'autre Comité.

Les articles 1, 2, 3, 4, 5 et 6 sont adoptés.

Le PRÉSIDENT: Vais-je faire rapport sur le bill?

Adopté.

Le Comité devrait étudier ces questions; entre autres, les instructions données au conseil d'administration relativement à certains aspect de l'administration. Quel est le plaisir du Comité?

L'hon. M. EULER: Avant de discuter cette question, je propose de citer un ou deux représentants des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Très bien. J'admets qu'ils devraient être présents.

M. McGIBBON: Il s'agit surtout d'obtenir un rapport du président, ou de M. Fairweather, le statisticien des chemins de fer Nationaux, quant à l'exécution ou à la non-exécution de nos recommandations.

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas que M. Fairweather soit en état de nous éclairer en l'espèce. J'estime que M. Boys, le président du comité d'administrateurs qui a été saisi de nos recommandations, est la personne qu'il convient de citer.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que M. Feairweather puisse nous être utile.

M. McGIBBON: M. Fairweather possède tous les renseignements. C'est un statisticien. Il sait à quoi s'en tenir au sujet du paiement à même le Trésor des cotisations des officiers aux clubs. Il peut dire si on les a payées ou non.

L'hon. M. MANION: Nous pouvons le citer.

M. McGIBBON: Je ne crois pas que M. Boys soit au courant de la chose.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous ajourner au même jour la semaine prochaine?

La séance est levée jusqu'au jeudi, 10 mars.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 497,

Le jeudi 7 avril 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat, se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. R. B. Hanson.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que le ministre désire vivement que nous adoptions d'abord le budget supplémentaire de 1931-1932, que l'on est présentement à vous distribuer, se totalisant à $2,242,478.83, dont $161,568.53 pour le service national de transport maritime des Antilles et le solde pour la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, afin d'en permettre l'adoption par le parlement, sans préjudice, toutefois, à la discussion de ces articles pouvant survenir plus tard. Alors, si le comité le veut, nous pourrions commencer par ces deux articles et en disposer.

M. SMART (sous-ministre): Ce sont les crédits supplémentaires pour 1931. Afin que ces fonds puissent s'appliquer aux dépenses de 1931 nous voulons adopter ces articles et en faire rapport à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Les fonctionnaires de la compagnie sont présents et si quelqu'un a besoin d'explications ils se feront un plaisir de les donner.

Si non, adoptons ces crédits.

Le Dr MCGIBBON: J'en propose l'adoption.

L'hon. M. ROGERS: Avant leur adoption, j'aimerais obtenir un mot d'explication de l'article de $2,000,000.

Le PRÉSIDENT: C'est un supplément de l'article de six millions sur lequel nous avons déjà fait rapport.

Je peux dire qu'on s'oppose dans les provinces Maritimes au groupement de ces deux item. Le *St. John Telegraph* a publié récemment un article à ce sujet. Je crois que ces deux items ont trait à la subvention de 20 p. 100 prévue par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes afin de rembourser les chemins de fer Nationaux à même le Trésor et pour défrayer les pertes subies par les lignes de l'Est.

M. SMART: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Si on peut séparer ces deux articles, afin que le public y voit clair, surtout le public de cette partie du Canada, on devrait le faire, je crois.

M. SMART: Le déficit est de $2,080,906. De fait, les paiements en vertu de la Loi des tarifs de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sont inférieurs de $565,000 à votre estimation de l'année dernière.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, le crédit total de l'an dernier, en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, de 1927, s'est élevé à $2,450,632, alors qu'on n'a utilisé que $1,885,000, soit une épargne de $565,632.

Avez-vous besoin d'autres explications, monsieur Rogers?

L'hon. M. ROGERS: Non. J'ignorais complètement ce qui en était.

Le PRÉSIDENT: Je propose d'insérer cette feuille aux procès-verbaux. Elle renferme une énumération détaillée de ces chiffres.

M. FRASER: L'accroissement du déficit est-il imputable à la réduction du trafic?

M. SMART: Il lui est attribuable, mais l'effet est autre sur les versements en vertu de la subvention de 20 p. 100. Nous avions compté l'an dernier sur un trafic plus considérable que nous n'avons eu, par conséquent c'est autant d'épargné, mais le déficit d'exploitation ferroviaire s'en accroît d'autant.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'ordre de renvoi confie au Comité l'étude des comptes et des crédits des chemins de fer Nationaux et de la marine marchande de l'Etat pour la présent session.

M. MCGIBBON: Avant de commencer, M. Boys étant présent, je propose qu'il nous fasse rapport....

Le PRÉSIDENT: Oui, il y a, en outre, des questions découlant du rapport fait par ce Comité à la Chambre des communes l'année dernière ainsi que du rapport fait par le conseil d'administration à la suite de quelques vœux formulés dans ledit rapport.

On se rappelle le rapport du Comité l'an dernier, adopté par lui à l'unanimité; je me rappelle que la Chambre l'avait également adopté à l'unanimité le rapport formulait certains vœux concernant les chemins de fer Nationaux du Canada. Il serait peut-être bon de les rappeler au Comité. On trouve à la page 303 du rapport du Comité de l'année dernière ce qui suit concernant le comité exécutif:—

> Par suite du fléchissement des recettes de la compagnie et des économies effectuées dans d'autres services, votre Comité est d'avis que le comité exécutif du conseil d'administration devrait immédiatement étudier la question des traitements, allocations, déboursés, pensions et pensions de retraite des directeurs et employés supérieurs de la compagnie touchant des traitements de $5,000 et plus, afin d'effectuer toutes les économies possibles.
>
> Votre Comité recommande de prendre une initiative immédiate en la matière et de faire rapport au Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédée, exploitée et contrôlée par l'Etat, à la prochaine session du parlement.
>
> Votre Comité réprouve fortement la coutume d'après laquelle on débite les chemins de fer Nationaux de fortes sommes pour défrayer les réceptions et autres activités des directeurs alors qu'ils ne sont pas en mission officielle. Votre Comité recommande de mettre immédiatement un terme à cette coutume. Il est d'avis que les dépenses pour ces fins sont mauvaises en principe et dans la pratique, et n'auraient jamais dû être permises.
>
> Quand des dépenses imputables aux chemins de fer pour réceptions sont nécessaires dans leur intérêt, alors il faut les faire approuver par le comité exécutif.

On y lisait encore:—

> Votre Comité a également appris que l'ancien conseil d'administration avait adopté un vœu en 1929 recommandant le paiement d'une annuité viagère de $30,000 à sir Henry Thornton s'il venait à se retirer du service de la compagnie. Votre Comité croit que ce vœu était inutile et devrait être rescindé immédiatement. Si plus tard on remercie sir Henry Thornton de ses services, les administrateurs et le gouvernement pourront alors étudier à son mérite la question de son allocation de retraite.

Voilà, je crois, les vœux mêmes du Comité présentés à la Chambre des communes et transmis au comité exécutif.

J'ai à la main un rapport du 16 février 1932, adressé au ministre des Chemins de fer, signé par un comité du conseil d'administration, dont M. Boys était président. Il constitue à proprement parler une réponse aux recommandations du Comité. Les membres du Comité en ont déjà pris connaissance et ils peuvent maintenant le débattre.

M. McGIBBON: Je propose que M. Boys s'approche et nous allons étudier le rapport.

M. BOYS: Vous remarquerez que le rapport est signé par tous les membres de ce comité. Deux membres du conseil exécutif, le président et le vice-président, M. Ruel, étant intéressés personnellement dans certaines questions, ont demandé qu'on les excusât et n'ont pas pris part aux délibérations. Tom Moore, qui n'appartient ordinairement pas au conseil exécutif, a été nommé au comité à cette fin, et le rapport tel que soumis porte la signature de tous les membres actifs de ce comité.

Nous avons étudié les questions soumises dans l'ordre suivant: (1) Le vœu relatif à une allocation de retraite de $30,000; (2) les déboursés; (3) les traitements; (4) les allocations; (5) les pensions; (6) les économies.

Ainsi que le rapport le démontre, on a rescindé le vœu relatif aux allocations de retraite.

A propos des déboursés, je ne crois pas que le Comité s'attende à ce que je passe aucunement en revue les paiements du passé. Tout ce qui nous préoccupait c'était de nous efforcer si possible d'adopter des règlements afin d'empêcher les dépenses inopportunes, s'il y avait lieu. Le rapport fait voir ce que nous avons accompli à ce sujet.

M. McGIBBON: Quelle était la nature de ces dépenses dans le passé?

M. BOYS: On ne m'a pas fourni, en ma qualité d'administrateur, d'état montrant avec quelque certitude les articles soumis au Comité l'année dernière. Il faut s'en rapporter aux on-dit.

M. McGIBBON: Le comité nous a fourni l'an dernier un état pour 1930, repas, hôtels, wagons-lits, etc., se totalisant à $1,952,189.

M. BOYS: Je l'ai vu pour la première fois lorsque vous avez eu la bonté de me le faire parvenir, il y a deux semaines. Je n'avais qu'une vague idée de ce que le Comité était saisi. Cependant, je croyais qu'il y avait un article analogue, et qu'il était fait mention de cotisations à des clubs, etc.

Ainsi que le rapport l'indique:—

> En ce qui concerne le remboursement, dans le passé, des dépenses de voyage, frais d'hôtel et autres, nous sommes d'avis qu'il y a méprise en la matière, mais, sans y insister davantage, il convient de mentionner que nous avons depuis peu inauguré une méthode d'y pourvoir. Elle oblige les officiers de la compagnie à acquitter d'abord leurs dépenses et d'en rendre compte. On ne rembourse pas celles-ci avant que le vice-président en charge des finances ne les examine et n'en recommande le paiement.

Nous sommes allés un peu plus loin à ce sujet. On nous a donné à croire que le vice-président en charge des finances n'est pas autorisé à se prononcer sur les comptes signés par les officiers d'un rang égal au sien. Nous avons donc établi une autre disposition:—

> Il a été prévu en outre que le vice-président en charge des finances est tenu de faire rapport au président du comité des finances, afin qu'il l'étudie, tout article dans un compte de dépenses qu'il désapprouve.

Telle est la méthode en vigueur à l'heure actuelle. Nous croyons que les dépenses seront complètement contrôlées par cette méthode.

M. McGIBBON: Pouvez-vous nous donner une idée de l'épargne de ce chef?

M. BOYS: Cela soulève la question si souvent discutée aux comités et au parlement quant à la dissémination des renseignements sur ces questions. Je suis à la discrétion du Comité. Pour ma part, je n'ai rien à taire, sauf ce qui, à mon sens, ne doit pas être divulgué dans les intérêts des chemins de fer Nationaux. J'ai compris que les renseignements auxquels le Dr McGibbon a fait allusion ont été donnés confidentiellement l'an dernier.

M. McGIBBON: Non. Je conteste cette assertion. Ces renseignements n'ont pas été donnés confidentiellement. Le président a décidé publiquement que nous avions droit à ces renseignements et nous les avons obtenus. Cette décision n'a jamais été renversée.

M. BOYS: Prévoyant cette question, j'ai pris la précaution de me renseigner sur ce qui a été fait au cours des cinq derniers mois. Si on a donné ces renseignements l'an dernier ouvertement et s'ils apparaissent aux Journaux de la Chambre; si le Comité veut les étudier, je suppose que je ne puis faire autrement que de répondre aux questions.

Le PRÉSIDENT: Je puis vous faire remarquer que la déclaration du Dr McGibbon à l'effet que le président avait décidé que ces renseignements devaient être soumis au Comité est indubitable. Mais il est également vrai qu'ils n'ont pas été publiés.

M. McGIBBON: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité de se prononcer. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi on ne mettrait pas en lumière toute question intéressant les chemins de fer Nationaux.

M. McGIBBON: Je vais proposer que M. Boys nous obtienne une copie au photostat de ce compte pour douze mois. La chose est facile puisque le grand-livre est à feuillets détachables. Le Comité devrait au moins en connaître les détails. Sans cela, nous ne pouvons pas nous faire une idée nette du compte. Un compte de tout près d'un million de dollars pour repas, lits, etc., me semble exagéré, surtout si on se rappelle que tous les fonctionnaires voyagent gratuitement et jouissent de la franchise télégraphique, et le reste. Je ne conteste pas l'exactitude de ce compte. Si quelqu'un veut appuyer ma proposition?

Sir HENRY THORNTON: Puis-je dire un mot en réponse à M. McGibbon? Tous les officiers de la compagnie payent leurs couchettes de même que leurs places à bord des wagons-salons et des wagons-lits. Ils payent les repas qu'ils prennent dans les wagons-réfectoires et dans tous les hôtels de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous en dire un peu plus long, sir Henry? Voulez-vous dire au Comité, avec tous les détails dont vous pouvez vous souvenir, quelle était la coutume avant le rapport du Comité et ce qu'elle est maintenant relativement à cette question assez controversée?

Sir HENRY THORNTON: Voici: les officiers voyageant pour le compte de la compagnie envoyaient chaque mois un état de leurs dépenses; un inspecteur les examinaient et le chef du service les certifiait. Le paiement en était alors autorisé. Si le service de la vérification tombait sur un article qu'il estimait irrégulier, il le portait à mon attention et il en résultait d'autres conversations avec le chef du service intéressé. Dans certains cas, l'article était accepté, dans d'autres on le retranchait. Il convient de dire que dans presque tous les cas l'insertion d'un article s'appuyait sur un bon motif.

Telle était la coutume dans le passé.

J'ai souvenance que la moyenne des comptes de dépenses par personne variait de $35 et $40 par mois.

Comme M. Boys l'a fait voir, il y a d'autres protections. Elles consistent en l'examen de ces comptes par le service de la vérification sous la direction du

vice-président en charge des finances. Si on s'oppose à quelque dépense le comité des finances se prononce en définitive.

Il me semble qu'aucune protection raisonnable n'est négligée.

Je pourrais dire relativement à toute la situation qu'un chemin de fer diffère d'une entreprise industrielle, la majorité de ses officiers étant obligés de parcourir des distances considérables. Il faut qu'ils soient en voyage une bonne partie du temps s'ils veulent s'acquitter convenablement de leurs fonctions. De fait, je connais certains chemins de fer dont les officiers sont astreints à des voyages une bonne partie du temps, suivant cette théorie qu'ils sont ainsi au courant de ce qui arrive et qu'ils peuvent administrer convenablement les affaires de la compagnie et scruter ses activités.

Il n'en est pas ainsi dans une entreprise industrielle, dont les bornes sont limitées en comparaison d'un chemin de fer. Ses dirigeants et autres peuvent parcourir l'établissement en peu de temps. Mais l'essence même d'un chemin de fer oblige les chefs de trains, les directeurs et autres personnes s'occupant de l'administration de la compagnie à des déplacements continuels.

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire sur ce sujet.

L'hon. M. MANION: Ne conviendrait-il pas, à cause du chiffre cité de mémoire par le Dr McGibbon, d'énumérer certains des articles les plus importants, afin que le Comité sache de quoi se compose cette somme?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous ici quelqu'un qui est au courant de la question?

M. MCGIBBON: Je puis vous les communiquer si vous le voulez. Repas, environ $844,000. Hôtels et logement, $395,396. Wagons-lits, $133,130. Billets, $10,724. Télégrammes, $12,585. Autres dépenses dont le détail n'est pas donné, $566,166. Total, $1,952,189. Cela établit ces comptes de dépenses à presque deux millions de dollars pour un chemin de fer dont l'exploitation accuse un déficit. Cela est pour l'année 1930.

M. MACMILLAN: Ce compte de dépenses se répartissait entre combien de personnes?

Sir HENRY THORNTON: Laissez-moi réfléchir avant de répondre. Dans l'intervalle, une forte proportion de la somme citée par le Dr McGibbon a été remboursée à la compagnie. Les comptes de place de wagons-lits, de dépêches et d'hôtels, pour nos propres hôtels, reviennent tous à la compagnie.

Relativement à la question posée par M. MacMillan...

M. FAIRWEATHER: Le nombre moyen est d'environ 3,500 personnes.

M. MCGIBBON: Nous ne contestons pas l'exactitude du compte. Je veux savoir s'il peut être débité à bon droit aux chemins de fer Nationaux ou si les particuliers auraient dû acquitter leurs propres dépenses.

Sir HENRY THORNTON: J'ai dit que l'essence même d'un chemin de fer oblige ses employés supérieurs à des déplacements continuels. On ne peut pas s'attendre, et ce n'est pas la coutume dans les cercles ferroviaires où que ce soit, que les employés supérieurs payent leurs propres dépenses quand ils voyagent pour le compte de la compagnie. Il n'en est pas ainsi non plus dans le domaine industriel. Ce n'est pas la coutume.

M. MCGIBBON: Je n'ai aucun doute que certaines de ces dépenses sont légitimes, mais il me semble que le chiffre est exagéré.

Sir HENRY THORNTON: En tenant compte du fait que la moyenne s'établit à environ $35 par personne mensuellement, ou un peu plus d'un dollar par jour, le pourcentage est faible en comparaison du revenu brut de la compagnie ou même de ses dépenses .

M. MCGIBBON: Est-ce que ces personnes n'ont pas de passes?

Sir HENRY THORNTON: Oui, mais elles payent leurs couchettes de wagons-lits.

M. McGIBBON: Et n'expédient-elles pas leurs télégrammes gratuitement?

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a pas de franchise pour les messageries. Quelques employés supérieurs jouissent de la franchise télégraphique. Je ne saurais, de mémoire, dire le nombre. Souvent les employés du service du trafic éloignés de nos lignes sont forcés de télégraphier à leurs bureaux et au bureau chef, et souvent contre paiement. Si j'en juge d'après ce que j'a constaté et d'après mes connaissances en administration ferroviaire, la coutume suivie par les chemins de fer Nationaux est précisément la même que suivent tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord.

M. McGIBBON: La coutume était affecter $100,000 aux cotisations de clubs, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Non, la somme était bien moindre.

M. McGIBBON: Vous nous avez dit vous-même l'an dernier que la somme s'établissait à $100,000.

Sir HENRY THORNTON: Peut-être M. Fairweather pourrait-il nous le dire.

M. FAIRWEATHER: Je crois que le Dr McGibbon a envisagé les chiffres soumis au Comité l'an dernier comme représentant des dépenses qui se répètent. Il est vrai qu'on a fait cette déclaration au Comité l'an dernier.

M. McGIBBON: Et c'était bien le montant?

M. FAIRWEATHER: Ce montant se partageait entre les dépenses non renouvelables, qui ne se présentent qu'une seule fois, par exemple, l'achat de matériel ou les droits d'entrée, et les dépenses renouvelables qui reviennent couramment pour les membres de clubs. Ces dernières n'ont jamais atteint $100,000, loin de là.

Le PRÉSIDENT: Mais les droits d'entrée et les cotisations annuelles ont atteint le chiffre cité?

M. FAIRWEATHER: Mais c'est complètement erroné de dire qu'ils se sont élevés à $100,000 par année.

Le PRÉSIDENT: Il n'a pas dit cela, il a dit $100,000 pour l'année dernière, si j'ai bien compris.

Un hon. DÉPUTÉ: Cette pratique a pris fin, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Quelle est la situation à cet égard?

M. BOYS: J'ignore à combien s'élevaient les cotisations de clubs dans le passé. Nous nous en sommes occupés nous-mêmes. On a informé le comité que les cotisations de clubs s'élèvent cette année à $10,000. Nous avons réglé la question et nous avons décidé que les cotisations de clubs ne seraient plus payées, à l'avenir, sauf dans certains cas soumis au comité exécutif et approuvés par lui.

M. McGIBBON: Est-ce que ces $10,000 étaient pour une ou deux personnes, ou si c'est le montant total?

M. BOYS: C'est le montant global pour les cotisations de clubs cette année.

M. McGIBBON: Il comprend tous les fonctionnaires?

M. BOYS: Autant que je sache.

Sir HENRY THORNTON: Je peux répondre que oui.

M. MACMILLAN: A combien s'élèvent les cotisations de clubs pour l'année qui précède celle qui nous occupe?

M. FAIRWEATHER: Je n'en sais rien.

Le PRÉSIDENT: Est-il juste de dire qu'il s'est produit une augmentation progressive dans cet article jusqu'en 1930?

M. BOYS: La question est réglée pour l'avenir; c'est le principal.

M. MacMillan: Vous avez dit que la dépense moyenne des fonctionnaires de la compagnie s'établit à $35?

Sir Henry Thornton: C'est une estimation approximative.

M. MacMillan: Vous avez dit que 3,500 personnes ont dépensé cette somme. Cela fait plus de $50 par mois.

Un hon. député: Non, $25 par mois seulement.

Sir Henry Thornton: Je parlais de mémoire; j'ai dit qu'à mon sens la moyenne était d'environ $35 par mois.

M. Fairweather: $36.30.

Sir Henry Thornton: En réponse à une autre question, j'ai dit que la somme précitée représentait environ...

M. Fairweather: 43,000 comptes. Pour obtenir la moyenne mensuelle, on n'a qu'à diviser ce chiffre par 12.

M. McGibbon: Quelqu'un veut-il appuyer ma proposition?

Le président: Le secrétaire me dit que la chose n'est pas nécessaire.

La proposition est celle-ci: Que l'on demande aux chemins de fer Nationaux du Canada de fournir des copies photographiques du compte en question pour l'année 1930.

L'hon. M. Euler: Je ne veux pas qu'on m'accuse de celer quelque chose dont le Comité devrait être saisi. Cet article de $2,000,000 amené sur le tapis par M. McGibbon semble être considérable; il l'est peut-être. Mais nous n'en débattons pas particulièrement les mérites, sauf pour convenir que relativement à une entreprise dont la mise de fonds dépasse deux milliards de dollars, il n'est peut-être pas si considérable. Mais cette remarque n'est pas très au point. Il s'agit de décider de la publicité que ce Comité veut donner à certains faits qui après tout sont soumis au contrôle du conseil d'administration de la compagnie. J'en conclus que les membres du Comité, la Chambre et le pays ont une certaine confiance au comité d'administration dont M. Boys fait partie. Moi de même, bien que ses membres n'aient peut-être pas les mêmes affiliations politiques que certains d'entre nous. Cela me laisse froid, j'ai toute confiance en ce conseil d'administration.

Je veux établir s'il appartient au Comité d'approfondir les questions de détail concernant l'administration des chemins de fer, ou si le Comité peut s'en remettre pour cela au jugement et au contrôle du conseil d'administration de ces chemins de fer. A mon sens, il convient d'opter pour cette façon de procéder. La fonction de ce Comité est certainement de faire un examen général de la situation et d'étudier peut-être les questions de méthode pouvant faire l'objet de recommandations au gouvernement. Mais je prétends que nous outrepassons nos attributions en nous enquérant des détails insignifiants et compliqués de l'administration de ces chemins de fer. Je puis faire erreur, mais je prétends que l'étude à fond par le Comité de petits articles de dépenses dont la dissémination peut se faire un peu partout et tendre à saper la confiance dans les chemins de fer Nationaux du Canada ne peut guère être dans leur intérêt, et par le fait même dans l'intérêt du pays.

Je reconnais que chacun de nous, qu'il soit opposé ou favorable à l'étatisation, ne veut certainement pas faire quoi que ce soit de nuisible aux chemins de fer, cependant c'est ce qui se produira certainement si le public perd toute confiance en eux.

Ce que je veux souligner c'est que le Comité devrait décider s'il est dans l'intérêt des chemins de fer de s'enquérir de petits détails qui, à mon sens, entrent à meilleur droit dans les attributions du conseil d'administration nommé par le gouvernement.

M. McGIBBON: Je ne suis pas d'avis qu'une dépense de deux millions de dollars soit insignifiante. Le public veut savoir si ces dépenses sont légitimes ou non. Je ne conteste pas que la somme ait été dépensée, mais c'est une dépense considérable faite par les fonctionnaires de la compagnie; aussi le public est sceptique. Le seul moyen de tirer la chose au clair, c'est d'obtenir les détails.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit, messieurs, d'une question de principe. Quel est le plaisir du Comité? Je suis entièrement à sa disposition. Je crois que la proposition est tout à fait régulière, d'après l'ordre de renvoi. Je ne dois rendre une décision que sur cela.

M. BEAUBIEN: Si c'est une question de principe, est-ce que vous ne devriez pas la décider vous-même?

Le PRÉSIDENT: Non, c'est une question de procédure. Tout ce que j'ai à décider c'est la régularité de la résolution dont le Comité est saisi. Vous devez prendre votre part de responsabilité.

M. BEAUBIEN: Il existe un conseil d'administration de ces chemins de fer. Nul doute que le gouvernement s'est enquis des aptitudes de ses membres avant de les nommer. A mon sens, c'est une erreur d'approfondir les détails de ces dépenses, même si elles s'élèvent à deux millions de dollars. Une somme d'à peu près $30 par mois par personne n'est pas énorme. Si le Comité veut détruire la confiance du public envers les chemins de fer, il adopte le meilleur moyen d'y arriver en scrutant toutes ces dépenses, alors que nous avons un conseil d'administration pour cela.

La propagande contre l'étatisation a suscité assez de mécontentement au pays. Je n'en suis pas un propagandiste, mais nous avons ces voies ferrées sur les bras, et assurément nous n'allons pas tenter de discréditer la gérance du conseil d'administration en approfondissant ces dépenses qui, à mon sens, sont tout à fait légitimes. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un fonctionnaire de chemin de fer, lorsqu'il est en mission officielle, voyage dans un fourgon ou se loge dans une pension. Il est certain que ces dépenses sont légitimes et que les fonctionnaires de chemins de fer ont le droit de voyager de façon convenable.

M. McGIBBON: Qui conteste cela?

M. BEAUBIEN: Vous avez dit votre mot, laissez-moi dire le mien.

M. McGIBBON: Vous exposez la question sous un faux jour.

M. BEAUBIEN: Voici ce que je prétends. Si nous insinuons que ces fonctionnaires de chemins de fer ont gaspillé ces fonds, ainsi qu'on le déduira, surtout eu égard au sentiment existant jusqu'à un certain point aujourd'hui à propos du fardeau que constituent pour le pays les chemins de fer Nationaux, je crois que cela est mal, j'y suis carrément opposé et j'espère que le Comité n'appuiera pas cette proposition.

L'hon. M. EULER: Puis-je demander à sir Henry ou à M. Boys leur opinion quant à l'opportunité de disséminer ces détails? Est-ce dans l'intérêt des chemins de fer?

M. BOYS: Voici mon opinion:—je ne parle pas de cet article-ci, mais de diverses questions dont le comité pourrait être saisi—ce n'est pas dans l'intérêt des chemins de fer que ces renseignements soient répandus dans tout le pays, je peux faire erreur, mais tel est mon sentiment.

J'aimerais dire que je ne m'arrête jamais à considérer les dépenses du passé, mais depuis cinq mois que j'obtiens des renseignements, j'ai essayé par tous les moyens à ma disposition—et c'est une tâche très difficile—de me faire une opinion sur cette question, eu égard à l'importance de l'entreprise, au nombre de fonctionnaires, au compte de dépenses, lequel, est moins élevé qu'il l'était, de pair avec les économies générales, dont le mérite revient à l'administration. Je vais parler de moi-même; mes dépenses et celles de mon fils pour notre étude de

campagne s'élèvent de $200 à $300 par année. Les dépenses de mille études s'élèveraient à un quart de million de dollars par année. Je parle des dépenses personnelles.

M. McGIBBON: Me permettra-t-on de revenir à ce que j'ai dit; je ne conteste pas ce point de vue, mais j'affirme que nous ignorerons tout de cette question à moins d'en connaître les détails. A quoi bon siéger, si l'on ne nous renseigne pas? Voici un article qui semble énorme. Peut-être ne contient-il rien de répréhensible; si nous constatons qu'il en est ainsi lorsque nous obtiendrons le rapport, ce sera tant mieux. Sinon, il nous incombe d'y porter remède.

M. GRAY: Les paroles de M. McGibbon ont du bon, et bien que l'année dernière nous n'ayions pas tous été unanimes quant à certaines des choses dont il a saisi le Comité, je crois qu'il mérite des éloges pour avoir soulevé ces questions. Le ministre avait alors déclaré et nous avions tous été d'avis que le gouvernement venait de nommer les administrateurs, et que ceux-ci n'avaient pas eu encore le temps d'étudier la question aussi attentivement qu'ils le feraient plus tard et nous avons porté divers sujets à leur attention.

Les administrateurs ont préparé le rapport soumis aujourd'hui par M. Boys, et ils ont donné suite dans une grande mesure aux vœux adoptés pare le Comité.

Plutôt que d'examiner les détails de ces articles ainsi que le Dr McGibbon suggère, la fonction du Comité est plutôt de donner des directives aux administrateurs, que d'entrer dans de petits détails. Puis, si les administrateurs ne s'en tiennent pas aux principes posés, il nous appartient d'examiner ce qu'ils font et peut-être de recommander au ministre leur destitution. Mais si nous ne pouvons pas avoir confiance au conseil d'administration de la compagnie, alors je ne vois pas comment nous pouvons conserver le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

Je suis d'accord avec MM. Euler et Beaubien. Mon sentiment est que dans une question comme celle-ci nous pouvons nous en remettre en toute sûreté au conseil d'administration, lequel s'efforce apparemment de faire son devoir.

Sir HENRY THORNTON: Je suis exactement du même avis que M. Boys. Le Dr McGibbon vient de faire une déclaration qui suscite, à mon sens, des commentaires dans l'intérêt des fonctionnaires de la compagnie. Il a dit qu'on doutait—c'est ce que j'ai compris—que les sommes portées au chapitre des dépenses par la compagnie avaient été réellement déboursées.

M. McGIBBON: C'est vrai, j'ai entendu des critiques.

Sir HENRY THORNTON: La déduction étant que les fonctionnaires coupaient leurs dépenses et les empochaient?

M. McGIBBON: Non, pas nécessairement. Leurs dépenses ont pu être majorées, des dépenses de leur famille par exemple. Je ne dis pas qu'ils l'ont fait.

Sir HENRY THORNTON: C'est la même chose. Je veux simplement faire la déclaration suivante au nom des fonctionnaires de la compagnie. J'ai plus de trente ans d'expérience ferroviaire acquise dans trois pays différents. Je n'ai aucun hésitation à dire que je ne connais nulle part de compagnie de chemin de fer dont les fonctionnaires sont plus honnêtes, plus compétents, plus loyaux, plus enthousiastes, et qui sont plus patriotes que ceux des chemins de fer Natonaux du Canada. Ils prisent leur honneur autant que n'importe lequel d'entre vous, messieurs. Et je puis dire sans hésitation qu'aucun fonctionnaire de la compagnie ne dévie du droit chemin relativement à ses dépenses. Et de la part des fonctionnaires de la compagnie, je dois m'inscrire en faux contre toute déclaration qui atteint leur honneur et leur loyauté.

M. McGIBBON: Je m'oppose fortement à la déclaration que vous m'attribuez. Je n'ai rien dit de tel. J'ai dit que j'avais entendu parler de l'accusation

précitée, et c'est la vérité. Je n'ai pas dit que cette accusation était fondée et je ne le crois pas. Mais si nous obtenons les détails nous saurons à quoi nous en tenir. Je ne vois pas pourquoi vous essayez de vous couvrir contre cette accusation.

Sir HENRY THORNTON: Je n'essaie nullement de me couvrir.

M. BOYS: Je désire déclarer que pour ma part je suis à la disposition du Comité. Je ne crois pas que les chiffres que je pourrais citer relativement aux cinq derniers mois porteraient ombrage à qui que ce soit. A mon sens, ils sont justifiés, et si le Comité veut les obtenir pour les cinq derniers mois, je puis les lui fournir.

Mais je m'en tiens encore à ce que j'ai dit. Quant à la dissémination des renseignements—si vous le faites pour cet article, vous le ferez pour d'autres—je ne crois pas que la chose soit sage.

M. BEAUBIEN: Puis-je poser cette question à M. Boys ou à sir Henry: N'est-ce pas la vérité que le service de la vérification de la compagnie de même que les vérificateurs du gouvernement, vérifient tous les comptes de dépenses des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. BOYS: Certainement, et en vertu de la méthode adoptée récemment que j'ai expliquée, il faut d'abord que les employée acquittent tous ces comptes, et ils doivent en donner les détails avant d'en être remboursés. Le vice-président en charge des finances les examine tous, et s'il n'est pas satisfait il a le droit d'en appeler au comité des finances composé du président, M. Ruel et le sous-ministre.

M. MCGIBBON: Quand ce régime a-t-il été inauguré?

M. BOYS: Depuis que vous nous l'avez demandé, au cours de l'année.

M. BEAUBIEN: Assurément, les vérificateurs ou le service de la vérification des chemins de fer sont au courant de ces comptes, s'en étant occupés depuis des années, et on ne peut rien trouver à redire aux comptes de dépenses des fonctionnaires s'ils sont vérifiés ainsi que vous le dites.

M. BOYS: Les comptes des administrateurs ne nous sont pas soumis. Comme on a cité certains chiffres, prenons un article: $70,000 pour repas. Vous comprenez, messieurs, que nous, les administrateurs, ne pouvons contrôler cette dépense. Et je ne vois pas comment le Comité pourrait y arriver. Il y a des centaines de comptes; leur examen prendrait toute l'année.

M. BEAUBIEN: Et ces comptes ne sont pas exorbitants, étant donné que l'on paie une pomme de terre 30 cents dans un wagon-réfectoire, alors qu'un boisseau de pommes de terre ne peut se vendre 50 cents..

M. MCGIBBON: Quelle est l'épargne, cette année, en comparaison de l'année dernière?

Sir HENRY THORNTON: Puis-je d'abord dire ce qu'était la coutume avant que le vice-président en charge des finances ne renvoyât au comité des finances les articles qu'il désapprouvait? La voici: si le service de la vérification représenté par le vice-président en charge des finances découvrait un article dans tout compte de dépenses qui, à son sens, semblait exorbitant ou irrégulier, il était porté à mon attention. Je discutais immédiatement la question avec le chef du service intéressé et demandais des explications. Dans certains cas on excluait des articles comme étant irréguliers; dans d'autres, les explications étaient satisfaisantes et l'article était accepté.

Voici la pratique actuelle: le vice-président en charge des finances renvoie au comité des finances, au lieu d'à moi-même, tout article qui lui paraît douteux.

M. MCGIBBON: Je veux obtenir ces chiffres de M. Boys. Il les a.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas d'objection à ce que M. Boys cite les chiffres bruts pour 1931.

M. BOYS: On m'avait demandé les statistiques pour les cinq derniers mois, depuis le changement de méthode.

M. GRAY: Pourquoi ne pas citer les chiffres bruts?

M. FAIRWEATHER: Les dépenses brutes effectuées en 1930 du fait des déplacements officiels des fonctionnaires de la compagnie ont été établies après avoir déduit les articles remboursés à la compagnie de chemin de fer ou les remboursements effectués par les chemins de fer étrangers. La diminution en 1931 s'établit à $336,000.

M. BEAUBIEN: Attribuez-vous cela au changement de méthode, ou au fléchissement des affaires des chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: A titre de directeur du bureau de l'économique, si j'avais vu les statistiques d'un autre chemin de fer, j'aurais dit, en raison de la diminution du trafic et du besoin urgent de la réduction des dépenses au minimum absolu, dans n'importe quel domaine, que cette réduction représente ce qu'on est en droit d'attendre d'une administration intelligente.

J'ajouterai que sir Henry est plutôt exigeant au sujet de ce contrôle général. Il me fait comparer continuellement les frais de surveillance des chemins de fer Nationaux du Canada à ceux des autres réseaux, ainsi que les résultats que nous obtenons. De fait, nous occupons une situation très avantageuse, au regard du type classique de comparaison, les voies ferrées de premier ordre des Etats-Unis, dans ce domaine.

Si je faisais l'examen des comptes d'une autre compagnie de chemin de fer, je dirais que cette réduction représente les résultats obtenus par une administration vivement désireuse d'économiser par suite de la diminution du trafic. Pour moi, ce serait de très beaux résultats.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, vous dites qu'elle est imputable au fléchissement des affaires?

M. FAIRWEATHER: Pas complètement. Aussi au désir d'économiser le plus possible. Je sais que dans mon propre service, au plus fort de la dépression, je donnai instructions à chacun de mes subordonnés de restreindre les dépenses de voyage au minimum. J'y vis personnellement. Par exemple, une affaire qui en temps ordinaire aurait occasionné un voyage à Toronto était réglée par lettre ou téléphone. Cela prenait un peu plus de temps, et on ne comprenait peut-être pas aussi bien les renseignements, mais on épargait de l'argent.

L'hon. M. EULER: Dites-vous que les réductions que vous avez accomplies sont assez bien proportionnées à celles effectuées dans d'autres sphères d'activités?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

Sir HENRY THORNTON: Je peux dire à ce sujet que peu à peu, depuis le début de la dépression à l'automne de 1929, on a insisté de plus en plus auprès des chefs de services et de tous les fonctionnaires pour qu'ils économisent le plus possible. Le Comité est au courant du régime budgétaire que je me suis efforcé de lui exposer en détails. On a appliqué ce régime et on l'a progressivement étendu. La compagnie et chacun de ses fonctionnaires sont animés du désir d'économiser le plus possible.

M. MCGIBBON: Vous vous rendez compte que le peuple canadien est lourdement grevé par les exigences de ces chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Cela provient de causes multiples. Nul doute que si au cours des vingt-cinq dernières années nous avions pu prévoir la situation actuelle, nous aurions construit beaucoup moins de lignes; nous n'aurions pas fait bien des choses que nous avons faites et un bon nombre d'autres auraient

été accomplies autrement. Ceci s'applique non seulement à nos chemins de fer, mais aussi bien au Pacifique-Canadien et à presque toutes les entreprises commerciales.

M. McGIBBON: Mais il n'y a pas la moindre comparaison entre le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux. Le premier a un surplus d'exploitation tandis que ceux-ci sont en déficit.

Sir HENRY THORNTON: Il ne faut pas oublier qu'une forte partie des lignes des chemins de fer Nationaux du Canada a été autorisée et construite en partie par des particuliers et en partie par l'Etat pour le développement du pays. Une forte proportion de nos lignes est destinée au développement; on les a construites afin d'ouvrir des parties du pays à la colonisation. La colonisation et le trafic n'ont pas marché de pair avec l'extension des voies ferrées.

C'est un fardeau que tout pays doit supporter. Les Etats-Unis ont dû faire face précisément à ce problème relativement aux chemins de fer construits après la guerre de Sécession afin de mettre en valeur le pays à l'ouest du Mississippi.

M. McGIBBON: Mais ceci est compensé dans le cas des chemins de fer Nationaux par le fait qu'ils n'ont jamais rien payé sur les fonds fournis par le gouvernement.

Le PRÉSIDENT: La discussion s'est écartée du sujet. Nous avons débattu le principe en jeu afin que le Comité prenne une décision sur ce point particulier.

M. BEAUBIEN: Vous êtes d'avis qu'il ne serait pas dans l'intérêt de la compagnie de chemin de fer de donner les renseignements demandés par le Dr McGibbon?

M. BOYS: De façon générale, oui.

M. BEAUBIEN: Exprimez-vous l'opinion du conseil d'administration?

M. BOYS: Non, je n'ai pas discuté la question avec celui-ci. C'est mon opinion personnelle.

M. BEAUBIEN: Supposons que cette question de la communication de ces renseignements au public fût soumise au conseil d'administration, n'êtes-vous pas à peu près certain qu'il s'y opposerait?

M. BOYS: Je ne tiens pas à exprimer cette opinion, car je n'ai pas demandé au conseil d'administration quelle serait son attitude.

M. BEAUBIEN: Mais dans toutes les administrations commerciales, qu'il s'agisse ou non de chemins de fer, je crois que le conseil d'administration arriverait à cette conclusion, n'est-ce pas?

M. BOYS: Oui, je suis porté à le croire.

M. BEAUBIEN: Alors si nous avons un conseil d'administration et que l'un de ses principaux membres exprime cette opinion à l'effet que dans le cas d'une entreprise commerciale, d'un chemin de fer ou d'une entreprise étatisée la dissémination de ces renseignements est préjudiciable, ne devons-nous pas l'accepter? Nul doute que ce conseil a été nommé par un bon gouvernement, et que le ministre des Chemins de fer possède assez le sens des affaires pour nommer les hommes les plus compétents qu'il a pu trouver. Je crois que nous pouvons à très bon droit nous en remettre à eux.

Le PRÉSIDENT: Docteur McGibbon, vous voulez avoir une copie de chaque compte entrant dans cet énorme total, ou simplement une copie photographique de la déclaration générale que vous possédez?

M. McGIBBON: Celle-ci n'est d'aucune utilité.

Le PRÉSIDENT: On m'informe que l'on pourrait remplir presque un fourgon de ces comptes.

M. McGIBBON: Je vais accepter un compromis; je me contenterai des comptes d'août et de décembre.

M. GRAY: Décidons le principe.

M. STEWART: Je désire attirer l'attention du Comité sur un mot du rapport du comité de l'année dernière, transmis aux fonctionnaires. Je lis ce qui suit à la premère page du rapport:—

> Votre Comité condamne fortement la pratique d'imputer sur les chemins de fer Nationaux de fortes sommes pour solder des réceptions et d'autres activités non officielles des fonctionnaires.

Ce sont les mots "non officielles" qui m'intriguent. Je crois que la Chambre et le pays devraient savoir de quelles dépenses les fonctionnaires débite la compagnie quand ils sont en voyage pour affaires autres que celles du chemin de fer.

Sir HENRY THORNTON: Cet article n'existe pas.

M. STEWART: Il apparaît ici.

Le PRÉSIDENT: Si ma mémoire est fidèle, je crois qu'il a trait aux contributions de clubs et aux réceptions. Je crois qu'il a été éliminé. M. Boys a fait une déclaration très précise sur ce point. Le passé n'est plus; c'est l'avenir qui nous intéresse plus particulièrement. Toutefois, je ne veux pas qu'on croit que j'essaie de dicter le moindrement au Comité comment voter sur cette question de principe.

Le PRÉSIDENT: Les voix s'étant partagées également, c'est mon devoir de voter contre la proposition et je le fais. L'article suivant est celui des traitements.

M. BOYS: Comme vous le voyez, messieurs, il y a eu une réduction de 10 p. 100, en vigueur à partir de juillet dernier. Elle a atteint 828 fonctionnaires, jusqu'à concurrence de $545,652.

M. McGIBBON: Cette réduction est-elle temporaire ou permanente?

M. BOYS: C'est une réduction en vigueur actuellement, il faudra la renouveler en temps opportun.

M. McGIBBON: A-t-on remanié les traitements?

M. BOYS: La réduction n'est que temporaire.

M. McGIBBON: Je ne vous parle pas de cela, je veux parler de la liste des traitements, en commençant par $35,000 et en descendant. C'est un traitement supérieur à celui du premier ministre du Canada.

M. BOYS: J'en parlerai dans un instant. L'article suivant concerne la mise à pied pour une demi-journée de 11,668 fonctionnaires et commis, formant un total de $1,676,902.

On a mis à leur retraite et destitué 4,574 fonctionnaires et commis.

En outre, on a nommé un comité spécial pour étudier la question des traitements. Nous avons d'abord étudié la manière de procéder. A tort ou à raison, nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne serait pas sage d'appliquer à chacun une réduction uniforme, en plus de la réduction de 10 p. 100 mentionnée, et que le cas de chacun de ces fonctionnaires devrait être étudié séparément. Il fallait tenir compte de la nécessité de leur emploi et de la rémunération qu'ils recevaient. Pour qui veut réfléchir l'énormité de la tâche saute aux yeux. Je crois que vous admettrez que le conseil d'administration se réunissant une fois par mois et le comité exécutif deux autres fois par mois, il était impossible aux administrateurs de trancher cette question des traitements.

Nous avons entendu chaque vice-président. Nous avons insisté auprès d'eux afin qu'ils économisent le plus possible, et je crois qu'un grand pas a été

fait. Mais le dernier mot n'a pas encore été dit et ce comité est présentement à l'œuvre.

Il ne faut pas oublier une autre particularité et c'est la Commission royale. J'ai cru que son rapport pourrait contenir un vœu pour l'extension de ce travail, et pour ma part j'étais d'avis qu'il valait mieux attendre la présentation de ce rapport à la Chambre, avant de disposer de la question d'une manière définitive et complète.

Mais ce Comité poursuit ses travaux et il étudiera de temps à autre la question des traitements individuels.

M. McGIBBON: Vous ne vous conformez pas au vœu du Comité, alors?

M. BOYS: Dans une certaine mesure. Peut-être pas complètement. Assurément, la réduction de 10 p. 100 compte pour quelque chose.

M. McGIBBON: Le Comité a recommandé le rajustement des traitements.

M. BOYS: Parlant en mon nom, je dis que les administrateurs seraient dans l'impossibilité absolue de le faire.

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être à propos d'attirer l'attention du Comité sur les termes mêmes de ce vœu. Les voici:

> Que le comité exécutif du conseil d'administration devrait immédiatement considérer toute la question des traitements, allocations, déboursés, pensions et allocations de retraite pour les chefs de services et les fonctionnaires de la compagnie, qui reçoivent des traitements de $5,000 et plus, afin d'effectuer toutes les économies raisonnables et convenables.

Le mot employé est "considérer".

M. BOYS: Nous avons certainement étudié la question, nous avons cité chaque vice-président, et nous avons discuté longuement avec eux les affaires de leurs services et ce qui pouvait se faire. Mais ce travail n'est pas terminé.

M. DUFF: Le comité exécutif a-t-il aussi étudié les dépenses et les traitements afférents aux vapeurs des chemins de fer Nationaux du Canada, la marine marchande de l'Etat? Je remarque à la page 6, $153,180 pour la marine marchande de l'Etat, puis à la page 16, $175,000 pour le service national de transport maritime, administration et bureaux. Tout ceci peut être régulier, mais il me semble qu'un total de $330,000 pour les traitements et l'administration de ces deux lignes de navigation est plutôt considérable. L'avez-vous examiné?

M. BOYS: Nous n'avons pas considéré la liste des traitements individuels. Nous l'avons considérée jusqu'à ce jour selon que je l'ai indiqué.

Le PRÉSIDENT: Il y a une réduction sensible à l'article relatif à la marine marchande de l'Etat, elle est d'environ $35,000. Mais pour le service des Antilles, il n'y a presque pas de changement, la réduction n'atteint que $3,000.

M. McGIBBON: Afin de compléter votre citation, on ajoutait que le Comité était d'avis qu'un grand nombre des traitements sont beaucoup trop généreux et en certains cas excessifs. C'est ce à quoi je faisais allusion. A mon sens, ils sont excessifs si on considère la situation de ces chemins de fer.

M. BOYS: Je ne peux concevoir que deux moyens de régler la question: une réduction uniforme et l'examen de chaque cas particulier. Cela prendrait beaucoup de temps.

M. McGIBBON: Quelle est l'objection à une réduction uniforme? Tout le monde y passe.

M. BOYS: On l'a appliquée jusqu'à concurrence de 10 p. 100. On peut trouver cela insuffisant. On a aussi mis à leur retraite ou destitué 4,574 fonctionnaires et commis.

Le PRÉSIDENT: Le rapport déclare que l'épargne annuelle sur les traitements de $4,000 et plus, en raison, je suppose, de la réduction uniforme, se chiffre à $454,652. L'économie effectuée par la mise à la retraite des employés y est-elle comprise, ou est-ce uniquement la réduction uniforme de 10 p. 100?

M. BOYS: C'est une réduction uniforme atteignant les fonctionnaires et commis.

Le PRÉSIDENT: Ceci signifie qu'antérieurement à cette réduction, le chiffre des traitements des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada était de presque cinq millions et demi de dollars, sur une recette brute d'exploitation de 150 millions. Vous pouvez constater que le coefficient est considérable. Bien entendu, sur 300 millions, comme en 1928, il est la moitié moindre. Mais j'estime, à moins de faire erreur, que ces chiffres devraient porter le Comité à réfléchir. Je crois devoir faire cette remarque.

M. BOYS: Vous remarquerez le dernier paragraphe traitant de cet aspect de la question:

> On peut ajouter que la moyenne des traitements des officiers et des fonctionnaires de notre principal concurrent est actuellement presque identique à la nôtre.

Je dois vous demander de vous fier pour cela à la parole des membres du Comité. Nous ne pouvons publier tous les renseignements que nous avons reçus à ce sujet, mais cette déclaration n'a pas été faite à la légère.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous venez de dire que la moyenne des traitements est virtuellement la même que celle de votre principal concurrent?

M. BOYS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous demander si le nombre de fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada touchant $10,000 et plus, n'est pas beaucoup plus élevé que celui de votre principal coucurrent?

M. BOYS: Oui, et cela soulève une autre question. Je crains de ne pouvoir fournir au Comité tous les renseignements nécessaires pour éclaircir ce point. Le parcours du Pacifique-Canadien au Canada est de 15,510 milles. Celui des chemins de fer Nationaux du Canada atteint 23,767 milles, je crois. Je n'en suis pas certain, mais je crois moi-même que les statistiques afférentes au Pacifique-Canadien ne comprennent pas les lignes sur lesquelles celui-ci possède le droit de passage, par bail ou par la haute main sur le matériel. Ce sont des compagnies séparées qui ne sont pas comprises dans son réseau. La liste de ses fonctionnaires ne comprend pas ceux de ces lignes, alors que ceux de tous nos embranchements, du Vermont-Central et du *Grand Trunk Western,* apparaissent dans notre liste.

Le PRÉSIDENT: A combien s'établit la différence?

M. BOYS: On ne peut l'estimer qu'en se basant sur le parcours. Le parcours des embranchements du Pacifique-Canadien que je viens de mentionner est de 1,282 milles au Canada et de 5,192 aux Etats-Unis. En les ajoutant à l'autre total on obtient 21,984 milles. Si l'on pouvait tenir ces chiffres pour exacts et calculer les résultats proportionnellement, on obtiendrait une augmentation très considérable dans le nombre des fonctionnaires du Pacifique-Canadien.

M. MCGIBBON: Mais il n'y a aucun rapport entre le parcours et les fonctionnaires. Ceux-ci se trouvent surtout dans les grandes villes; il n'y en a pas sur les petits embranchements.

M. BOYS: Ce n'est peut-être pas un facteur déterminant, mais il a son importance. Je dis que ces embranchements du Pacifique-Canadien aux Etats-Unis sont des entités absolument distinctes, tout en lui étant reliés et dont les

statistiques disponibles ne font pas mention. Afin d'établir une comparaison il faut exclure les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada préposés au *Grand Trunk Western* et au Vermont-Central et puis tenir compte de la différence du parcours.

L'hon. M. EULER: Le Pacifique-Canadien n'a que deux divisions au Canada, tandis que les chemins de fer Nationaux du Canada en on trois.

M. BOYS: Oui. Je me proposais, si les membres du Comité n'étaient pas trop harassés, de parler de certaines de ces particularités. Ce sont des questions que j'ai moi-même étudiées en profane. Souvenez-vous que nous sommes entrés en fonctions il y a un peu plus d'un an. Il n'y a pas d'expert en chemins de fer parmi nous; la connaissance de ces questions exige du temps. Nous avons fait notre possible. J'aimerais dire un mot ou deux sur le sujet avant de terminer.

M. MCGIBBON: Nous n'avons ni à redire ni à nous plaindre de vous. Mais, à mon sens, le point capital c'est que les chemins de fer Nationaux du Canada vont probablement mettre le pays en banqueroute. Il nous appartient d'économiser dans tous les domaines possibles. J'ai porté à l'attention de sir Henry l'année dernière le fait que le pays donne à ces chemins de fer 100 millions chaque année. Je lui ai demandé pendant combien de temps nous pourrions le faire. Il m'a répondu: Encore cinq ans et ce sera la ruine.

M. BOYS: Il n'y a pas un membre du conseil d'administration, d'après ce que j'en sais, qui ne fait pas tout en son pouvoir pour économiser, et je crois que nous avons obtenu de bons résultats.

M. MCGIBBON: Je vous crois. Je vous explique pourquoi ce problème nous intéresse.

Le PRÉSIDENT: J'ai pris la peine de me renseigner sur ce point. On m'apprend que les chemins de fer Nationaux du Canada, au moment de la déclaration précitée, avaient 96 fonctionnaires touchant $10,000 et plus, et que le Pacifique-Canadien n'en avait que 53.

J'apprends de plus de source très sûre, que je ne divulguerai pas, que le Pacifique-Canadien nie carrément la déclaration faite par M. Boys au Comité que ses frais de ce chef sont comparables à ceux des chemins de fer Nationaux du Canada. Il prétend qu'ils sont bien inférieurs.

M. MCGIBBON: C'est aussi ce que j'ai entendu dire.

M. STEWART: Est-ce que ce Comité ne pourrait pas se réunir plus ou moins à huis clos afin d'entendre le témoignage sur ce point d'un fonctionnaire du Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité de décider.

M. STEWART: Je suggère de communiquer avec le Pacifique-Canadien pour savoir s'il consentirait à la chose.

Un hon. DÉPUTÉ: Avons-nous cette autorité?

M. STEWART: Je suggère simplement d'inviter ses représentants. On a fait une déclaration touchant le Pacifique-Canadien, ceux-ci devraient pouvoir la confirmer ou la nier.

M. HACKETT: Je n'appartiens pas au Comité, mais si on veut me permettre une suggestion, pourquoi prende le Pacifique-Canadien comme type? Il a échappé aux difficultés financières auxquelles les chemins de fer Nationaux ont été en butte. Convient-il de prendre comme modèle au point de vue des traitements, un chemin de fer qui apparemment est exploité avec profit? Je crois que cette comparaison est tout à fait mauvaise.

Le PRÉSIDENT: Ceci peut être débattu, mais nous discutons les dépenses supplémentaires des chemins de fer Nationaux du Canada. Je suppose que les comparaisons sont inévitables.

M. MCGIBBON: C'est le seul autre chemin de fer important au Canada.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Boys, avez-vous autre chose à ajouter?

M. CANTLEY: M. Boys pourra-t-il nous fournir un mémoire indiquant le nombre de fonctionnaires touchant plus de $5,000 par année qui ont été destitués? Ou plutôt la différence entre la liste de 1930 et celle de 1931 et le montant épargné?

M. BOYS: Pas de mémoire. Je vous ai cité le nombre global des fonctionnaires mis à la retraite, mais je n'ai pas fait la séparation dont vous parlez. Le nombre global de ceux mis à la retraite ou destitués s'élève à 4,575, c'est-à-dire des commis et...

Le PRÉSIDENT: Tous à l'exclusion des cheminots?

M. BOYS: Oui. Je ne crois pas que ceux-ci étaient compris.

Le PRÉSIDENT: Ce nombre comprend-il les cheminots ou les membres d'un syndicat comme celui des usineurs?

M. FAIRWEATHER: Non. Les emplois permanents.

M. BOYS: Les commis et tous ceux qui touchent des salaires fixes.

M. MCGIBBON: Il devait y avoir un fort excédent de personnel auparavant.

Un hon. DÉPUTÉ: Ne pourrait-on pas savoir des fonctionnaires des chemins de fer le nombre d'employés touchant au delà de $5,000 qu'on a destitués?

Le PRÉSIDENT: Peut-être pas aujourd'hui, mais probablement à une autre séance.

Sir HENRY THORNTON: Nous pourrons vous donner le chiffre exact plus tard.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Inutile de faire des conjectures. Allons-nous approfondir cette question ou si nous allons passer à autre chose?

M. BOYS: Il est une autre particularité à laquelle on devrait s'arrêter; les "économies":—

> Le travail de la régie, qui a certainement reçu l'appui des administrateurs, fait voir que les économies effectuées en 1931 s'élèvent à $13,064,300, et que pour l'année 1932, même si elles restent stationnaires, les économies s'établiront à $15,042,281. On peut dire que c'est le solde, parce qu'il n'y en a qu'une partie se rapportant à 1931, mais en prenant toute l'année, en considérant une partie de 1931 et une partie de 1932, le total atteint $28,106,681.

M. MCGIBBON: N'est-ce pas surtout pour les traitements et le charbon?

M. BOYS: Tous les articles peuvent être donnés. Nul doute que le bordereau de paye est considérable.

M. MCGIBBON: Et il ne faut pas oublier que le service donné par les chemins de fer Nationaux du Canada n'est pas satisfaisant.

M. BOYS: Je n'admets pas cela. Je ne les défends pas, je cite simplement des faits et des chiffres...

Le PRÉSIDENT: J'aimerais donner mon opinion. Je crois que le service donné par les chemins de fer Nationaux du Canada au peuple canadien est proportionné à l'appui qu'il en reçoit.

M. MACMILLAN: Je crois qu'on n'a rien à redire contre ce service.

Le PRÉSIDENT: Je le crois, eu égard aux circonstances. Il n'y a pas de doute que certains trains ont été nécessairement supprimés.

M. MCGIBBON: Je ne conteste pas l'excellence de leur service, mais il y a quelques jours une personne m'a dit que quatre trains quotidiens passaient chez elle il y a un an et qu'il n'en passe plus que quatre par semaine.

Le PRÉSIDENT: Cela se peut. Mais j'ose dire que les plaintes portées contre la suppression des trains émanent de gens qui ne s'en servent pas; ils se rendent

en autos aux bureaux des chemins de fer pour porter plainte. J'ai eu connaissance de cela.

M. MacMillan: Une députation est venue à Ottawa pour se plaindre au ministre et elle a fait le trajet en autos.

Le président: Je voudrais que le pays comprît clairement que je ne me plains pas de la suppression des trains de n'importe quel chemin de fer. De ce temps-ci il est impossible de conserver le nombre de trains de voyageurs qui circulaient dans le passé, parce que les gens ne les utilisent pas, surtout l'été.

L'hon. M. Manion: Puis-je dire un mot sur ce point? L'une des plus grandes difficultés à laquelle tous les chemins de fer du pays doivent faire face c'est qu'ils ont fait circuler un trop grand nombre de trains et des trains trop luxueux. Il faut les supprimer afin de remettre les chemins de fer sur pied. Autrement dit, il en a été de nos chemins de fer comme dans bien des domaines de notre vie nationale, nous avons dépensé plus que nos moyens ne nous le permettaient. Il est important que les gens le sachent.

M. McGibbon: Les chemins de fer ont perdu beaucoup de voyageurs. Je suis allé dans une ville à l'est de Toronto il y a quelques semaines. Cinq autobus en sont partis remplis à destination de la ville, par comparaison avec un train des chemins de fer Nationaux du Canada et un du Pacifique-Canadien pendant le jour.

Sir Henry Thornton: J'aimerais vous communiquer un état compilé par M. Fairweather relativement aux dépenses pour la construction des routes et l'achat des automobiles.

Le président: Leur énormité ne fait aucun doute, mais nous ne voulons pas faire revenir ici M. Boys ainsi que les autres administrateurs, de sorte que nous faisons mieux d'en finir avec M. Boys. La question du trafic automobile et de la concurrence injuste se présentera sans doute au cours de l'enquête du Comité.

M. McGibbon: Nous devrions discuter aussi la rémunération du président. Il demanderait probablement de se retirer.

Le président: Elle n'a rien de secret. Le conseil d'administration l'a étudiée et nous devrions obtenir son rapport. Tout le monde sait que sir Henry Thornton est lié par un contrat avec le gouvernement et, pour ma part, je m'en tiens à ce contrat. Je crois que c'est l'opinion de tous les membres du Comité.

M. Boys: Quand nous avons abordé ce sujet j'ai lu attentivement le contrat. J'estimais qu'il stipulait que le président devait donner tout son temps aux chemins de fer Nationaux du Canada et à ses diverses filiales. J'ai constaté qu'on avait payé au président deux sommes de $5,000 chacune qui, d'après moi, n'étaient pas prévues au contrat. Je n'ai pas cru qu'il fallait les payer tant que le contrat durerait. On m'a secondé et on ne verse plus ces deux sommes: $5,000 pour le *Grand Trunk Western* et $5,000 pour le Vermont-Central.

Nous avons étudié un autre article: $5,000 pour le bac transbordeur Ontario. L'avocat du président a fait remarquer au Comité que cela n'était pas stipulé dans son contrat, parce que ce bac transbordeur Ontario n'est pas possédé ou contrôlé par les chemins de fer Nationaux du Canada; ce sont là les termes mêmes du contrat. Après avoir pesé cet argument, nous en sommes venus à la conclusion que nous pouvions nous y ranger. Et pour ce motif le Comité ne s'est pas occupé de ces $5,000 pour le bac transbordeur Ontario. Nous ne sommes pas intervenu dans d'autres domaines. Nous n'étions qu'un sous-comité de l'exécutif, et n'avions pas le pouvoir de nous immiscer dans les décisions de l'exécutif au complet. J'ai cru que nous pouvions intervenir relativement à ces deux articles à cause du contrat. Notre position s'appuyait sur ce motif.

Je constate par le dossier que toutes les autres particularités ont été soumises au Comité parlementaire de l'année dernière. Les choses en sont restées là et nous ne sommes pas intervenus.

M. McGIBBON: Pour ma part, comme je l'ai dit l'an dernier, je ne sais pas et ne veux pas savoir combien le président vaut; il vaut peut-être un demi-million par année. J'estime qu'un contrat est un contrat. J'en ai une copie ici et j'y vois qu'il doit consacrer tout son temps pour $75,000 par année et des débours raisonnables. Peut-être ce traitement est-il insuffisant, je n'ai pas à me prononcer en l'espèce. Mais d'après les rapports dont nous avons eu connaissance l'an dernier, y compris une estimation juste du loyer de la maison du président à Montréal, appartenant aux chemins de fer Nationaux du Canada, il a été payé à celui-ci environ $148,000, y compris ses débours.

M. MACMILLAN: La maison appartient-elle aux chemins de fer Nationaux du Canada?

Le PRÉSIDENT: Ils la louent.

M. McGIBBON: A tout événement les chemins de fer Nationaux du Canada payent l'intérêt sur l'argent. Et incidemment, si mes chiffres sont exacts, il y a eu un pot-de-vin—ou commission de quelque $37,000 dans la transaction, répartis sur dix ans.

Le PRÉSIDENT: Eclaircissons la situation légale. J'ai fait quelques recherches sur cette question. Je crois qu'un conseil d'administration précédent a eu l'idée d'acheter cette maison pour sir Henry Thornton et de la louer à cette fin aux chemins de fer Nationaux du Canada. On a fait l'achat d'une maison...

L'hon. M. MANION: Pas les administrateurs.

Le PRÉSIDENT: La maison a été achetée par une compagnie formée par cette administration.

M. McGIBBON: La transaction a été effectuée par un commis.

Le PRÉSIDENT: Je n'en sais rien, mais la maison a été achetée et une compagnie détient le titre. Elle a été louée aux chemins de fer Nationaux du Canada en vertu d'une résolution du conseil d'administration pour une somme devant représenter au bout de quelques années son prix d'achat et la compagnie en sera encore propriétaire. Voilà, en résumé, la transaction.

M. McGIBBON: Je doute de l'exactitude de vos chiffres.

Le PRÉSIDENT: Je n'en ai cité aucun.

M. McGIBBON: Il a été versé $185,000; $175,000 pour la maison et $10,000 pour le mobilier; le loyer est de $15,725 par année pendant 10 ans. Au bout de dix ans, il ne représenterait pas le principal.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas certain que vous ayiez raison. Notre seule ressource est de consulter le bail.

M. BOYS: Je puis vous fournir ce renseignement si vous le voulez.

L'hon. M. EULER: N'a-t-on pas renvoyé cette question à un sous-comité, l'année dernière?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'on l'aie étudiée le moindrement. Qu'allez-vous décider à propos du bail qui engage les chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. EULER: C'est à peu près ce que je voulais dire. A quoi bon insérer ceci au procès-verbal et lui donner cette publicité? Le sous-comité en a été saisi l'an dernier et le comité général a décidé d'en garder les détails secrets. Je ne vois pas l'à-propos de soulever cette question ici.

M. McGIBBON: Afin de la rectifier. D'après moi, il faudrait un nouveau contrat pour cette maison.

Le PRÉSIDENT: Cette affaire n'est-elle pas du ressort du gouvernement? Ce contrat a été passé avec celui-ci.

M. BOYS: Je puis dire que tout ce dont il a été question fait l'objet d'un contrat, d'un bail, ou d'un vœu passé par les administrateurs. J'aurais dû en parler à sir Henry quand j'ai porté à son attention les deux sommes de $5,000 dont j'ai parlé; il a lui-même consenti à les biffer.

M. MCGIBBON: Ce contrat exprimait certainement l'intention du parlement et du gouvernement. Aucun conseil d'administration n'avait le droit d'enfreindre une décision gouvernementale. Il peut jouir de cette prérogative, mais il ne doit pas s'en prévaloir.

Le PRÉSIDENT: C'est une question d'administration. Je crois qu'il possède cette prérogative.

M. BOYS: D'après ce que j'ai pu constater, on n'a rien enfreint; le contrat demeure. Le conseil d'administration a enchéri sur le contrat, comme c'était son droit s'il le voulait. Le sous-comité comme tel n'aurait pas pu s'y opposer, même s'il l'avait voulu.

M. MCGIBBON: Je crois qu'il est clairement stipulé que la limite du prix est $75,000.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai en un sens, mais M. Boys fait simplement remarquer qu'en sus du contrat l'ancien conseil d'administration a donné une maison à sir Henry. C'est un fait accompli et nulle discussion n'y saurait rien changé. Ce contrat engage la compagnie et il nous faut l'accepter, bon gré mal gré. Je ne me prononce pas à ce sujet pour l'instant. Mais je crois inutile d'approfondir la question davantage. Le Comité aimerait-il à discuter quelque autre question se rattachant au rapport de l'année dernière?

M. MCGIBBON: L'exploitation de la marine marchande est-elle discontinuée? Nous l'avons recommandé.

Le PRÉSIDENT: C'était un vœu visant non pas les chemins de fer Nationaux du Canada, mais le gouvernement.

M. MCGIBBON: Mais le gouvernement leur a transmis le vœu.

L'hon. M. MANION: "Cette question est encore à l'étude", d'après la formule consacrée. Nul doute que la marine marchande de l'Etat ainsi que le service des Antilles des chemins de fer Nationaux du Canada aient perdu beaucoup d'argent. Le Comité, l'an dernier, après avoir entendu sir Henry Thornton, a formulé un vœu presque en conformité des suggestions de sir Henry lui-même, à l'effet que les vapeurs devaient être modernisés ou que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada devait abandonner son service de navigation. Bref, c'est le souvenir qui m'est resté de ses paroles.

Sir HENRY THORNTON: C'est bien cela.

L'hon. M. MANION: On n'a donné suite ni à l'un ni à l'autre vœu. Il faut se souvenir de cet aspect de la question. Ces navires suivent un certain nombre de parcours commerciaux et leur valeur pour la Canada fait l'objet de discussions. Par suite de la difficulté de substituer un service privé—pour ma part je crois que la chose pourrait se faire assez facilement, mais il existe des difficultés—et à cause des complications, le gouvernement n'a pas encore définitivement décidé d'abandonner ce service. Je puis dire franchement que ce serait avantageux pour nous d'abandonner la plupart de ces services de navigation, comme ce serait avantageux, si c'était possible, d'abandonner d'autres services non rémunérateurs des chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai discuté la chose à plusieurs reprises avec sir Henry, mais aucune décision n'a encore été prise. Il appartient au gouvernement de décider s'il doit abandonner complètement ou partiellement les services de navigation, ou les maintenir.

M. CANTLEY: Je crois avoir exprimé mon opinion dans le passé sur ce problème. Je crois désirable de conserver et de maintenir le service des Antilles dit "Lady Boats".

Le PRÉSIDENT: Nous y sommes liés par traité.

M. CANTLEY: Que nous le soyons ou non, je suis d'avis de le conserver. Je n'en exposerai pas les motifs.

Mais quant aux autres vapeurs, plus tôt nous nous en débarrasserons, mieux ce sera. Cela ne fait pas de doute pour moi. Je constate que nous n'avons vendu qu'un navire l'année dernière et que nous en avons mis plusieurs au rancart. Chaque navire inutilisé occasionne des frais. Chaque navire en service en occasionne davantage. Ces vapeurs sont désuets. Ils sont virtuellement inutilisables. Je ne doute pas que nous puissions nous assurer tous les services dont le ministre a parlé au moyen de subventions, bien inférieures à la perte résultant de l'exploitation de ces vapeurs.

Un bon nombre ne rapporterait qu'un prix insignifiant. Celui qu'on a vendu l'année dernière a rapporté plus que je ne croyais. Pour ma part, je les vendrais tous, même à l'enchère. Je m'en débarrasserais dans le cours d'un an. Plus tôt nous le ferons, plus nous épargnerons. Les subsides nous assureront un service aussi bon à toutes les escales de ces vapeurs et ce, à meilleur compte que les frais d'exploitation de la flotte.

L'hon. M. MANION: Il est d'autres services que ceux que nous procurent les "Lady Boats". Il existe des services de fret à diverses destinations dans les Antilles; il y en avait un en Amérique du Sud que l'on a supprimé parce qu'il n'était pas rémunérateur. Il y a les services de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie et le service de cabotage entre Vancouver et Halifax. Celui-ci est profitable. Mais quant aux autres services, je crois qu'ils ont tous été exploités à perte.

M. MUNN: Le service entre Vancouver et Prince-Rupert est rémunérateur.

L'hon. M. MANION: Il relève des chemins de fer Nationaux, non des services de navigation. Le service de cabotage seul est rémunérateur. Il est facile de s'en débarrasser; une compagnie privée ne se fera pas prier pour accepter une entreprise rémunératrice, mais ce n'est pas facile de se débarrasser des autres. Des compagnies privées m'ont proposé d'acquérir le service entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie. On m'a aussi proposé, de bonne foi, je crois, d'acquérir un des services des Antilles. Mais il arrive quelquefois qu'une compagnie de navigation dont les actionnaires sont pour la plupart américains nous fait des propositions comme dans le cas présent et c'est difficile de décider s'il est sage de les accepter.

M. CANTLEY: La chose est facile à régler, n'en faites rien. Cédez-les aux compagnies britanniques.

L'hon. M. MANION: Quant aux autres services on peut discuter l'à-propos de les céder. Je répète que pour ces divers causes et motifs la question est pendante et il faudra prendre une décision cette année.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais faire remarquer en corroboration des paroles du Dr Manion que sir Henry Thornton a toujours pris l'attitude, et je crois que c'est un fait, que son organisme n'est que l'agent de l'Etat en ce qui concerne l'administration de ces vapeurs.

L'hon. M. MANION: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Et l'exploitation de ces vapeurs doit être décidée par le gouvernement. Cependant, cela ne nous empêche pas de voir comment notre agent les exploite. Comme nous étudierons ces comptes plus tard, nous pourrions passer outre maintenant.

M. CANTLEY: Je sais très bien que l'exploitation de ces services a été imposée à l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada. Le

gouvernement s'est vu avec les navires sur les bras, il ne savait qu'en faire; il les a alors remis aux administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada et ils ont dû faire face à cette difficulté depuis. Plus tôt nous en débarrasserons les chemins de fer Nationaux, mieux s'en trouveront le pays et l'administration ferroviaire.

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

Si non, je fais remarquer que M. Lucien Moraud, membre du conseil d'administration de Québec est ici à ma demande et à la suggestion de M. Boys lui-même, et le Comité sera heureux d'entendre son témoignage.

M. MORAUD: Je n'ai rien à ajouter aux paroles de M. Boys sauf que le comité exécutif approuve tout ce qu'il a dit. Nous avons souvent discuté toutes ces questions, presque chaque semaine, et nous approuvons le rapport écrit de M. Boys ainsi que les observations qu'il a faites au Comité.

Le PRÉSIDENT: Il est entendu alors que le comité nommé au sein du conseil d'administration, pour l'étude des diverses questions d'économies, subsiste.

M. SMART: Il existe un comité spécial du conseil d'administration.

M. MORAUD: Composé de quatre membres pouvant consacrer plus de temps que nous à cette question.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru que ces renseignements devraient être portés à la connaissance du Comité afin qu'il sache qu'il n'y a pas de porte ouverte.

Quelqu'un de vous, messieurs, a-t-il d'autres questions à poser à M. Boys ce matin; allons-nous l'assigner de nouveau?

M. MUNN: Relativement aux têtes-de-lignes du Pacifique, un examen de la situation vous convaincra que le nombre des fonctionnaires est trop grand. Je pense à un particulièrement, je ne veux pas être personnel, mais il me semble possible d'économiser quelques milliers de dollars par la diminution des fonctionnaires à votre tête-de-ligne du Pacifique.

M. BOYS: Nous agréons peut-être jusqu'à un certain point cette suggestion. J'ai demandé au Comité de se rappeler que, au début, les chemins de fer Nationaux du Canada consistaient de quatre réseaux distincts. Il y avait quatre groupes de fonctionnaires et leur absorption n'était pas facile; il y avait un peu de chevauchement. L'organisation procède lentement; elle n'est pas encore entièrement terminée. Nous sommes enclins à croire que, avec le concours du Comité, tout sera réglé dans un an.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions aborder maintenant la question des pensions. Vous vous rappelez qu'elle a été renvoyée aux administrateurs et ils l'ont étudiée. Le rapport soumis par M. Boys renferme un vœu adopté le 21 octobre 1929, dont voici le texte:

> M. Ruel a donné à la réunion des explications sur les pensions versées sous le régime de l'association de la pension de retraite et de la caisse de prévoyance et on a lu à la réunion un vœu préparé par le comité administratif de ladite association, priant la compagnie des chemios de fer Nationaux du Canada de compléter, comme il y est fait mention, la pension que reçoit tout membre, à même le fonds de retraite, afin que celui-ci reçoive en tout la même somme qu'il retirerait s'il avait droit à une pension provenant du fonds de pensions général des chemins de fer Nationaux du Canada.
>
> Il a été décidé à l'unanimité que sur demande, dans le sens précité, adressée par ladite association à cette compagnie, on peut lui faire droit, avec l'entente que tous les deniers ainsi payés par les chemins de fer Nationaux du Canada seront considérés imputés sur le fonds de retraite et seront remboursables ainsi qu'ils appert au vœu projeté.

Je crois que ce vœu a été rescindé. Les autres allocations de pensions sont maintenant régies par une loi du parlement et les régles et règlements adoptés en conformité de ladite loi.

Mais je doute si un membre du Comité connaît exactement le principe fondamental de la loi ou des règles et règlements gouvernant les pensions. Ce serait une bonne chose si le Comité pouvait obtenir des renseignements sur ce point, parce que je crois qu'on a accordé certaines pensions dont on n'avait jamais vu d'exemples dans le monde industriel du pays. Je veux parler particulièrement d'un officier des chemins de fer Nationaux du Canada, destitué, je crois, par sir Henry lui-même, à cause de son incompétence et de son inefficacité, qui reçoit actuellement $10,000 des fonds publics, parce que c'est à cela que la chose se résume. Il me semble presque impossible qu'un homme puisse retirer un traitement presque équivalent à celui d'un juge de la Cour suprême, après avoir été renvoyé par suite de son inefficacité et de son incompétence. J'en appelle à sir Henry pour savoir s'il est capable de justifier cette attitude. Cette situation me révolte, depuis que je la connais, et le peuple canadien partagerait mon sentiment s'il la connaissait.

M. McGIBBON: Naturellement ce n'est que juste qu'il se défende. Vous avez employé un terme énergique, vous avez parlé d'incompétence.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit que j'avais compris incompétence. Bien entendu s'il a été mis à sa retraite pour tout autre motif, c'est une réponse.

M. McGIBBON: Je connais celui dont vous parlez, je sais combien il reçoit.

M. GOBEIL: Est-ce que des règlements ne régissent pas ces pensions?

Le PRÉSIDENT: Comment sont établies les pensions des chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. MANION: Il n'y a pas de question plus compliquée que celle des pensions. J'approuve tout à fait la suggestion du président à l'effet qu'on devrait nous fournir un état au lieu de quelques articles. J'aimerais nous faire expliquer par certains des officiers des chemins de fer Nationaux du Canada le régime des pensions, non seulement pour les officiers mais aussi pour les employés, si elles sont contributives ou non, enfin, tout ce qui en est. Je pense qu'on pourrait préparer un état complet de tout le régime de pensions pour la prochaine ou quelque autre réunion.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je faire cette suggestion? Comme vous le dites, c'est une question très compliquée, la fusion des divers réseaux nous ayant fait hériter d'un certain nombre de régimes de pensions. Leur coordination a été loin d'être facile, en fait elle n'a pas encore été accomplie. Je suggère au Comité de me permettre de préparer un dossier, qui lui sera distribué, où le tout sera exposé avec concision.

Le PRÉSIDENT: C'est une excellente suggestion. Je veux qu'on comprenne que je ne tiens pas à un cas en particulier, mais nous devrions savoir à quoi nous en tenir. Je crois que le Comité approuve entièrement la suggestion de sir Henry.

M. BOYS: Comme cette question a été renvoyée à mon comité j'ai cru qu'il m'appartenait de me renseigner à son sujet et j'ai demandé un état complet mais concis. Je l'ai ici, je vais vous le lire. Je vous le remettrai.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous le lire?

M. BOYS: Il est plutôt long.

Sir HENRY THORNTON: Faites-en faire des copies pour les distribuer. J'oubliais que vous l'aviez.

M. BOYS: Je peux dire que le régime de pensions d'après la loi de 1929 est non contributif. Mais certains autres régimes sont contributifs. Il y en avait quatre en tout.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Boys avant son départ? Comme il est très occupé, nous ne voulons pas le faire revenir à moins d'y être forcés.

Je regrette que nous n'ayions pas encore été autorisés à siéger l'après-midi. Sir Henry Thornton m'a dit avoir un engagement très important demain et nous ne pourrons pas nous réunir avant mardi matin. De sorte que si quelqu'un a quelque chose à demander à M. Boys, c'est le moment propice.

On a fait remarquer que le Comité des chemins de fer et canaux doit se réunir dans cette salle ce matin.

Si le Comité le désire, nous pourrions nous réunir à la discrétion du président. Je vais m'assurer qu'il n'y a pas de conflit de dates avec l'autre comité et je donnerai un avis suffisant. A tout événement nous devrions pouvoir poursuivre nos travaux la semaine prochaine et les terminer le plus tôt possible.

Je crois qu'il a été établi que l'autre comité doit se réunir jeudi; alors nous nous réunirons mardi matin à onze heures.

Le Comité s'ajourne à mardi, 12 avril 1932, à onze heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231

Le 12 avril 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je regrette de vous apprendre que sir Henry Thornton, qui devait être présent aujourd'hui est grippé. Cela ne doit pas empêcher le Comité de poursuivre ses travaux aujourd'hui, sauf que par déférence pour sir Henry Thornton, le Comité devrait s'abtenir de discuter tout sujet litigieux ou toute question qui pourrait requérir la présence de sir Henry, attendu que sa maladie est passagère. Si quelqu'un désir soulever quelque question ressortissant du Comité, je crois que nous pourrions très bien aller de l'avant.

Je dois avouer que le fonctionnement du Comité à cette session a été entouré de grands difficultés. Personne n'est particulièrement à blâmer, mais cela est attribuable à des circonstances hors de ma portée.

Je désire voir le Comité fonctionner; je désire le voir terminer ses travaux dans le laps de temps qui nous est alloué, mais nous n'avons pas fait grand'chose. Nous nous sommes réunis la semaine dernière et nous avons abattu assez de besogne. Je crois que nous pouvons étudier toute question que tout membre du Comité pourrait désirer soulever. Nous pouvons également, s'il le faut, passer à l'étude des prévisions budgétaires. Je suggère simplement comment nous pouvons nous occuper, tenant compte du fait que le président est absent pour cause de maladie.

M. HEAPS: Me permettra-t-on de poser une question, qui est quelque peu étrangère à ce dont le Comité est saisi aujourd'hui?

Il y a eu nombre d'interpellations à la Chambre et beaucoup de discussions dans le public concernant les congédiements par les chemins de fer Nationaux du Canada. J'ignore si M. Hungerford serait en mesure de nous procurer ces renseignements, ou si n'importe quel fonctionnaire de la compagnie pourrait faire une déclaration au Comité ce matin, parce que les députés reçoivent continuellement des télégrammes, des lettres et autres communications sur ce sujet, et je me rends bien compte des inquiétudes soulevées par cette question chez les employés des chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: M. Hungerford est présent et il s'est mis à la disposition du Comité. S'il peut faire une déclaration je n'ai aucun doute qu'il y consentira.

M. HUNGERFORD: Je voudrais demander à M. Heaps, si on m'y autorise, s'il parle de la situation en général ou simplement de la situation à Winnipeg?

M. HEAPS: Je serai heureux d'entendre un exposé de la situation générale de l'ensemble des chemins de fer Nationaux. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que vous traitiez de la situation dans l'Ouest.

M. HUNGERFORD: La situation générale relativement au service mécanique des chemin de fer Nationaux du Canada est à peu près la suivante: nous avons peu à peu réduit les dépenses autant que possible, dès le début de la crise, en diminuant les heures de travail et en distribuant la besogne. Je veux parler surtout des usines de réparations générales. La première réduction des heures de travail date de presque deux ans. Plus tard il y en eut une autre, mais nous sommes arrivés à un point, en dépit des diminutions des heures de travail, où

nous nous sommes aperçu que nous n'avions pas assez de travail pour occuper le personnel que nous avions, même avec la diminution des heures de travail, et nous n'avons pas pu faire autrement que de congédier un nombre considérable d'employés.

M. HEAPS: Je me demande, monsieur le président, si M. Hungerford pourrait nous dire le nombre d'hommes que l'on projetait de congédier. On nous a donné des chiffres indiquant que plus de 5,000 hommes devaient être congédiés sur toute l'étendue du réseau. Ces chiffres sont-ils exacts?

M. HUNGERFORD: Le nombre total d'employés que l'on devait congédier à l'époque, y compris ceux que l'on a renvoyés au cours du mois dernier est d'environ 4,000.

M. HEAPS: Croyez-vous qu'il se produira quelque changement?

M. HUNGERFORD: Je vous demande pardon.

M. HEAPS: Le nombre d'hommes devant être congédiés est-il susceptible de modification?

M. HUNGERFORD: Il m'est difficile de le prévoir, parce que le nombre d'hommes devant être congédiés a été calculé soigneusement d'après la somme de travail à faire.

M. HEAPS: Le réseau peut-il alors entreprendre, monsieur le président, comme cela est arrivé dans le passé, du travail dont les frais sont imputables sur le capital?

M. HUNGERFORD: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, monsieur Heaps.

L'hon. M. ROGERS: M. Hungerford aurait-il la bonté de nous dire combien d'Américains sont employés aux usines?

M. HUNGERFORD: Monsieur Rogers, je n'ai pas ces chiffres, mais le nombre d'employés américains aux usines de Fort-Rouge et de Transcona, d'après mon souvenir, est limité; quelques-uns seulement.

L'hon. M. ROGERS: On m'a donné à entendre que le nombre en était considérable.

M. HUNGERFORD: Malheureusement, je n'ai pas les chiffres ici. Je ne peux pas me les rappeler, mais telle est mon impression.

Le PRÉSIDENT: Est-il exact que, lors de la fusion et de la coordination des différents réseaux constituant actuellement les chemins de fer Nationaux du Canada, l'administration avait un surcroît d'usines et d'employés d'usines? Est-ce un exposé exact de la situation?

M. HUNGERFORD: Eh bien, je dirais que nous avons trop d'usines, mais pas trop d'employés d'usines, en tenant compte du travail à faire.

M. HEAPS: Je me demande, monsieur le président, si M. Hungerford pourrait fournir au Comité à sa prochaine séance une liste des hommes employés par la compagnie au cours des cinq dernières années, de même que la somme payée en traitements pour la même période?

Le PRÉSIDENT: Cinq ans,—c'est une longue période.

M. HEAPS: Je crois qu'il possède ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Cela se peut. Voulez-vous en prendre note, monsieur Fairweather, afin de voir ce que vous pouvez faire?

M. FIRWELTHER: Oui, je crois que nous pouvons fournir ce renseignement.

M. MACMILLAN: Pouvez-vous me dire, monsieur Hungerford, si au cours des années 1930 et 1931 les usineurs ont travaillé à la reconstruction des wagons et des locomotives et à des travaux de même genre et quelle partie de leurs salaires a été imputée au compte du capital et quelle partie au compte de l'exploitation?

M. HUNGERFORD: Il y a des règles très précises à ce sujet, monsieur MacMillan. On payait les usineurs pour la construction, très restreinte, du matériel nouveau, ainsi que pour les additions à l'ancien. Le coût des nouvelles pièces ajoutées à l'ancien matériel était imputé au compte du capital, le reste, et de beaucoup la plus forte proportion, était imputé aux dépenses d'exploitation.

M. MACMILLAN: Pouvons-nous obtenir ces chiffres?

M. HUNGERFORD: Je le crois.

M. MACMILLAN: L'ensemble des salaires payés, les sommes imputées au compte du capital et au compte de l'exploitation pour les années 1930 et 1931.

M. HUNGERFORD: Je crois la chose possible.

M. MCGIBBON: L'an dernier nous obtenions des renseignements sur certaines questions en nous adressant au président. Je présume que nous pourrions procéder ainsi cette année.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas la moindre objection, si tel est le désir du Comité. Je ne vois pas pourquoi on n'interrogerait pas directement les fonctionnaires présents.

M. MCGIBBON: Je disais que l'an dernier, pour obtenir les renseignements désirés, les membres du Comité interrogeaient le président et les réponses arrivaient en temps opportun. On procédait ainsi surtout pour épargner du temps.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est une bonne manière de procéder. A-t-on des questions à poser dans le sens indiqué par le Dr McGibbon?

L'hon. M. ROGERS: J'aimerais beaucoup connaître le nombre d'employés américains à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: On me dit qu'on peut obtenir des renseignements approximatifs; ils ne seraient pas absolument exacts. Je crois qu'on les obtiendra.

M. MCGIBBON: Vous vous rappelez, monsieur le président, que, à la dernière séance, j'ai soulevé une question concernant les comptes de dépenses des fonctionnaires de la compagnie, et le Comité, dans sa sagesse, fut d'opinion différente. Alors, je propose qu'un sous-comité composé de trois membres de ce Comité, soit nommé par le président de ce Comité afin de s'enquérir des comptes de dépenses des fonctionnaires, particulièrement pour l'année 1930, qui s'établissent, d'après le rapport du vérificateur, à $1,952,000, en chiffres ronds; qu'on donne instructions aux vérificateurs de la compagnie de les aider et de faire tels partage et analyse desdits comptes et pièces justificatives selon que le Comité leur enjoindra, et de faire rapport à la date fixée par le Comité; et, en outre, qu'on donne instructions aux vérificateurs susdits d'engager un personnel aux écritures pour leur permettre de faire rapport tel que ci-dessus.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous faire cette proposition, docteur?

M. MCGIBBON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le Dr McGibbon propose—je crois que sa proposition n'a pas besoin d'être appuyée—"qu'un sous-comité, composé de trois membres du Comité des chemins de fer et de la marine marchande, soit nommé par le président de ce Comité, afin de s'enquérir..."

M. MCGIBBON: Des comptes de dépenses pour l'année 1930.

Le PRÉSIDENT: Oui. Il y a un blanc. Vais-je insérer les mots "compte de dépenses"?

M. MCGIBBON: C'est à peu près ce dont il a été question la semaine dernière.

Le PRÉSIDENT: A tout événement, nous savons ce qu'on veut dire.

M. MCGIBBON: Oui.

Le PRÉSIDENT: "Des comptes de dépenses des fonctionnaires, particulièrement pour l'année 1931: qu'on donne instructions aux vérificateurs de la com-

pagnie de les aider et de faire tels partage et analyse desdits comptes et pièces justificatives selon que le Comité leur enjoindra; de faire rapport à la date fixée par le Comité; et, en outre, qu'on donne instructions aux vérificateurs susdits d'engager un personnel aux écritures pour leur permettre de faire rapport tel que ci-dessus.

M. BEAUBIEN: Je croyais que cela avait été réglé à la dernière réunion du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. Il a été décidé que le Dr McGibbon ne devait pas avoir une copie photographique du compte. Je puis dire en toute franchise au Comité que le motif pour lequel j'ai voté contre cette proposition la semaine dernière c'est que je croyais la chose impossible. Il fallait s'enquérir de milliers de comptes et on m'avait donné à entendre que ces comptes étaient si nombreux qu'on pourrait probablement en remplir un fourgon. Pour ma part, cela ne devait pas empêcher l'examen des articles. Si l'on analyse ce qui s'est passé, tel est le sens des délibérations du Comité. Cette résolution vise à l'examen de ces comptes par un sous-comité du Comité et comme membre du Comité je n'y ai aucune objection.

M. BEAUBIEN: Ce sous-comité doit-il faire rapport au Comité?

Le PRÉSIDENT: Il pourra faire ce qu'il jugera à propos; ses pouvoirs ne sont pas limités.

M. BOTHWELL: Voulez-vous répéter le texte du vœu?

Le PRÉSIDENT: Le texte du vœu?

M. BOTHWELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: "Le Dr McGibbon propose qu'un sous-comité composé de trois membres du Comité des chemins de fer et de la marine marchande soit nommé par le président de ce Comité, afin de s'enquérir des comptes de dépenses des fonctionnaires, particulièrement pour l'année 1931; qu'on donne instruction aux vérificateurs de la compagnie de les aider et de faire tels partage et analyse desdits comptes et pièces justificatives selon que le Comité leur enjoindra; de faire rapport à la date fixée par le Comité; et, en outre, qu'on donne instructions aux vérificateurs susdits d'engager un personnel aux écritures pour leur permettre de faire rapport tel que ci-dessus."

M. DUFF: Monsieur le président, je n'ai aucune objection à ce que ce Comité ou un sous-comité fasse l'examen des comptes des chemins de fer Nationaux du Canada; en fait, je crois que cela entre dans ses attributions, mais voici ce que je tiens d'abord à faire remarquer: nous étudions à l'heure actuelle les comptes et les états de la compagnie à partir de 1931. Ce vœu a trait à des choses qui se sont passées en 1930 et je ne suis pas certain que nous puissions revenir à 1930 après l'adoption par le Comité du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour cette année-là, lors de sa réunion l'année dernière. Cependant, je le répète, ce n'est pas surtout cela qui me préoccupe, bien que je sois d'avis que c'est une question que nous devrions étudier et régler avant de voter sur ce vœu. Si nous examinons cette question, s'il nous faut des renseignements détaillés sur les 101 autres questions dont traite le rapport annuel, il me semble monsieur, que ce sous-comité lorsqu'il sera nommé ne pourra pas faire rapport au Comité cette année. Je crois que vous serez de mon avis que, même relativement aux questions énoncées dans la proposition du Dr McGibbon, l'obtention par le sous-comité de renseignements pouvant nous être de quelque utilité va prendre beaucoup de temps. L'examen par le Comité des détails de tous ces différents comptes constitue une tâche énorme. Ce serait peut-être une bonne idée de nommer un sous-comité qui serait à l'œuvre durant l'intersession, après la prorogation du Parlement...

M. MCGIBBON: Les Comités n'ont pas ce pouvoir, monsieur Duff.

M. DUFF: Certainement. Si un sous-comité de ce Comité ne peut pas le faire, je vais préconiser un autre moyen. Je le répète, je conviens que le Dr McGibbon et le parlement ont droit à ces renseignements et à tous les détails que nous pouvons obtenir et que nous croyons nécessaires au bon accomplissement de nos fonctions comme membres de ce Comité et comme députés.

Il est impossible pour un sous-comité de ce Comité d'obtenir ces renseignements s'il ne s'en occupe que pendant le temps que ce Comité siège au cours de la session. Je dis que puisque nous devons faire quelque chose, aussi bien le faire convenablement. Je ne suis pas tout à fait certain que ce Comité puisse nommer un sous-comité tel que précité. Il me semble inutile de nommer un sous-comité qui irait passer deux ou trois jours à Montréal et s'efforcerait d'examiner des documents assez nombreux pour remplir un fourgon. La chose est impossible.

Je n'ai pas grand'chose à faire cet été; je suis dans la gêne et il y a d'autres membres du Comité, monsieur, dont les finances ne sont pas aussi brillantes qu'elles devraient l'être, et pour couronner le tout, nos indemnités ont été réduites de $400—je suis contre cette réduction, comme vous le savez, monsieur le président; je crois que nous avons droit à toute notre indemnité de $4,000. S'il y a possibilité que le Comité obtienne ces renseignements, et cela est dans l'intérêt du pays et du parlement, il me semble que l'on devrait concevoir quelque moyen et que la Comité devrait autoriser un sous-comité à procéder efficacement, en le mettant à l'œuvre pendant tout l'été. Il lui faudra tout ce temps pour parcourir tous ces documents. Je m'y connais en haute finance. Je crois que l'examen d'un plein wagon de pièces justificatives, mémoires et comptes sera très long, et c'est le seul moyen d'y arriver.

Il me semble, monsieur, le président, qu'il y aurait lieu de considérer d'autres questions que celles mentionnées par M. McGibbon. Si nous devons effectuer un nettoyage, faisons-le bien; que ce ne soit pas un simulacre; n'omettons rien. Par exemple, je crois que vous reconnaîtrez et que les autres membres du Comité reconnaîtront que, après tout, bien que le Comité ne ménage pas ses efforts, notre travail se fait en pure perte. Cela ne fait pas de doute. Comment pouvons-nous, en nous réunissant une douzaine de fois, ou deux douzaines de fois, deux heures par jour, pendant les séances de ce Comité, pendant la session parlementaire, examiner des documents qu'on nous soumet le matin. Cela est absolument impossible. Allons au nœud de la question et décidons d'en laisser la solution aux administrateurs de la compagnie, nommés par le gouvernement et qui sont responsables au gouvernement et aux actionnaires, qui sont les représentants des actionnaires, ou mettons-nous à l'œuvre régulièrement. L'unique moyen de le faire c'est comme le Dr McGibbon le suggère, nommer un sous-comité et lui accorder tout le temps voulu pour faire des recherches complètes. N'étant pas d'avis qu'un sous-comité devrait travailler pour rien, je suggère d'accorder une rémunération à ceux qui en feront partie, si l'on veut qu'ils donnent satisfaction, étant donné, monsieur le président, qu'on pourra répondre que les députés ne peuvent pas être rémunérés pour leurs services—cela m'est arrivé alors que j'étais le président du comité des pêcheries dans la Colombie-Britannique. J'ai négligé mes occupations pendant huit semaines et n'ai pas reçu un dollar. Quelques-uns de mes adversaires ont même critiqué mon compte de dépenses. Quant à la rémunération, j'étais député et n'ai pas eu un sou durant les huit semaines où j'ai négligé mes affaires. A cause du fait que le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada est une entité séparée du gouvernement, je suggère d'accorder une rémunération convenable aux membres de ce sous-comité et de leur payer leurs dépenses pendant le temps qu'ils consacreront à ce travail important.

M. MCGIBBON: Monsieur le président, en réponse à M. Duff, je dirai que le motif pour lequel le Comité n'a pas étudié cette question l'année dernière

c'est qu'on ne l'en a saisi qu'à la fin de la session; de fait, je crois que lorsque j'ai obtenu ces renseignements, le Comité avait été constitué. Je pourrais dire que j'ai obtenu la plus grande partie de mes renseignements au moyen de questions que j'avais moi-même posées. Je les ai toutes passées sous silence l'année dernière, parce que je n'ai cru que juste de donner au conseil d'administration l'occasion d'améliorer quelque peu la situation. Je dois avouer que j'ai été très surpris cette année quand j'ai constaté qu'on n'avait virtuellement rien fait. La contribution pécuniaire du peuple canadien à ces chemins de fer est considérable, et je suis d'avis que les salaires sont exorbitants eu égard aux circonstances et à la situation financière de la compagnie. Le peuple canadien est obligé d'y aller de sa contribution. Si ces chemins de fer étaient prospères et suffisaient à leurs dépenses, je n'aurais pas un mot à dire. Je répète qu'à mon sens quand il faut s'adresser au peuple d'une année à l'autre et lui demander de contribuer à peu près $100,000,000 pour ces chemins de fer, la chose ne peut pas durer bien longtemps. C'est impossible. Je déduis des paroles de M. Duff que ce vœu ne va pas assez loin; mais, pour ma part, je suis prêt à rouvrir le débat. Je crois que ce serait tant mieux. Je suis d'avis qu'on a commis une grave erreur—je n'exprime que mon propre sentiment, ce n'est pas le sentiment de qui que ce soit—quand on a enlevé toute autorité en la matière à l'Auditeur général. Je crois que c'était le premier avril 1923 et, d'après moi, ce fut une grave erreur. Actuellement les gens ignorent ce qui se passe; ils sont dans la plus grande ignorance. Je m'accorde entièrement avec M. Duff pour trouver que le Comité est complètement inutile.

M. BEAUBIEN: Puis-je vous poser une question? Si ce Comité est inutile à quoi bon un sous-comité?

M. MCGIBBON: Je dis qu'il est inutile au point de vue de l'obtention de renseignements probants. Que pouvons-nous trouver dans les livres qu'on nous soumet. Ils ne renferment pas de détails; on n'y voit rien de précis. On ne peut se faire une légère idée de ce qui se passe secrètement au conseil d'administration qu'en posant des questions comme nous en posons. Je mentionne le compte précité parce que je n'ai pas les détails d'un autre; c'est tout. Il aurait pu être exactement le même une autre année. J'ai trouvé que ce compte était exorbitant. Je puis faire erreur; mais, en tout cas, je crois que nous avons droit à ces renseignements. Le peuple canadien débourse et il a droit à ces renseignements.

M. BEAUBIEN: Est-on d'accord sur cette proposition? Y a-t-il un amendement concernant l'année 1930?

Le PRÉSIDENT: J'y arrive. Dois-je comprendre que M. Duff a soulevé une question de règlement contre l'examen par le Comité de ce qui se rattache à 1930? D'après ce que je comprends, strictement parlant, M. Duff a raison. En se reportant à l'ordre de renvoi on constate que le Comité ne doit étudier que les comptes et les prévisions budgétaires de la présente session. Je présume que ceci a trait à l'année en cours. 1930 est dans le passé et à ce point de vue, techniquement parlant, M. Duff a raison. Cependant, la proposition du Dr McGibbon résulte directement de la discussion de l'année dernière et du rapport du Comité de l'année dernière. Le rapport du comité d'administrateurs soumis au Comité cette année sur les dépenses de l'année dernière susciterait naturellement cette proposition. Si on insiste pour que je donne une décision stricte, je dois avouer qu'en incluant l'année 1930 le vœu deviendrait irrégulier. Cependant, il n'y a pas de motif de ne pas inclure l'année 1931.

Sir EUGÈNE FISET: Avant que vous n'alliez plus loin, j'aimerais porter à votre attention le fait que l'année financière des chemins de fer Nationaux du Canada et celle du gouvernement ne diffèrent pas. Le rapport à l'étude actuellement traite de 1930 et de 1931.

M. DUFF: Dans ce cas, ce vœu est régulier.

Le PRÉSIDENT: D'après ce que je comprends, il traite de l'année 1931.

Sir EUGÈNE FISET: L'année financière de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: L'année financière de la compagnie se termine le 31 décembre. Si le Dr McGibbon voulait modifier son vœu ainsi "surtout pour l'année 1931", et biffer les mots "qui s'établit, d'après le rapport du vérificateur, à $1,952,000 en chiffres ronds", il serait régularisé. Je suggère cet amendement. A mon avis, cela n'empêcherait pas ce sous-comité de faire une étude comparée des opérations de la compagnie, au regard des années précédentes.

M. BEAUBIEN: Cette motion prévoit l'institution d'un sous-comité pour examiner les déboursés des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada? Doit-on l'interpréter ainsi?

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela.

M. BEAUBIEN: Est-il au pouvoir de ce Comité de reprendre une question qu'on y a déjà réglée, puisqu'on en a disposé à notre dernière réunion?

Le PRÉSIDENT: Je me suis déjà prononcé contre cette thèse.

M. BEAUBIEN: Avec tout le respect....

M. DUFF: M. Beaubien veut parler de l'an dernier, je crois.

M. BEAUBIEN: Je veux parler de notre dernière réunion.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous mentionner la résolution du Dr McGibbon où l'on demande des copies au phostostat?

M. BEAUBIEN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le point soulevé par M. Duff est techniquement justifiable, s'il désire insister.

M. DUFF: Je n'insisterai pas, monsieur le président, si le Comité veut traiter la question que j'ai préconisée. Elle revêt, à mon sens, une plus grande importance que le nombre de repas que les fonctionnaires du réseau ont pris, l'augmentation de leur poids, le nombre des parties de golf qu'il ont joué, et le reste. Je suis peiné de la dernière remarque du Dr McGibbon à l'effet qu'il ne s'intéresserait pas autant à cette enquête si la compagnie était prospère. A mon avis, cela n'a aucune influence en la matière. Si la compagnie est prodigue dans les frais de voyage elle n'a pas le droit de l'être, qu'elle fasse un profit de $100,000,000 ou qu'elle subisse un déficit de $50,000,000. La question se présente autrement. Les actionnaires de ce réseau ont droit de connaître au juste les dépenses; et il est de notre devoir, puisque nous les représentons ici, d'éviter les extravagances; qu'on les trouve dans les différents item mentionnés par le Dr McGibbon, ou dans les autres. On parle couramment dans tout le pays d'extravagances tolérées sur le réseau, même au cours de l'année dernière. Ainsi, on mentionne cette question soulevée devant l'un des comités de cette année, à savoir, le nouveau wagon privé du premier ministre; on parle aussi de quelque cent mille dollars qu'ou aurait dépensés l'an dernier au Château Laurier. Voici des extravagances, selon moi, si les faits sont exacts, et il me semble qu'on devrait faire enquête là-dessus, tout comme sur d'autres questions. On devrait aussi faire enquête sur la question de Montréal, ainsi que sur les autres qu'on a mentionnées au Dr McGibbon.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, dans le rapport de ce Comité à la Chambre des communes, l'an dernier, le 16 juillet, on recommandait que le conseil d'administration:

> "Devrait immédiatement étudier toute la question des salaires, allocations, déboursés, pensions et provisions de retraites des hauts fonctionnaires et autres de la compagnie touchant des salaires de $5,000 et plus, afin d'effectuer toute épargne raisonnable et juste."

Je crois donc que vous avez le droit indiscutable d'étudier la question mentionnée.

Le PRÉSIDENT: Si on me force à me prononcer, je dirai qu'au point de vue technique nous ne pouvons pas remonter à l'année 1930, mais nous pouvons passer en revue l'année 1931, ce qui remettrait sur le tapis les opérations de 1930. C'est la même chose.

M. DUFF: J'approuve cette décision.

M. MACMILLAN: Au cours de l'année 1930, il est survenu de nombreuses affaires qui ne reviendront peut-être jamais, mais dont le pays a tout de même le droit de prendre connaissance. Prenons cet achat de maison, par exemple. En publiant cette histoire d'achat, la presse a donné au pays l'impression que la maison appartenait aux chemins de fer Nationaux. La compagnie l'a payée, mais elle n'en a pas la propriété, les chemins de fer Nationaux l'ont payé, avec notre argent, mais ils n'en ont pas la propriété.

Le PRÉSIDENT: Docteur McGibbon, acceptez-vous la suggestion que je viens de faire, en tenant compte du motif qui la justifie?

M. MCGIBBON: Je veux bien tout faire pour vous aider, monsieur le président, mais je penche plutôt de l'avis de M. MacMillan. Il y a eu, je crois, une diminution considérable en 1931, et on m'apprend qu'elle sera encore plus forte cette année, grâce, sans doute, au potin qu'on a fait là-dessus l'an dernier. A mon avis, plus on parlera de ces questions en public, plus prudente sera l'administration.

Maintenant, M. MacMillan a soulevé cette question de la maison de Montréal. Si on m'a bien informé, c'est le commis du bureau de l'un des administrateurs qui l'aurait achetée; le même jour il sollicita un prêt de la *Montreal Trust Company* pour la somme complète et l'obtint. Et le même jour, je crois, où le premier ministre prêtait serment d'office, on louait cette maison aux chemins de fer Nationaux pour la somme de $15,725 par année, plus les taxes, l'assurance, etc. Maintenant, on me dit qu'on a obtenu cette somme pour 6½ pour cent. Que l'on calcule la différence entre ce qu'on paie pour la jouissance de cette somme et ce que déboursent les chemins de fer Nationaux, et on obtiendra un chiffre d'environ $3,700 par année, savoir $37,000 pour dix ans. Si nous représentons le peuple, allons-nous nous asseoir ici et laisser passer ces choses-là? Ce n'est certes pas mon intention. Ce fut une tâche très désagréable pour moi, l'an dernier comme cette année; mais quand nous avons un réseau de chemins de fer capitalisé à plus de deux billions et demi, pourvoyant à peine à ses dépenses d'exploitation, et que les contribuables doivent bourse délier pour payer les intérêts que nous devons sur les obligations, il est opportun, il me semble, d'intervenir. Il faut que quelqu'un en prenne l'initiative.

Le PRÉSIDENT: La question de la maison du président est régulièrement devant ce Comité, si nous voulons faire enquête dans toute l'affaire, parce qu'elle se trouve dans les comptes de l'année que nous sommes à passer en revue. Il n'y a aucun doute sur ce point.

M. DUFF: Avez-vous bien dit, monsieur MacMillan, que la compagnie avait acheté cette maison pour le président?

M. MACMILLAN: Non, j'ai dit que la presse avait publié cette information.

M. DUFF: Nous pourrions encore rectifier la situation. D'abord, je veux dire que, selon moi, les administrateurs ont outrepassé leurs pouvoirs en chargeant une personne inconnue, s'ils l'ont fait, d'acheter cette maison. Ils ont outrepassé leurs pouvoirs en ce faisant, et je crois qu'ils sont allés encore plus loin que ne le stipulait le contrat du président, quand ils ont mis cette maison à sa disposition sans exiger de loyer. Je m'y oppose et je désire qu'on consigne ma protestation au dossier. Je crois que ce fut une erreur, et je me demande si

cette entente négociée par les administrateurs est valide ou non. Nous devrions la canceller, il me semble, si elle n'est pas valide, et si elle est complémentaire au contrat intervenu entre sir Henry Thornton et la compagnie de chemin de fer. Je ne puis convenir avec le Dr McGibbon que l'individu, qui a acheté cette maison pour la louer plus tard à la compagnie, débourse 6½ pour cent sur le prix d'achat. Evidemment, le chiffre de $3,700 n'est pas exact, parce que je présume qu'il faut payer l'assurance sur la maison et d'autres frais aussi.

M. McGIBBON: C'est la compagnie qui paie ces choses.

M. MACMILLAN: C'est la compagnie qui paie ces choses.

M. DUFF: L'assurance sur la maison?

M. McGIBBON: Oui.

M. DUFF: C'est encore pire. Il me semble que nous devrions étudier cette question à fond, et déterminer si la compagnie est tenue de donner cette rémunération à sir Henry Thornton.

Le PRÉSIDENT: J'ai une suggestion à faire sur ce sujet, mais occupons-nous d'abord de la motion du Dr McGibbon pour en finir. Après, si c'est le désir du Comité, nous pourrons demander tous les documents requis et citer des témoins au sujet de cette maison. C'est une transaction distincte. Je décide qu'elle entre dans les attributions de notre Comité, puisqu'on la retrouve dans les prévisions budgétaires de l'année 1932, et dans les comptes de l'année 1931. Je ne vois pas pourquoi ce Comité ne reprendrait pas cette question au long. Nous pouvons nous procurer les instructions, les baux et les remarques du conseil d'administration, et le Comité devrait être saisi de tout ce qui se rattache à cette transaction. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas agir ainsi; mais mettons cette question de côté pour un moment jusqu'à ce que nous ayons disposé du sujet présentement à l'étude. J'avais espéré que le Dr McGibbon se rendrait à mes vues, c'est-à-dire qu'il mentionnerait l'année 1931, s'il désire spécifier une période spéciale. De toutes façons, nous serons appelés à faire la comparaison avec l'année 1930, et il parviendra ainsi, il me semble, à ses vues, quel que soit son but. Et nous aurons observé les règlements de la Chambre des communes, touchant les enquêtes par les comités.

M. DUFF: Si nous nommons ce sous-comité pour lui soumettre la motion du Dr McGibbon, je ferai observer qu'on devrait, selon moi, en étendre la portée pour y inclure une foule d'autres questions, telle que celle de ces $1,900,000, et rechercher les sommes que l'on a dépensées l'an dernier dans le même but.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous un amendement, M. Duff?

M. DUFF: Je préférerais que le Dr McGibbon modifiat lui-même sa proposition.

M. McGIBBON: Je ne vois pas comment nous pourrions procéder, monsieur le président, à moins de nommer une commission royale d'enquête.

Sir EUGÈNE FISET: On en a déjà une.

Le PRÉSIDENT: Pas pour ces fins.

Sir EUGÈNE FISET: Quelle est la juridiction de la présente commission royale qui est à étudier les affaires des chemins de fer Nationaux et autres questions ferroviaires? Peut-elle, aussi, entrer dans ces détails?

Le PRÉSIDENT: Elle a une juridiction très étendue, et j'apprends à l'instant même de M. Hungerford qu'elle est à étudier des questions de ce genre. M. Fairweather me fait savoir qu'elle cherche constamment à se documenter, et qu'elle a obtenu quantité de renseignements qu'elle est à étudier.

M. FRASER: Ces renseignements seraient-ils aussi visés dans la motion du Dr McGibbon?

M. FAIRWEATHER: Vous constaterez que l'on a annexé à l'inventaire un certificat des vérificateurs, MM. George A. Touche et Compagnie, comptables brevetés, attestant l'état des recettes et les comptes des profits et pertes. Les chemins de fer Nationaux du Canada, sur toutes leurs lignes, font constamment une vérification courante de leurs comptes, que signent les vérificateurs officiels susnommés.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce que demandent les membres du Comité.

M. FAIRWEATHER: Nos opérations sont soumises à une vérification continuelle par les vérificateurs. C'est, évidemment, une vérification sommaire; car il faudrait 3,000 comptables pour faire une vérification complète. On fait couramment une vérification sommaire de toutes ces transactions.

M. MACMILLAN: Relativement à l'achat et à la location de cette maison, on n'a pas fait de vérification sommaire, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'était une question de régie interne pour les administrateurs, et je ne crois pas que les vérificateurs en aient eu vent.

M. HEAPS: Cette résolution est-elle adoptée?

Le PRÉSIDENT: Les vérificateurs n'ont eu rien à faire dans la résolution des administrateurs, et ils n'auraient même pas eu à s'occuper de l'acquisition de cette maison par bail. Je suis à la disposition du Comité. Techniquement, cette résolution mentionne l'année 1930, et on m'assure que l'ordre de renvoi ne nous confère pas ce pouvoir.

M. MCGIBBON: J'accepte votre suggestion.

Le PRÉSIDENT: Je suggère de spécifier l'année 1931 au lieu de 1930. Le Comité peut très bien, il me semble, adopter cette résolution si nous la laissons telle quelle. Puisque personne ne veut proposer un amendement, adoptez-vous cette résolution?

M. MCGIBBON: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à voter? Voici la proposition:

> Il est proposé par le Dr McGibbon qu'un sous-comité composé de trois membres de ce Comité soit nommé par le président de ce Comité afin de s'enquérir des comptes de dépenses des fonctionnaires, particulièrement pour l'année 1931; qu'on donne instructions aux vérificateurs de la compagnie de les aider et de faire tels partage et analyse desdits comptes et pièces justificatives selon que le Comité leur enjoindra, de faire rapport à la date fixée par le Comité; et, en outre, qu'on donne instructions aux vérificateurs susdits d'engager un personnel aux écritures pour leur permettre de faire rapport tel que ci-dessus.

Adopté.

M. MCGIBBON: Quelle distinction faites-vous entre les employés et les fonctionnaires?

M. FAIRWEATHER: Dans notre classification des employés nous devons naturellement suivre les règlements du Bureau fédéral de la statistique, pour déterminer si un homme...

M. MCGIBBON: Quelle distinction...

M. FAIRWEATHER: Excusez-moi, j'essaie de m'expliquer. Nous devons observer ces règlements pour déterminer si un individu est un fonctionnaire ou un employé. Au point de vue pratique, dans l'administration des chemins de fer, il existe certaines règles exigeant l'approbation, par le conseil d'administration, de la rémunération d'un employé touchant plus qu'une certaine somme, et...

M. MCGIBBON: Excusez-moi, ce n'est pas ce que je demande.

M. FAIRWEATHER: Que demandez-vous au juste, docteur?

M. McGIBBON: Je veux savoir quelles catégories sont des fonctionnaires et quelles catégories des employés. Ainsi, les chefs de trains sont-ils des fonctionnaires ou des employés?

M. FAIRWEATHER: Les chefs de train sont des employés.

M. McGIBBON: Quelles catégories sont des fonctionnaires?

M. FAIRWEATHER: Bien, la seule manière, monsieur, de répondre correctement et fidèlement à votre question serait, selon moi, de lire la classification des employés, telle que donnée par le Bureau fédéral de la statistique. La distinction est bien tranchée. Un homme qui, généralement parlant, exerce la surveillance est un fonctionnaire. Un homme qui détient des pouvoirs généraux de surveillance se classe parmi les fonctionnaires, tandis que celui qui n'a que des pouvoirs limités de surveillance est un employé. Ainsi, un contremaître est un employé, mais le directeur d'une usine est un fonctionnaire, et sans vouloir m'étendre sur le côté technique, ceci revient à dire, en tant que je le puis, que tout dépend du degré de surveillance technique qu'il doit apporter dans son occupation.

M. McGIBBON: Un fonctionnaire est stationnaire. Il n'y a pas de fonctionnaires ambulants?

M. FAIRWEATHER: Quelques-uns sont stationnaires, mais un très petit nombre.

M. McGIBBON: Le contremaître d'une usine.

M. FAIRWEATHER: Un directeur d'usine? Un contremaître n'est pas un fonctionnaire.

M. McGIBBON: Un directeur voyage-t-il pour une usine?

M. FAIRWEATHER: Le directeur d'une division voyage beaucoup, nécessairement. Son travail est tel qu'il lui faut se tenir au fait de la situation dans la région. On le convoque à Toronto ou à Montréal pour des conférences; mais un directeur d'usine, par exemple, ne voyage pas autant qu'un directeur de division, ou un directeur général. Il y a des degrés. Un directeur de division, s'il est un bon directeur voyage la moitié du temps.

M. McGIBBON: Si le directeur d'une usine est un bon directeur, il restera à son usine.

M. FAIRWEATHER: Il restera à son usine, je dirai, au moins 85 pour 100 du temps.

M. McGIBBON: Je puis obtenir cette classification de la Statistique?

M. FAIRWEATHER: Oui. On a publié une classification des employés.

M. McGIBBON: Il y a une autre question que je voudrais poser. Sans tenir compte de la dette que des chemins de fer Nationaux doivent au pays, comment se comparent les surplus d'exploitation pour les huit années écoulées depuis 1923...

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'on puisse vous entendre, docteur. Je sais que le sténographe éprouve de la difficulté à vous comprendre. Avant d'aborder ce sujet, puis-je nommer ce sous-comité? Le Dr McGibbon, M. MacMillan et M. Duff.

M. DUFF: Non, merci, je n'accepterai pas sans qu'on me paye.

Le PRÉSIDENT: J'en suis peiné, et je n'ai pas l'autorisation de le faire. Puis-je en inférer que vous refusez de faire partie de ce sous-comité?

M. DUFF: Oui.

M. McGIBBON: Vous ne pouvez refuser.

Le PRÉSIDENT: Vous le pouvez, si vous le voulez. Je nommerai M. Euler. Voulez-vous répéter votre question, docteur?

Sir EUGÈNE FISET: Ce sous-comité siégera-t-il pendant les séances de la Chambre des communes?

Le PRÉSIDENT: Il peut siéger, quand il lui plaira. C'est un comité irrégulier.

M. MCGIBBON: En ignorant entièrement la dette due au gouvernement, et considérant uniquement les surplus d'exploitation de la compagnie, de combien ces surplus d'exploitation ont-ils été insuffisants depuis 1923 pour payer l'intérêt au public?

M. FAIRWEATHER: Bien, dans la rédaction du rapport annuel de cette année, nous avons cru que cette question générale revêtait une importance considérable, et nous avons à cet effet préparé un état exposant exactement tout ce qui est survenu aux chemins de fer Nationaux du Canada, au cours de la période 1923-1931. Vous trouverez un bref exposé à la page 6 du rapport annuel, et une annexe à la page 28. En réponse à votre première question vous verrez à la page 6 que l'excédent net de nos recettes—ce que vous appelez notre surplus d'exploitation—s'établit dans cette période à $254,437,554.54, si on ne tient pas compte de certaines appropriations et de l'intérêt sur la dette consolidée. Telle est la somme nette que nous avons encaissée après avoir payé nos dépenses annuelles.

Le PRÉSIDENT: Recettes d'exploitation.

M. FAIRWEATHER: Et les dépenses de caisse. Maintenant à la page 28...

M. MCGIBBON: Dépenses, $386,537,381.35.

M. FAIRWEATHER: Au cours de la même période, les intérêts sur la dette consolidée à long terme et due au public se chiffrèrent à $386,537,381.35.

M. MCGIBBON: Il a fallu débourser $120,000,000 pour payer l'intérêt au public. Je crois que M. McLaren a dit l'an dernier, en réponse à une question posée par M. Hackett, que cette somme était d'environ $111,000,000.

M. FAIRWEATHER: Ce n'était pas l'intérêt. On l'a inclus dans l'année 1931, qui, vous le savez bien, fut désastreuse.

M. MCGIBBON: Ce serait encore pire, naturellement; cet état ne peut se comparer à celui de l'an dernier; c'est ce que je prétends.

M. FAIRWEATHER: Cet état donne les entrées et les sorties de caisse.

M. MCGIBBON: On n'y tient pas compte des déficits des lignes de l'Est.

M. FAIRWEATHER: On n'y tient pas compte des déficits des lignes de l'Est; ceci est le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada. On y trouve, naturellement, tout l'héritage des erreurs et des fautes de l'histoire des chemins de fer au Canada.

M. MCGIBBON: Vous ne pouvez donner deux explications. L'an dernier sir Henry Thornton a déclaré très explicitement, et il a cité des chiffres, qu'il ne vous en a pas coûté plus pour mettre ce chemin de fer sur un pied d'efficacité—il devrait l'être aujourd'hui, selon moi...

M. FAIRWEATHER: Les chemins de fer Nationaux du Canada sont sur un pied d'efficacité aujourd'hui.

M. MCGIBBON: Sir Henry Thornton a déclaré l'an dernier, très explicitement, qu'il ne lui en a pas coûté plus pour placer les chemins de fer Nationaux sur un pied d'efficacité, qu'il n'en a coûté au Pacifique-Canadian, au Santa Fe, ou aux autres compagnies de chemin de fer de première classe sur le continent américain.

M. FAIRWEATHER: Je ne vous comprends pas, monsieur. En 1923 et même auparavant, quand on fusionna ces différentes lignes qui forment maintenant les chemins de fer Nationaux du Canada, l'état physique de ces propriétés défiait toute description; l'état du matériel était très mauvais, et celui des remblais

était pitoyable. Il serait inexact de soutenir qu'il n'a pas fallu engager des capitaux considérables pour les remettre sur un pied d'efficacité. Si on l'a prétendu, il y a eu quelque malentendu.

Le PRÉSIDENT: Certes, il a fallu des capitaux considérables.

M. McGIBBON: Ecoutez ceci, monsieur Fairweather. Voici le témoignage de sir Henry Thornton en réponse à une question de M. Hanson. Il dit: Oh! oui; tout ce qui est imputable sur le capital. Maintenant, voici une autre méthode de comparaison. Au cours des huit dernières années, les dépenses imputables au compte du capital s'établissent, pour les chemins de fer Nationaux, à $2,069 par mille linéaire. Pour le chemin de fer du Pacifique-Canadien le même calcul donnait un chiffre de $1,990, ou à peu près la même somme que nous." Puis il continue et cite les chiffres du Santa Fe et autres chemins de fer de première classe, et sa conclusion est la suivante: Qu'il n'en avait pas coûté plus cher pour placer les chemins de fer Nationaux du Canada sur un pied d'efficacité qu'il n'en avait coûté au Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Selon moi, il ne voulait pas parler des huit années, monsieur.

M. McGIBBON: Je crois que oui.

Le PRÉSIDENT: Je me souviens qu'en effet il voulait parler de ces huit années.

M. McGIBBON: Il le dit explicitement: "au cours des huit dernières années".

M. SMART: Quelle page?

M. McGIBBON: Page 11 du premier rapport du Comité, l'an dernier. Il a soutenu, et il en était fier, qu'il avait placé les chemins de fer Nationaux du Canada sur le présent pied d'efficacité à un coût moins élevé par mille linéaire que le Pacifique-Canadien, le Santa Fe, et autres chemins de fer de première classe.

M. FAIRWEATHER: Docteur McGibbon, il y a un point que vous ne devez pas oublier, c'est qu'il y a une distinction à faire entre les dépenses d'immobilisations et les dépenses d'entretien.

M. McGIBBON: Nous le savons, évidemment.

M. FAIRWEATHER: Bien, voici qui est au fait. J'ai fait une étude spéciale de ce qui est survenu aux chemins de fer Nationaux du Canada depuis 1923, et je crois personnellement qu'on a dépensé et imputé aux frais d'exploitation au moins $70,000,000 pour la remise en état de propriétés que les propriétaires privés avaient laissé se détériorer pendant le temps qui a précédé leur faillite.

M. McGIBBON: Quelle est la comparaison avec les autres chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: Les autres chemins de fer n'ont pas de semblable problème.

M. McGIBBON: Naturellement, sir Henry en faisait grand état.

M. FAIRWEATHER: J'ai entendu, il me semble...

Le PRÉSIDENT: Voici ce que je cherche à établir, monsieur Fairweather: qu'on n'aurait pas fait entrer ici en ligne de compte la question de l'entretien différé, et que sir Henry Thornton parlait de dépenses d'immobilisations en rendant témoignage. C'est exact, je crois. Vous dites que ces chiffres soutiennent la comparaison avec ceux des autres chemins de fer.

M. FAIRWEATHER: Oui, précisément, c'est le point. Les frais d'immobilisations sont tels qu'ils doivent inclure les additions à la propriété, ou l'achat d'un matériel de meilleure qualité ou d'un meilleur type de rail, ou toutes choses semblables; à tout prendre, les frais d'immobilisations des chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pas été excessifs, si l'on tient compte de ce qu'on se trouvait dans une période générale d'expansion.

M. McGIBBON: Je sais parfaitement que votre matériel était en mauvais état. Feu M. Hayes a effectué un excellent travail pour le compte du *Grand Trunk*, doublé la voie ferrée sur la route Toronto-Montréal avec des rails lourds.

M. FAIRWEATHER: Une voie ferrée double se détériore tout aussi vite qu'une voie simple.

Le PRÉSIDENT: Docteur McGibbon, je vous demande pardon; le sténographe ne vous entend pas.

M. HEAPS: Les autres non plus.

M. McGIBBON: Sur la voie qui part de Toronto-Nord et passe par ma ville, on n'a touché à rien depuis cinq années, du moins, pour les ponts et les rails plus lourds. On n'a rien fait depuis et je ne crois pas non plus qu'on ait renouvelé les rails et les ponts sur la voie Montréal-Chicago.

M. FAIRWEATHER: Mon cher monsieur, nous avons, sur toute cette distance, substitué deux fois des rails plus lourds, depuis que M. Hayes a amélioré cette propriété.

M. McGIBBON: Avez-vous remplacé des ponts?

M. FAIRWEATHER: Oui. Il a fallu remplacer ou renforcer presque tous les ponts.

M. McGIBBON: Etait-ce une voie double?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. McGIBBON: De Montréal à Chicago?

M. FAIRWEATER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avec ballast en pierre?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. McGIBBON: Et vous avez imputé cette dépense aux frais d'entretien, non d'immobilisation?

M. FAIRWEATHER: Nous avons imputé partie de ce ballastage aux frais d'immobilisation; de même pour partie des rails plus lourds.

M. McGIBBON: Pour une moitié?

M. FAIRWEATHER: Les traverses créosotées entrent dans les dépenses d'entretien, et nous avons sous ce rapport engagé une somme dépassant quelque peu $11,000,000.

M. McGIBBON: Voici où je veux en venir: dans le chiffre donné l'an dernier par sir Henry Thornton, quelle était la somme imputable sur le capital?

M. FAIRWEATHER: La proportion imputable aux frais d'immobilisation?

M. McGIBBON: Quel pourcentage environ?

M. FAIRWEATHER: Bien, les frais imputables sur le capital comprennent plusieurs chapitres. La dépense nette des chemins de fer Nationaux du Canada, imputable sur le capital, s'établissait à $419,000,000. Cette somme comprend de nombreux item.

M. McGIBBON: Les frais d'entretien n'ont été que de $70,000,000?

M. FAIRWEATHER: L'excédent des frais d'entretien était de $70,000,000.

M. McGIBBON: En somme, une grande partie de ces frais furent imputés au compte du capital?

M. FAIRWEATHER: Non, pas dans ce sens.

M. McGIBBON: $430,000,000.

M. FAIRWEATHER: Nous parlons de deux choses, docteur McGibbon. Si vous étudiez les frais d'immobilisation, vous constaterez qu'on les a répartis en plusieurs chapitres. Ainsi, vous ne pouvez certes imputer au compte de l'entretient différé, ce qu'on a dépensé sur les embranchements. Une forte partie de

cette somme a servi à la construction d'embranchements; une plus forte partie a été affectée à la coordination de deux ou plutôt de quatre réseaux. Nous en avions quatre à fusionner. Il nous a fallu dépenser de fortes sommes pour réussir à les fusionner et les rendre utiles. Vous ne pouvez pas comparer ces sommes avec l'entretien différé.

M. McGIBBON: Je me sers de vos propres chiffres. Sir Henry Thornton a voulu nous démontrer, chiffres en main, que les frais d'immobilisation n'étaient pas plus élevés que ceux des autres compagnies. Vous dites que les frais imputables au capital ont été de $430,000,000?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. McGIBBON: Vous nous avez dit aussi que l'entretien différé a coûté $11,000,000. Ce qui ne fait que $70,000,000 sur le grand total de $430,000,000.

Le PRÉSIDENT: Si vous regardez à la page 28, vous y verrez une allocation de $419,000,000 en chiffres ronds, répartie en quatre chapitres. Tout ce que je puis dire, docteur McGibbon, c'est que, sans faire l'analyse de ces $419,000,000 et les répartir entre les ouvrages d'expansion, de coordination et les achats de matériel neuf, et autres choses semblables, je ne puis comprendre comment vous pouvez faire une comparaison entre ces $70,000,000 et ces $419,000,000.

M. McGIBBON: Exceptons ceci, que le chiffre de $70,000,000 est celui de sir Henry Thornton l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas de corrélation, parce que ses chiffres de l'an dernier étaient des frais imputables sur le capital.

M. McLAREN: Voici qui pourrait peut-être satisfaire le Dr McGibbon. Pour la période de neuf années, les dépenses pour entretien de la voie s'établissent à $397,000,000 et celles pour entretien du matériel, $423,000,000. C'est dans ces chiffres mentionnés par M. Fairweather que se trouve cette charge de $70,000,000, ce qui contribue à amener pour cette période un déficit net de $132,000,000, ou une moyenne d'environ $15,000,000.

M. McGIBBON: On a publié ces chiffres?

M. McLAREN: Bien, monsieur, la question que vous avez soulevée portait, je crois, sur une comparaison entre les frais d'immobilisation du réseau et ceux des autres chemins de fer. M. Fairweather était à démontrer que dans ce déficit de $132,000,000 pour une période de neuf années, il y avait une somme ronde de $70,000,000 pour l'entretien différé effectué pendant la période de fusion, mais qu'on aurait dû exécuter avant 1923.

Le PRÉSIDENT: Conséquemment, on augmentait le déficit de $132,000,000.

M. McLAREN: Précisément.

Le PRÉSIDENT: Procéderons-nous à cette analyse, ou avez-vous d'autres questions à poser sur ce sujet.

M. McGIBBON: Non, pas maintenant.

Le PRÉSIDENT: Etudierons-nous le rapport annuel en l'absence de sir Henry Thornton? Je ne vois rien qui nous en empêcherait. Nous avons devant nous une analyse des opérations de la compagnie, et on en a distribué des copies aux membres du Comité. S'il n'y a pas de travail connexe, nous allons étudier le rapport annuel.

M. STEWART: Dois-je comprendre que vous allez aborder cette transaction de maison?

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le désire. Je ne l'y engage pas. Nous ne l'avons pas abordée, mais si le Comité désire s'enquérir de cette transaction de maison, nous pouvons le faire immédiatement.

M. STEWART: En combien de temps pourrons-nous nous procurer tous les documents?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions, je crois, demander à l'administration de nous faire tenir copie de la résolution adoptée par le conseil d'administration, ainsi que tous les autres documents relatifs à cette affaire, et un mémorandum de toute la transaction, pour les membres du Comité. Je crois qu'ainsi tout serait compris, et nous pourrions nous en occuper quand nous aurons ces documents. Quelqu'un veut-il faire cette proposition?

M. STEWART: Oui, moi.

Le PRÉSIDENT: M. Stewart propose,—que l'administration soit requise de communquer au Comité, dans le plus bref délai possible, copie de toute résolution passée par le conseil d'administration relativement à cette transaction, tout autre document écrit et un mémorandum sur toute cette transaction.

Est-ce assez complet?

M. DUFF: Au Comité plénier?

Le PRÉSIDENT: Au Comité plénier; cette question ne concerne pas le sous-comité nommé. Allons-nous étudier maintenant le rapport annuel, ou y a-t-il quelque question connexe sur laquelle le Comité voudrait se prononcer maintenant?

M. MACMILLAN: Monsieur le président, il y a la question des passes émises par les chemins de fer. Je crois que la Commission des Chemins de fer étudie cette question; mais on évite d'émettre des passes en donnant des billets, formule D. 45. Le Pacifique-Canadien a aussi l'habitude d'émettre ces passes. J'aimerais obtenir un état indiquant le nombre des billets, formule D. 45 émis au cours des trois dernières années par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, c'est une question qui doit de toute néecssité venir devant ce Comité, et j'en ai avisé sir Henry Thornton. Je lui ai demandé de faire préparer un état, mais je voudrais d'abord attirer votre attention sur les dispositions de la Loi des chemins de fer. C'est une loi qui s'applique aux chemins de fer Nationaux du Canada, comme au Pacifique-Canadien. C'est l'article 345, qui s'applique, et nous devrions peut-être le faire consigner au procès-verbal; le Comité saura ainsi quel était l'intention du parlement. Article 345, chapitre 170: (Il lit.)

Article 345.

Nulle disposition de la présente loi ne doit s'interpréter comme empêchant:

(*a*) le transport, l'emmagasinage ou la manutention des marchandises gratis ou à des prix réduits, pour le compte de l'administration fédérale ou pour celui d'une administration provinciale ou municipale, ou pour des fins de bienfaisance, ou pour des fins d'exhibition aux foires et expositions, ou le transport gratuit ou à prix réduit d'individus indigents ou sans asile, voyageant aux frais d'institutions de bienfaisance, avec les gardes et les accessoires employés pour ce transport, ou le transport, pour la moitié du prix d'un trajet simple, des ministres du culte ou des personnes exclusivement engagées à des œuvres de charité, de religion ou d'aumône;

(b) l'émission de carnets miliaires, de billets d'excursion ou de cartes d'abonnement, ou le transport à prix réduits des immigrants ou des colons avec leurs effets et leurs bagages, ou celui des membres d'une association organisée de commis voyageurs avec leurs bagages;

(*c*) les compagnies de chemins de fer d'accorder des permis de circulation gratuite ou des réductions à leurs propres directeurs, fonctionnaires, agents et employés, ou à leurs familles, ou à d'anciens employés d'un chemin de fer ou pour leurs effets et bagages, ou, en circonscrivant ces privilèges à la province concernée, aux membres des législatures provinciales ou aux journalistes, ou aux membres de la "Interstate Commerce

Commission of the United States" et aux fonctionnaires et au personnel de cette commission, et pour leurs bagages et les objets nécessaires à leurs travaux, ou aux membres dépendant des familles des membres du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, et aux membres de la Commission et à tels foctionnaires et membres du personnel de la Commission que cette dernière peut indiquer, et pour leurs bagages, ou aux autres personnes que peut comporter l'approbation ou la permission de la Commission;

(*d*) les chemins de fer ou compagnies de transport de faire échange de permis de circulation gratuite ou de billets de faveur avec d'autres chemins de fer ou compagnies de transport pour leurs fonctionnaires, agents et employés et leurs familles, effets et bagages, ou d'émettre des permis de circulation gratuite ou des billets de faveur aux fonctionnaires et employés du ministère des Chemins de fer et Canaux, ou leurs familles, et leurs effets et bagages, ou un échange réciproque de permis de circulation gratuite ou coupons gratuits avec ou par des compagnies de télégraphe, de téléphone et de câble;

(*e*) les chemins de fer d'accorder le transport gratuit au Gouverneur général et à son personnel, ainsi qu'à leurs familles, effets et bagages compris.

Toutefois, les transports effectués par la compagnie sous l'autorité du présent article peuvent être, dans des cas particuliers ou par règlement général, étendus, restreints, limités ou déterminés par la Commission. Et la Commission peut, par ordonnance ou règlement général, prescrire les formules à émettre ou à être utilisés par la compagnie pour le transport du trafic à des taux gratuits ou réduits sous le régime de la présente loi, ainsi que les termes et conditions qui s'y appliquent, et les registres qui doivent être tenus par la compagnie de tout ce trafic et de tous les permis de circulation gratuite, des taux de transport gratuit et réduit émis ou accordés par la compagnie; elle doit exiger que lui en soient faits des rapports périodiques dûment attestés par déclaration sous serment; et il est du devoir de la Commission d'examiner ces rapports dans le but de vérifier si la loi a été observée.

2. Lorsque la Commission le juge à propos elle peut mettre la compagnie en demeure d'accorder et d'émettre des cartes d'abonnement aux taux et conditions que la Commission peut ordonner.

Maintenant, voilà la loi.

M. BOTHWELL: Quel est le numéro de l'article?

Le PRÉSIDENT: Article 345, chapitre 107. Je crois savoir qu'il n'y a pas eu de modifications à cet article, mais le secrétaire légiste, qui est ici présent, pourra s'en assurer. Telle est la loi, messieurs, et tel, le problème soulevé par les accusations portées au Sénat et ailleurs. Si vous consultez...

M. DUFF: Quelles sont ces accusations?

Le PRÉSIDENT: Bien, le sénateur Black a prononcé un discours au Sénat le 16 mars 1932. Si vous lisez les Débats du Sénat, du mercredi 16 mars, page 131, vous verrez ce qui suit.

M. BOTHWELL: 1932?

Le PRÉSIDENT: Le mois dernier. A la page 130, le discours est rapporté dans les termes suivants:

> Je passe maintenant à une question qui concerne les chemins de fer et le pays en général. Il s'agit de la méthode commune à notre pays et à tout le continent d'émettre des passes.

C'est une très longue citation et je ne sais si les membres du Comité aimeraient l'entendre lire. En tout cas, je vais vous la lire. L'orateur y donne, à la page 131, certains exemples concrets de ce qu'il considère un abus du régime. Je ne veux en aucune manière me prononcer là-dessus, je ne fais que renseigner le Comité, pour autant que cela vaut quelque chose. Je n'aimerais pas voir continuer cette discussion aujourd'hui, en l'absence de sir Henry Thornton, parce qu'il voudrait certainement être présent, et présenter une défense, s'il y a lieu. Je ne prétends pas que nous sommes à faire son procès, mais je veux être, pour ce qui me concerne du moins, scrupuleusement juste envers lui, et je crois qu'il en est ainsi de tous les autres membres du Comité. Je suggère que nous ne devrions pas entrer dans aucun détail aujourd'hui. On a abordé ce sujet et je voudrais qu'on y revînt un peu plus tard, en présence de sir Henry Thornton. J'offre cette suggestion au Comité dans le meilleur esprit possible, mais je ne vois pas pourquoi ce Comité, en conformité des devoirs qui lui sont assignés, ne devrait pas exiger tous les renseignements possibles pour se rendre compte comment cette compagnie et l'autre ont observé les dispositions de la Loi des chemins de fer.

M. DUFF: Le sénateur Black a-t-il prétendu qu'il y avait eu des abus.

Le PRÉSIDENT: C'est une question d'appréciation. Je n'ai pas tout lu.

M. MCGIBBON: Pourquoi ne pas tout lire?

M. MACMILLAN: La durée des discours au Sénat est-elle limitée à 40 minutes?

Le PRÉSIDENT: Non, je ne le crois pas. On ferait peut-être aussi bien de le lire.

M. POWER: Si nous devons faire enquête sur le sujet, nous devrions, ce me semble, verser ces accusations aux dossier.

Le PRÉSIDENT: Je ne prétends pas que ce soit des accusations—de toutes façons, c'est une déclaration qu'il a faite. Je puis dire aux membres du Comité qu'en ma qualité de président, j'ai reçu de nombreuses lettres du grand public, exposant ce qu'on considère des abus de régime relativement au transport sur les chemins de fer, et ce serait là une des raisons de la situation dans laquelle se trouvent aujourd'hui les chemins de fer. Il est raisonnable de déduire qu'un abus de ce privilège a un effet préjudiciable sur les recettes du chemin de fer; voilà un des abus dont on se plaint. Si le Comité désire m'entendre lire le discours du sénateur Black en partie ou en entier, je vais m'exécuter.

M. STITT: Consignez-le au dossier; sans le lire.

Le PRÉSIDENT: (il lit).

> Je ne crois pas que l'émission des permis de libre circulation soit recommandable. Les membres du Parlement voyagent gratuitement, non en vertu de cette méthode, mais de la loi; cependant, aux yeux du public, ils voyagent avec des permis. Je conviens volontiers que peu d'hommes emploient plus que moi leur permis, car mes affaires me tiennent dans les trains une grande partie du temps; mais si, dans l'intérêt de l'économie et pour mettre fin à ce que je considère comme un grand mal, il fallait que les membres du Parlement abandonnassent leur permis, je serais tout à fait disposé à y consentir. Au besoin, on pourrait accorder à chaque membre du Parlement une allocation de voyage fondée sur la moyenne du coût du transport donnée actuellement aux membres du Parlement.
>
> Mes honorables collègues n'ignorent pas comment fonctionne le régime des passes au Canada, et aux Etats-Unis. Chez nous on accorde la gratuité du transport selon certaines conditions énumérées par l'association des chemins de fer du Canada. Il existe une méthode analogue aux Etats-Unis et les deux associations travaillent de concert, comme si elles n'en formaient qu'une, pour ainsi dire.

Je ne comprends pas ce qu'il veut dire par ceci; qu'il existe une entente générale entre les chemins de fer. Est-ce bien cela?

M. HUNGERFORD: Oui.

Le PRÉSIDENT: Indépendamment de la Loi des chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Non, sous l'empire de la loi.

Le PRÉSIDENT: (Il lit).

> En somme, voici comment la chose se fait: un homme employé à un titre quelconque par un chemin de fer du Canada pendant un an a droit à trois permis sur le territoire, dans un rayon de 1,500 milles; après deux ans, il obtient quatre passes; à la fin de la troisième année, cinq; à la fin de la quatrième, six, et à la fin de la cinquième année, sept. Après trois autres années, il a droit à un permis de circulation à l'étranger, grâce auquel, il peut aller de l'Atlantique au Pacifique, jusqu'à la côte de Californie, pour revenir au Canada par une voie ferrée américaine. Un homme employé pendant dix ans par l'un de nos réseaux reçoit un permis pour lui-même et sa femme, valable chaque jour de l'année, dans la région où il demeure. Après quinze ans, il jouit pour lui-même et sa femme des mêmes privilèges dans deux régions, Après vingt ans ou plus, il a un permis de libre circulation pour lui-même et sa famille, valable l'année durant, dans tout le Canada, en plus d'une passe par année pour l'étranger, s'il le désire. Je ne blâme pas les cheminots de se servir de ces permis. Ils en ont parfaitement le droit puisqu'ils le font en vertu des règlements de leurs propres associations, et avec l'assentiment de l'Etat, bien que ce ne soit pas en vertu de la loi.

Il se peut que cette assertion ne soit pas tout-à-fait exacte.

M. FRASER: Est-ce un règlement de la Commission des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Non; c'est un règlement de l'Association des chemins de fer du Canada.

M. FRASER: Avec l'autorisation de la Commission des chemins de fer.

M. SMART: C'est plus ou moins une entente entre les compagnies de chemin de fer, quant à ce qu'elles doivent faire; mais c'est toujours conforme à la loi, et toujours avec l'assentiment de la Commission des chemins de fer.

M. MACMILLAN: Ces abus dont parle le sénateur, dans le discours dont vous nous faites présentement la lecture, sont-ce des passes ou des billets?

Le PRÉSIDENT: Des passes.

M. MACMILLAN: Je veux parler de la formule D 45.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas au fait de cette formule D 45.

M. MACMILLAN: Je crois comprendre que c'est une formule. Est-ce exact? Cette formule D 45 est-elle la vôtre? Avez-vous une formule désignée comme D 45, un billet que vous émettez?

M. HUNGERFORD: Je ne puis vous répondre de mémoire. Je ne le sais pas.

Le PRÉSIDENT: Je crois comprendre qu'il ne s'agit ici que des passes émises régulièrement en conformité de la loi et des règlements ordinaires édictés dans les limites prévues par la loi.

M. MACMILLAN: C'est la question des billets qui me préoccupe.

Le PRÉSIDENT: (il lit).

> La loi des chemins de fer stipule qu'aucun de ses articles n'empêchera l'émission de ces permis. En foi de quoi, les administrateurs des chemins de fer, conjointement avec les associations de cheminots, préparent une réglementation en vue d'accorder les permis. Cependant, en temps de crise, rien ne déplait au rural comme de voir son voisin, et la famille de ce dernier, se rendre au marché sans bourse délier.

L'hon. Lynch-Staunton: L'honorable sénateur peut-il affirmer qu'ils obtiennent des rabais pour les repas pris sur les convois?

L'hon. M. Black: Je préfère ne pas aborder ce sujet pour l'instant.

Qu'on me permette de donner un exemple. Un jeune homme employé sur la voie ferrée touche $3 par jour; son voisin, qui peut être son père, son frère ou son cousin, ne reçoit que $1.50 ou $2.00 sur une ferme, et se croit bien heureux de toucher cela en temps de crise. Mais il y a une autre différence. Pour se rendre à la ville voisine ou au marché, où il peut acheter à meilleur compte à cause des magasins en série ou d'autres circonstances, le cheminot n'a pas un sou à débourser; il peut amener sa femme et rapporter ses victuailles chez lui, avantage que n'ont ni ses parents, ni ses amis. Ils en sont aigris. Je sais bien ce dont je parle, car on me l'a dit à maintes reprises. Je l'entends dire presque chaque jour que je voyage dans ma région et je suis sûr que tout bon sénateur voyageant dans la campagne sait qu'on y est monté contre les chemins de fer et les cheminots, à cause de cette gratuité du transport, qui coûte des millions de dollars chaque année.

Voici deux faits dont j'ai été le témoin oculaire. Récemment, le 28 février pour être exact, on a fait circuler un convoi spécial près d'ici, dans un endroit que je pourrais nommer, pour amener des gens à une partie de hockey. La température n'était pas belle, et on n'a pas eu autant de voyageurs qu'on espérait. Il y en avait 116 dans le convoi, et 72 voyageaient avec des permis. En d'autres termes, 72 étaient des cheminots ou avaient des rapports quelconques avec le chemin de fer, ou avaient un père, un frère ou un autre parent cheminot.

Je songe à un autre exemple. En décembre 1930, je montai dans un train et me rendis dans un wagon de première classe. Il était rempli. Il y avait deux hommes, les autres voyageurs étaient des femmes et des enfants. Je constatai qu'ils apportaient des paniers avec eux contenant sans doute leur repas. Il est facile de reconnaître un panier à provisions. Je cherchais à apercevoir quelques-uns de mes amis, mais tous ces gens venaient évidemment d'en dehors de ma région; je n'en connaissais aucun. Je demandai au chef du train qui ils étaient et où ils allaient. Il me répondit qu'ils se rendaient à Moncton y faire leurs emplettes de Noël. Je demandai: "Ont-ils loué le wagon? Ils semblent vouloir y passer la journée." Il répondit qu'ils ne l'avaient pas loué et je répliquai: "Je suppose qu'ils ont tous des permis de libre circulation." Il me répondit affirmativement. On détacha ce wagon qui, pouvant contenir 80 personnes, en comptait 70; on le reprit au retour pour le ramener à son point de départ. On ne peut blâmer ces gens. Ils comprenaient les femmes et les enfants des employés du chemin de fer et avaient parfaitement le droit d'aller faire leurs achats de Noël à Moncton. Mais qu'en pensent leurs concitoyens de la même ville? Ils voyagent gratuitement sur une distance de 120 milles, distance qu'avait parcourue le wagon en question, mais les autres doivent acheter un billet de retour pour $5.85, sauf erreur. Ce n'est pas une somme considérable, mais si on la multiplie par 60 ou 70, et si la chose se produit une ou deux fois par semaine, l'affaire prend de l'importance.

Que veut faire le Comité relativement à cette question?

M. POWER: Je suppère de laisser toute cette affaire entre les mains du sénateur Black, qui pourrait proposer une modification à la Loi des chemins de fer, afin de corriger ces abus. Nous n'avons pas à y voir. Il appartient au ministère de décider si l'on doit augmenter ou diminuer l'émission de ces passes.

Le PRÉSIDENT: Ceci relève des compagnies elles-mêmes.

M. POWER: Cela ne nous regarde pas, à mon avis.

Le PRÉSIDENT: M. MacMillan a soulevé ce point. Si la situation est telle, il est important de savoir que la direction des chemins de fer a émis des passes, en marge des dispositions de la Loi des chemins de fer.

M. MACMILLAN: Je comprends. Un fonctionnaire du chemin de fer Pacifique-Canadien m'a informé que la direction de sa compagnie émettait ces passes, et je veux savoir jusqu'à quel point la chose se pratique.

Le PRÉSIDENT: Serait-il raisonnable de demander à la direction, de nous faire tenir, à une séance subséquente, un mémorandum établissant, s'il y a lieu, dans quelle mesure elle a outrepassé les stipulations de la loi. Si telle est l'état de choses, c'est, à mon avis, une pratique très dispendieuse pour les chemins de fer. Il y a aussi l'aspect régional. Il y a à Moncton, une grande maison de commandes par correspondance faisant aussi le commerce de main à main, et si vous voyagez par train, entre Frédéricton et Moncton, à certaines époques de l'année spécialement, vous verrez un nombre considérable de voyageurs se rendant à Moncton pour y faire des emplettes.

M. POWER: C'est un droit des provinces Maritimes, hérité du chemin de fer Intercolonial. C'est un droit particulier aux provinces Maritimes et dont la population a joui depuis des générations. Vous ne devez pas l'en priver. Si vous le faites, vous provoquerez une révolution.

M. MACMILLAN: Je crois qu'on pourrait se procurer ce renseignement. J'aimerais obtenir des compagnies de chemins de fer des renseignements sur le nombre de ces passes ou billets; non ces passes. Je ne veux pas confondre la question des passes avec les abus de billets. Je ne puis dire si c'est ou non conforme à la loi. J'aimerais connaître le nombre de billets que les chemins de fer Nationaux du Canada ont émis au cours des quelques dernières années.

Le PRÉSIDENT: Ne pouvez-vous pas faire une déclaration générale sur le nombre des voyageurs?

M. MACMILLAN: Nous pouvons l'obtenir du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas. Nous n'avons pas juridiction sur le Pacifique-Canadien. Ce que vous tenez à savoir c'est le nombre des privilèges de transport, si je puis m'exprimer ainsi, que l'on a accordés en plus de ce qu'autorise la Loi des chemins de fer, leur valeur en argent, et, en d'autres termes, ce qu'ils ont coûté au pays.

M. MCGIBBON: Me permettra-t-on de suggérer que l'on y inscrive aussi le nombre de passes émises pour transport sur les vaisseaux allant aux Antilles, etc....

M. MACMILLAN: N'omettez rien.

Le PRÉSIDENT: Je suggère d'omettre ce détail jusqu'à ce que nous abordions la question des navires.

M. MCGIBBON: Vous pourriez obtenir immédiatement tous ces détails.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est qu'une suggestion. Il appartient au Comité de décider ce qu'il veut.

M. MACMILLAN: Voulez-vous qu'on propose une motion à cet effet?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je ne tiens pas à ce qu'elle émane du président. Je voudrais seconder ce que vous demandez.

M. MACMILLAN: Je propose que la compagnie de chemin de fer apprenne à ce Comité le nombre de billets—formule D 45, je crois—émis au cours des trois dernières années, indiquant les chiffres par année, ainsi que les sommes d'argent que ces billets représenteraient si on avait appliqué les taux réguliers lors de leur émission.

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

M. BEAUBIEN: Avant son adoption, puis-je exposer les faits suivants: je crois que nous dépassons notre juridiction en faisant enquête sur les violations de la Loi des chemins de fer, car il me paraît injuste de rendre public le nombre des billets émis par les chemins de fer Nationaux, en violation de la Loi des chemins de fer. Je crois savoir qu'on émet aussi des billets pour des fins de publicité. Je crois aussi—et M. Hungerford est ici pour rectifier mon assertion si je fais erreur—que l'on donne des passes à la presse...

Le PRÉSIDENT: Oui, tout cela est autorisé par la loi. On leur a toujours accordé ce privilège.

M. BEAUBIEN: Il me semble injuste d'exiger ces renseignements de l'un des réseaux, parce qu'il appartient au public. Pourquoi ne pas faire enquête sur toutes les transgressions de la loi par les deux réseaux, puisque vous y êtes? Ce ne serait pas juste pour les chemins de fer Nationaux. Je ne m'oppose pas à cette enquête. Si le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux violent la Loi des chemins de fer, nous devrions le savoir, il me semble, et le parlement a le droit d'en être informé, à mon avis. Nous allons trop loin en demandant à l'un des réseaux canadiens de nous faire tenir tous ces renseignements, lorsque nous n'avons pas la juridiction nécessaire pour exiger la même chose de l'autre compagnie. Ce n'est pas juste, à mon sens, et nous allons un peu trop loin.

M. MACMILLAN: Ce n'est pas du tout une enquête que nous faisons. Ce que j'ai demandé et ce que la résolution mentionne, ce sont des renseignements concernant ces billets. Il y a du vrai dans ce que dit mon ami au sujet du Pacifique-Canadien. Apparemment, nous n'avons aucune juridiction sur ce réseau. Si nous obtenons ces renseignements des chemins de fer Nationaux, quelqu'un pourrait peut-être nous les procurer du Pacifique-Canadien. La chose ne serait que juste.

M. BEAUBIEN: Je pourrais peut-être signaler à M. MacMillan que si les chemins de fer Nationaux nous donnaient ces renseignements, nous les consignerions au procès-verbal.

M. MCGIBBON: C'est là que nous voudrions les voir.

M. BEAUBIEN: Si on les consigne au procès-verbal, on les met à la disposition du public. Et si on les rend publics, le peuple canadien en inférera que les chemins de fer Nationaux du Canada transgressent la Loi des chemins de fer en ce qui touche les taux, et qu'ils ont ainsi diminué les recettes. Je le répète, si nous devons faire enquête sur les violations de la Loi des chemins de fer, laissons-en l'initiative au Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes. Puisque nous voulons être justes, procédons de cette façon.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, mais ce n'est pas là notre motion.

M. BEAUBIEN: C'est à peu près notre motion.

Le PRÉSIDENT: Notre motion vise à obtenir des renseignements. Voilà le point principal. Si on n'a pas transgressé la loi, on pourra répondre dans ce sens.

M. BEAUBIEN: On veut connaître le nombre des billets utilisés.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BEAUBIEN: En demandant aux chemins de fer s'ils ont émis des billets en contravention de la lettre de la Loi des chemins de fer, ils peuvent très bien nous répondre négativement. Si la réponse est affirmative, vous demandez le nombre des infractions; et il n'est pas juste, à mon avis, d'exiger ces renseignements des chemins de fer Nationaux du Canada. Voilà mon opinion.

M. MACMILLAN: Je ne sache pas que ce soit contraire à la Loi des chemins de fer. Mon honorable ami peut fort bien être avocat et en savoir plus long que moi sur le sujet. Je ne puis dire si c'est une violation de la loi. Je pose une simple question, voilà tout. Je ne fais que la demander à la compagnie, qui est une lourde charge pour le pays, et le Pacifique-Canadien est atteint du même mal. Nous sommes chargés par le parlement de faire enquête, autant que nous le pou-

vons dans le court délai à notre disposition, sur cette question. Il est de notoriété publique que l'on porte des accusations contre les chemins de fer Nationaux du Canada. Je suis le meilleur ami de notre réseau national. On peut croire le contraire, mais je le suis. On a parlé vaguement d'extravagances dans certains domaines de l'administration de la compagnie, et le comité qui pourra y mettre fin rendra un grand service au pays, en ce faisant. Si les deux chemins de fer ont jusqu'à un certain point agi de façon plus ou moins irrégulière dans cette question du transport, c'est peut-être le moment de fermer la porte à de graves abus.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas d'objection à demander des informations.

M. BEAUBIEN: Je m'oppose à jeter ces renseignements au grand jour.

Le PRÉSIDENT: Cela relève du Comité. Il peut décider de ne pas les rendre publics.

M. BEAUBIEN: Comment empêcherez-vous la publicité?

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons fait l'an dernier. Si nous avions agi autrement, nous aurions peut-être épargné de l'argent au pays. On a prétendu que le public ne devait pas être mis au courant, mais je n'en suis pas aussi sûr.

M. BEAUBIEN: Mon honorable ami a fait observer que j'étais un avocat. Je n'en suis pas un.

Le PRÉSIDENT: M. Hungerford m'a fait remarquer que nous devrions placer les deux compagnies sur le même pied. J'abonde dans ce sens. Je ne vois pas comment nous pourrions procéder autrement que de la manière suivante: nous avons juridiction sur les chemins de fer Nationaux; nous n'en avons pas sur le Pacifique-Canadien, mais nous pourrions recommander au parlement que la Commission des chemins de fer s'enquière auprès du Pacifique-Canadien—et celle-ci a certes toute l'autorité voulue—si ce dernier a transgressé les lois et règlements. Nous allons, je crois, disposer ainsi de cette question.

M. BEAUBIEN: Si telle est votre idée, ainsi que celle de M. Power, ne serait-il pas juste de laisser la question où elle en est, et de recommander au parlement de faire faire enquête par la Commission des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Comment ferons-nous cette recommandation? Sur quoi la baserez-vous, si vous ne connaissez pas les faits? Maintenant, s'il n'y a pas eu d'abus, tout est bien. Si on n'a pas transgressé la loi, ni les chemins de fer Nationaux, ni personne autre n'en ont souffert. Si on a violé la loi, la question relève de ce Comité. Où nous en sommes, nous ne pouvons en disposer autrement qu'en demandant au parlement d'en saisir la Commission des chemins de fer qui la tirera au clair, s'il y a lieu de le faire. C'est tout ce que nous pouvons faire.

M. BEAUBIEN: Voici ma position: je n'ai pas d'objection à ce qu'on fasse enquête; aucune. Elle serait parfaitement légitime; mais, à mon avis, il ne serait pas juste d'exiger ces renseignements de l'un des réseaux, si les deux chemins de fer ne sont pas soumis au même traitement. Je ne doute pas qu'on ait transgressé la Loi des chemins de fer, et bien légitimement, en quelques cas. Ce n'est pas un péché contre la morale. Voici la seule objection que j'y vois: c'est que nous obtiendrons les renseignements d'un seul réseau.

Le PRÉSIDENT: J'ai tenté de signaler le défaut de juridiction de notre Comité. Je ne m'oppose pas à ce qu'on nous fournisse les renseignements demandés par M. MacMillan. Selon moi, la compagnie de chemin de fer, dans son propre intérêt, devrait nous les faire tenir. Si la réponse est négative, ce devrait être satisfaisant, du moins en ce qui concerne notre Comité. Si, au contraire, la réponse est affirmative, si on a transgressé la loi en tolérant une coutume établie depuis quelques années, et si nous en venons à la conclusion qu'on a violé la loi, nous pour-

rons soumettre nos vues au parlement et, je n'ai nul doute, qu'on remédiera au mal. Le meilleur remède pour les maux de ce genre, c'est un peu de publicité. Que décidez-vous au sujet de cette motion?

Adopté.

Messieurs, il est près d'une heure. Aborderons-nous une autre question, ce matin?

M. MUNN: J'aimerais, à la prochaine réunion, obtenir des officiers de la compagnie des renseignements sur les contrats de traverses accordés l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas pourquoi on ne vous les procurerait pas.

M. MUNN: Le Comité des chemins de fer a autorisé l'achat de quelque 2,000,000 de traverses, je crois. J'aimerais avoir une idée de la quantité de traverses achetées, du prix payé, et du nombre qu'on a livrées.

M. BEAUBIEN: Puis-je demander que les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux nous procurent les renseignements suivants: J'ai reçu de nombreuses lettres, et des rumeurs, assez importantes, ont circulé dans tout le pays relativement aux améliorations ou altérations que l'on a faites au château Laurier, dans l'appartement du premier ministre. J'aimerais savoir qui les a demandées et quel en a été le coût.

Le PRÉSIDENT: Ce qu'il paye?

M. BEAUBIEN: Ce qu'il paye.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui me regarde, vous pouvez obtenir ces renseignements, et vous constaterez que tout est bien satisfaisant.

M. BEAUBIEN: Je ne prétends pas le contraire, mais j'aimerais les obtenir pour rendre justice au premier ministre.

Le PRÉSIDENT: Je suis bien sûr que c'est bien là le motif qui vous guide.

Quand nous réunirons-nous?

M. STEWART: A la discrétion du président.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry est malade; je ne suis pas très désireux de siéger en son absence. Il désire lui-même être présent, et, par égard pour lui, nous ne devrions pas, ce me semble, aller trop loin en son absence. Quel jour vous conviendrait-il? Mardi prochain? Nous devons naturellement nous souvenir que la session avance et qu'il nous faudra travailler intensivement.

Sir EUGÈNE FISET: Quand nous aurons vidé les questions spéciales qu'on a posées, nous n'irons pas, je le suppose bien, comme l'an dernier, étudier tout le rapport.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas comment nous pourrions le faire.

Sir EUGÈNE FISET: A mon avis, ce serait de nature à plaire aux membres de ce Comité—nous pourrions, je crois bien, terminer rapidement nos délibérations quand nous aurons reçu les réponses à ces questions spéciales.

Le PRÉSIDENT: Nous devons toujours bien nous pénétrer de ceci, à savoir: qu'une commission siège actuellement, et qu'on y étudie d'assez près plusieurs questions qui relèvent normalement de ce Comité. Vu ce fait, j'espérais que nous pourrions abréger les délibérations de ce Comité.

M. POWER: Il serait...

Le PRÉSIDENT: On m'a donné à entendre qu'on y a étudié à fond plusieurs questions touchant le transport, et M. Hungerford m'apprend aussi que les commissaires s'acquittent de leur tâche. Siégerons-nous le même jour la semaine prochaine?

M. BEAUBIEN: A la discrétion du président.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Le Comité s'ajourne à la discrétion du président.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231,

Le 19 avril 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes tous heureux, j'en suis sûr, de saluer le retour de M. Chaplin, et de le voir en aussi bonne santé. Comme tous le savent bien, je ne suis ici que son remplaçant, et puisqu'il est revenu de son voyage à la côte du Pacifique, je serais enchanté de lui céder la présidence, si tel est l'avis du Comité.

L'hon. M. CHAPLIN: Ces observations m'obligent à dire quelques mots. Je ne veux pas que le Comité se rende à ce désir, car je suis assuré que tout s'y passe pour le mieux. Je serai satisfait de continuer à faire partie de ce Comité et de lui prêter mon concours, mais je ne suis pas en position d'accepter les responsabilités de la présidence et je ne les recherche pas.

Le PRÉSIDENT: Nous savons que M. Chaplin serait devenu le président de ce Comité s'il n'avait été forcé d'aller dans l'Ouest. Je fais aussi partie d'un autre Comité, mais moins important, et il me serait certainement agréable de quitter le fauteuil présidentiel. J'aimerais connaître l'avis du Comité sous ce rapport. Je remets ma démission comme président.

Sir EUGÈNE FISET: Nous ne l'acceptons pas.

Le PRÉSIDENT: Bien, messieurs, je ferai de mon mieux, avec votre aide.

Nous devrions, je crois, revenir au programme régulier de ce Comité, et nous mettre à l'étude du rapport annuel du réseau pour l'année 1931 et des prévisions budgétaires pour l'année 1932. Les autres questions sont plus ou moins secondaires, mais je crois que nous devrions attaquer le programme régulier dans le but d'en finir. Si je m'exprime ainsi, c'est que la commission royale est à étudier, cette année, un grand nombre de questions qui relevaient autrefois de ce Comité et qu'on lui confiera encore à l'avenir. Ce serait, il me semble, du double emploi que d'en faire l'étude. Mais je ne voudrais pas qu'on interprétât mes paroles comme fermant la porte à ceux qui voudraient porter quelque fait à l'attention du Comité. La commission royale possède un secrétariat permanent qui s'est tenu en communications constantes avec les deux réseaux, rassemblant et collationnant une foule de données, pour la préparation de son rapport.

Donc, si le Comité est de cet avis, nous devrions prendre connaissance ce matin du rapport annuel du réseau. Il a été distribué et je présume que tous l'ont lu. Qu'en pensent les membres de ce Comité?

M. STEWART: Procédez comme vous venez de l'énoncer.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité ont dû lire la lettre du président au ministre des Chemins de fer; c'est un document complet que le Comité devrait parcourir avec le plus grand soin. Je demanderai à M. Fairweather de nous lire la première partie de cet exposé du président.

M. FAIRWEATHER: (il lit):

MONTRÉAL, 24 mars 1932.

A l'honorable R. J. MANION, D.M., M.P.,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, de la part du bureau d'administration, le rapport des opérations des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1931. Ce rapport se compose des trois chapitres suivants:

(1) Les résultats financiers et statistiques des chemins de fer Nationaux du Canada, non compris les lignes de l'Est.
(2) Les résultats financiers et statistiques des lignes de l'Est définies dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927.
(3) L'état collectif des recettes du réseau, y compris les lignes de l'Est.

L'inventaire et les annexes embrassent les lignes de l'Est, sauf que, en conformité des dispositions de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, on ne comprend pas dans les résultats des chemins de fer Nationaux les déficits d'exploitation des lignes de l'Est. Des comptables brevetés représentant le gouvernement fédéral ont examiné les comptes et les ont certifiés comme reflétant la situation véritable et exacte des affaires du réseau.

Pour la troisième année successive les opérations des chemins de fer Nationaux du Canada ont subi les effets de la crise économique mondiale qui a fait son apparition en juillet 1929. Depuis lors, le tableau des recettes a toujours indiqué une courbe descendante. En 1929 on a noté une diminution de 5.53 pour cent sur les chiffres de l'année précédente; Les recettes de 1930 accusent une diminution de 17.22 pour cent sur celles de 1929; en 1931, une autre diminution de 20.28 pour cent, sur les chiffres de 1930. Au terme de l'année 1931, les recettes d'exploitation du réseau ont atteint un niveau de 37.65 p. 100 plus bas qu'en 1928. La crise est si générale que nous ne pouvons dans ce rapport en discuter les causes, non plus que les palliatifs proposés. Qu'il suffise de dire qu'elle est probablement sans exemple dans son intensité, et qu'en conséquence les administrateurs de cette propriété ont dû chercher, dans des conditions extrêmement difficiles, à harmoniser les services et les dépenses avec conditions toujours changeantes du transport.

Les recettes d'exploitation au cours de l'année 1931 ont accusé une diminution de $45,095,810.15 sur celles de l'année précédente, soit 20.3 pour cent, et notre réseau a ainsi suivi de près l'exemple des plus importants chemins de fer de l'Amérique du Nord qui accusaient une diminution de 20.7. Pour faire face à une telle diminution, à la suite de notre expérience des deux années précédentes, tout en maintenant le réseau en bon état d'efficacité et en assurant un service de transport essentiel au pays, nous avons dû recourir à des mesures extrêmes d'économie. On a réduit les salaires, les gages et les heures de travail; on a diminué le nombre des employés; on a fermé plusieurs bureaux d'agences; on a restreint le nombre des trains et rogné les dépenses imputables sur le capital. A mesure que la crise augmentait d'intensité, on a établi graduellement un programme d'économies extraordinaires dont on sentira plus complètement les résultats en 1932 que pendant l'année qui nous occupe. La direction s'est efforcée jusqu'à présent à ne pas négliger les travaux d'entretien qui pourraient plus tard être une lourde charge contre le réseau.

On a perfectionné le contrôle budgétaire effectif inauguré au cours de l'année précédente par l'instauration d'un comité des finances composé de trois administrateurs expressément chargés de scruter toutes les dépenses. On peut dire que tous les fonctionnaires et employés de la compagnie connaissent les dangers et les difficultés qui résultent de la situation actuelle et qu'ils font loyalement et constamment tous les efforts en vue de réaliser un maximum d'économie.

La diminution dans les frais d'exploitation s'établit à $26,085,904.93, ou à 13.3 p. 100 en comparaison de 1930. La moyenne de réduction des dépenses pour les chemins de fer de la première classe aux Etats-Unis a été de 17.9 p. 100, et comme il est plus difficile pour un chemin de fer dont la densité de trafic est faible de réduire ses dépenses que pour un réseau à densité de trafic élevée, le pourcentage de la réduction obtenue par le réseau national au cours de l'année 1931 soutient avantageusement la comparaison avec celui des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis, dont la densité de trafic est le double de celle des chemins de fer Nationaux du Canada. Bien entendu, la mesure de la restriction des opérations ferroviaires, par comparaison avec d'autres industries, diffère du tout au tout. En temps de crise, la plupart des industries peuvent supprimer leurs services non rémunérateurs afin de diminuer leurs frais, par suite des rapports étroits entre la production et la consommation; au contraire, une voie ferrée est tenue de donner un service raisonnable au public tous les jours de l'année, pour éviter des inconvénients graves.

Bien que la crise ait eu une répercussion grave sur les affaires au Canada et que les entreprises de transport, faisant l'objet d'une enquête par une commission royale, aient été gravement atteintes, il ne faut pas oublier que le Canada est favorisé entre toutes les nations; son avenir repose sur des fondations inébranlables et ses ressources potentielles sont intactes.

M. STEWART: L'an dernier, je crois que le conseil d'administration a déclaré qu'on était en pourparlers avec l'autre réseau ferroviaire afin de pouvoir, au moyen de nouveaux tarifs de messagerie et autres arrangements, concurrencer plus favorablement les tarifs des autobus et des auto-camions. Avez-vous effectué d'autres arrangements et votre concurrence a-t-elle été plus heureuse que par les années antérieures?

Sir HENRY THORNTON: Dans une certaine mesure. Les deux réseaux travaillent de concert afin de conserver le plus de trafic possible en comparaison de celui dont les autos se sont emparé. Nous avons expérimenté avec succès le transport par les trains omnibus de voyageurs des marchandises en quantités moindres qu'un chargement de wagon. Nous avons changé les heures d'arrivée de certains trains de marchandises en vue d'expédier la livraison et de faire face plus victorieusement à la concurrence des autos. Et nous étudions de concert avec le Pacifique-Canadien des moyens plus importants de triompher de cette situation. L'étude n'en est pas encore terminée.

Quant à la concurrence des automobiles, le fait est qu'à la concurrence il faut opposer la concurrence. Je veux dire par là que les chemins de fer ne doivent pas s'attendre à conserver le trafic si leur service n'est pas de pair avec celui des automobiles, parce qu'il est évident que l'expéditeur favorise le meilleur service de transport. Ainsi, lorsque je dis qu'à la concurrence il faut opposer la concurrence, je veux dire qu'il faut s'adapter à la concurrence.

L'hon. M. EULER: Vous ne voulez pas nécessairement dire que vous adopteriez le même moyen de transport?

Sir HENRY THORNTON: Peut-être, c'est exactement ce que j'entends. Nous avons à l'étude maintenant un projet qui nous permettra d'opposer à la concurrence des automobiles le même service, tant pour la cueillette que pour la livraison.

Le PRÉSIDENT: Avant d'en venir là, ne serez-vous pas obligé de vous adresser aux législatures provinciales pour qu'elles adoptent les lois régulatrices nécessaires?

Sir HENRY THORNTON: C'est absolument vrai. Mon opinion personnelle, et je la dis pour ce qu'elle vaut, c'est simplement que, afin de faire face à cette situation, les usagers des routes devraient d'abord être tenus d'acquitter un droit proportionné à l'usage qu'ils en font. Autrement dit, je ne vois pas pourquoi les usagers jouiraient, aux dépens de la province ou de l'Etat, d'une route gratuite, ou presque gratuite. En d'autres termes, si un particulier utilise la route pour fins de transport, il devrait acquitter un droit proportionné à l'usage qu'il en fait.

En deuxième lieu, il faudrait restreindre les dimensions et la vitesse des véhicules circulant sur les routes, d'abord pour empêcher la destruction indue du pavé, et ensuite, pour ne pas gêner les autres usagers. Par exemple, la largeur d'un auto-camion ou auto de transport devrait être légèrement inférieure à la moitié de la largeur de la chaussée, afin que les autres automobiles puissent le dépasser sans danger et facilement.

Troisièmement, les tarifs, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, demandés par les compagnies utilisant les grandes routes, devraient faire l'objet du même examen que les tarifs et les places de chemin de fer.

Quatrièmement, les conducteurs des automobiles transportant les voyageurs et les marchandises devraient être assujettis à un certain examen pour établir que leur santé est telle qu'elle leur permet de vaquer en toute sûreté à cette occupation.

L'hon. M. EULER: Croyez-vous que les routes actuelles sont, d'une manière générale, assez larges et assez solides pour ce lourd trafic?

Sir HENRY THORNTON: Oui, dans certains cas; non, dans d'autres. Par exemple, je suppose qu'il nous est arrivé à tous d'essayer de doubler un auto-camion si large qu'il occupe au moins la moitié, sinon une plus grande proportion de la route. C'est extrêmement difficile pour une voiture de promenade de dépasser sans danger un véhicule semblable.

Puis, certains de ces auto-camions transportent de si lourdes charges qu'ils abîment sérieusement le pavé et dans certains cas fatiguent tellement les ponts qu'ils en deviennent dangereux. C'est exactement comme un chemin de fer. Nous devons tenir compte du poids de nos locomotives et de nos wagons eu égard à la résistance des ponts qu'ils passent. Cela est plus ou moins vrai pour la grande route.

Revenant à ce que je disais il y a un instant, je crois que ce serait malavisé et dangereux de faire conduire un autobus rempli de voyageurs par un chauffeur qui tout en étant très compétent peut souffrir de troubles cardiaques et peut être victime d'une faiblesse qui mettrait en danger la vie des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Ou qui pourrait être ivre.

Sir HENRY THORNTON: De fait l'homme ivre est toujours un danger pour la société, peu importe où on le rencontre. Mais comme vous ne l'ignorez pas, les cheminots, mécaniciens et chauffeurs doivent passer des examens assez sévères pour établir que leur santé leur permet d'exercer leurs fonctions, qu'ils ont bonne vue, ne souffrent pas de daltonisme et qu'ils possèdent toutes les aptitudes physiques pour conduire les trains sans danger.

Si on réglait ces quatre points dont je vous ai parlé, je crois que les chemins de fer seraient en mesure de soutenir victorieusement la concurrence automobile

et pourraient tirer leur épingle du jeu. Loin de moi l'idée de préconiser quelque restriction de l'utilisation des routes quand il y va de l'intérêt du public. Je parle au point de vue de tous les chemins de fer, non pas particulièrement les chemins de fer Nationaux du Canada. Mon sentiment est que la concurrence devrait au moins être juste. Si elle était juste nous pourrions accepter le hasard et recouvrer probablement une très forte proportion de ce trafic dont bénéficient les automobiles. Mais il n'y a pas de doute que les automobiles vont conserver une proportion notable du trafic que les chemins de fer ont perdu, et nous ne pouvons plus le recouvrer. En fait nous aimerions autant nous voir échapper le trafic à courte distance, qui est le moins profitable pour un chemin de fer.

Cette dissertation a été quelque peu longue. J'espère que vous ne m'en voudrez pas d'être entré dans tous ces détails, mais mes observations expriment d'une manière générale l'opinion de tous les fonctionnaires de chemins de fer qui ont étudié intelligemment la question.

L'hon. M. MANION: N'est-il pas exact que si vous établissez certains services d'autobus les deux principaux chemins de fer s'entendront dans toutes leurs entreprises? N'est-on pas en pourparlers?

Sir HENRY THORNTON: Oui, cela est vrai sans nul doute. Ce n'est pas un problème qui intéresse exclusivement le Pacifique-Canadien, non plus que les chemins de fer Nationaux du Canada; c'est un problème vital pour ces deux chemins de fer. Nous essayons de le résoudre conjointement et de faire en sorte d'obtenir le maximum de trafic au minimum de frais.

M. GRAY: Il est inutile de vous excuser d'avoir discuté assez longuement cette question. C'est un des sujets les plus importants que nous ayons eus à étudier. Il a été discuté par le Comité d'une année à l'autre. Si ma mémoire est fidèle, sir Henry a dit à peu près la même chose à une séance du Comité l'an dernier. Je voudrais savoir où en est la réalisation du projet dont il nous a parlé, parce que j'ai constaté que dans la province d'Ontario en tout cas, le ministre de la voirie n'a pas vu d'un très bon œil le projet esquissé par sir Henry. Je crois que le président a raison. Il faut s'adresser aux provinces en tout ce qui concerne les règlements et la surveillance sur les routes avant d'obtenir des résultats. J'aimerais savoir où en est rendue l'exécution du projet dont vous nous avez entretenus pour ce qui est des divers gouvernements provinciaux.

L'hon. M. CHAPLIN: D'après moi, l'une des questions les plus importantes est celle de la surveillance des routes. Qu'est-ce que les deux compagnies de chemin de fer ont accompli à ce sujet? Quels ont été les progrès et qu'est-ce que ce Comité peut faire afin de remédier à la situation?

Sir HENRY THORNTON: Nous avons été en pourparlers avec les représentants du Pacifique-Canadien, nous avons préparé un programme—je n'ai pas pu l'étudier dans ces détails moi-même, mais je m'en suis occupé personnellement d'une manière générale, de même que M. Beatty; les deux chemins de fer ont pris position—j'ignore s'ils ont fait des représentations directes aux gouvernements provinciaux ou non?

M. FAIRWEATHER: Je ne le sais pas.

Sir HENRY THORNTON: A tout événement nous nous sommes entendus quant aux représentations qui devraient être faites aux gouvernements provinciaux de même qu'au gouvernement fédéral relativement au règlement dont vient de parler M. Chaplin.

En deuxième lieu, nous des chemins de fer Nationaux du Canada avons dressé un plan pour faire face à la situation qui nous confronte maintenant. Sa conception a été assez longue parce que difficile, surtout eu égard au fait que quoi que nous fassions nous devons nécessairement éviter autant que possible les dépenses imputables sur le capital, mais nous avons trouvé ce que nous croyons être une solution raisonnable et effective de ce problème. Nous l'avons

soumise au Pacifique-Canadien et les directeurs de l'exploitation des deux réseaux la débattent. Je n'ai aucun doute qu'au cours de la semaine prochaine ou approximativement on en viendra à une décision. Je ne puis vous dire quelle elle sera; je ne le veux pas; mais j'espère qu'il suffira de vous dire que le Pacifique-Canadien et nous-mêmes nous nous y intéressons vivement.

L'hon. M. EULER: Vos investigations vous ont-elles amené à vous former une opinion quant au rayon de l'exploitation profitable des camions?

Sir HENRY THORNTON: Il est approximativement de 100 à 150 milles.

L'hon. M. EULER: Ils circulent de Toronto à Montréal, directement.

Sir HENRY THORNTON: Quand la distance dépasse 150 milles le camion subit une concurrence désavantageuse et le chemin de fer l'emporte. Plus le transport d'un colis ou d'un chargement s'effectue sur une grande distance, mieux s'en trouve le chemin de fer.

Généralement parlant, le principe sur lequel nous nous sommes basés consiste dans l'utilisation du chemin de fer où nous obtenons les meilleurs résultats et quand il peut soutenir plus heureusement la concurrence, à savoir, pour le transport à longue distance, complété d'un régime de cueillette et de livraison. Nous ne nous proposons pas de nous lancer exclusivement dans l'exploitation de camions, nous voulons compléter le chemin de fer par la route. Nous possédons déjà celui-ci et nous voulons en tirer le plus grand parti possible. Considérez, par exemple, le mouvement des marchandises entre Montréal et Toronto ou au delà. En lui appliquant notre plan nous pouvons faire face victorieusement et efficacement à la concurrrence des camions. Mais nous ne le pouvons pas dans le cas de petites distances, disons de 50 à 100 milles. Et c'est le transport le moins rémunérateur pour un chemin de fer.

M. MACMILLAN: Avez-vous soumis votre plan à la Commission des chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

L'hon. M. EULER: Diriez-vous que la concurrence que les camions font subir aux chemins de fer est à son apogée, ou si elle augmente encore?

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'elle va encore augmenter, à moins que les chemins de fer ne puissent la refréner par des moyens efficaces.

L'hon. M. EULER: Cette augmentation a-t-elle été régulière et se continue-t-elle encore ou a-t-elle atteint son apogée?

Sir HENRY THORNTON: M. Fairweather a fait une étude très complète de cette situation. Je crois que ses conclusions vous intéresseraient.

Le PRÉSIDENT: J'ai quelque peu étudié moi-même cette question. J'ai constaté que tout ce que les chemins de fer avaient fait concernant le transport de colis entre des endroits où existe la concurrence des camions, c'est la réduction de leurs tarifs de manière à y faire face. C'est virtuellement l'unique chose accomplie par les compagnies de messageries, ce qui signifie, bien entendu, les chemins de fer. L'effet en a été excellent.

Sir HENRY THORNTON: Je puis ajouter qu'à mon sens les chemins de fer n'ont pas été assez actifs devant les effets sur leurs recettes de ce transport par camions. Et tout en reconnaissant que l'examen de cette question et l'application des remèdes devaient prendre un certain temps, l'action s'impose maintenant. C'est précisément ce vers quoi j'ai tendu mes efforts. Depuis les trois ou quatre dernières années nous ne faisons que discourir et nous livrer à des investigations, et, en toute franchise, messieurs—ce n'est que mon opinion—il est temps de cesser de parler et de nous mettre à l'œuvre. Nous devons mettre un plan à l'essai et voir ce qu'il donnera. Nous ne remédierons pas à la situation ci-dessus en parlant il est temps d'agir.

M. McGIBBON: Est-ce que les chemins de fer peuvent concurrencer heureusement les autobus et camions dans le transport des voyageurs et marchandises sur de petites distances?

Sir HENRY THORNTON: Ce n'est pas mon avis, généralement parlant. Je crois que nous devons convenir de l'efficacité du transport par automobiles sur de petites distances.

M. McGIBBON: Si on vous le confiait il ne serait probablement pas rémunérateur.

Sir HENRY THORNTON: Le transport sur de petites distances est le moins profitable, car vous vous rendez facilement compte qu'une expédition de marchandises ne commence à être profitable pour le voiturier que lorsqu'elle arrive à sa destination. Les frais d'entreposage et de chargement sont simplement la première étape du transport. Plus le parcours est long, plus la proportion de la dépense à la tête-de-ligne est faible par rapport au tarif total. C'est pourquoi le transport à grande distance, même à des taux inférieurs est plus profitable pour les chemins de fer que le transport à petite distance. Je veux répéter que je suis convaincu que les chemins de fer ont perdu à tout jamais une certaine proportion de ce transport à petite distance, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Mais nous devons prendre des mesures, et à brève échéance, afin d'empêcher toute autre diminution des recettes de la compagnie par l'empiétement des autos-camions dans le domaine du transport à grande distance, le plus rémunérateur pour nous.

L'hon. M. EULER: J'aimerais que M. Fairweather me dise si la situation empire, et dans quelle mesure? Vous attendez-vous à de plus grandes diminutions de recettes du fait de cette concurrence?

M. FAIRWEATHER: Nous avons fait notre possible afin de colliger des statistiques exactes sur l'importance de la concurrence des automobiles. C'est une tâche très difficile. Je peux dire, en prenant l'ensemble du Canada, que l'estimation la plus précise que je puisse faire, porte les pertes du transport des marchandises du fait de la concurrence des automobiles, à $24,000,000 par année de recette brute. A l'heure actuelle, il y a tendance à une augmentation d'à peu près 25 p. 100 par année. C'est-à-dire, que si c'est $24,000,000 cette année et si cette tendance persiste, ce serait $32,000,000 l'année prochaine. C'est une chose significative que même durant la crise, certainement en 1931, le mouvement du trafic par auto-camions a été à la hausse.

Mais j'aimerais compléter la déposition de sir Henry par une déclaration sur le rapport qui existe entre les frais des automobiles, ceux des chemins de fer et leurs tarifs parce que la chose a une grande portée. Nous nous étions accoutumés au monopole du transport terrestre par chemin de fer. Nous basant sur ce monopole, nous avons établi une échelle très compliquée de taux qui, pour le trafic à grande distance, s'écartent très peu du prix de revient.

L'hon. M. EULER: N'est-elle pas basée sur tout ce que le trafic peut porter?

M. FAIRWEATHER: C'est une question très compliquée, monsieur, mais je veux en venir à ceci qu'elle doit résider entre le prix de revient et ce que le trafic peut porter.

L'hon. M. MANION: Puisque vous discutez cette question sur tant d'aspects, puis-je dire qu'elle a fait quelque peu l'objet de mes réflexions ou plutôt de mes lectures. N'est-il pas vrai qu'après un parcours de 30 ou 40 milles, généralement parlant, le chemin de fer est plus économique que le camion?

M. FAIRWEATHER: J'arrivais à cela, monsieur.

L'hon. M. MANION: Je crois qu'il serait intéressant pour le Comité de connaître l'expérience tentée par le *Pennsylvania* entre Philadelphie et New-York, qui jette beaucoup de lumière sur les frais comparatifs du transport par chemin de fer et par auto-camion. Vous savez de quoi je parle?

M. FAIRWEATHER: Oui, mais c'est un mouvement particulier entre des endroits particuliers. Mais, d'une manière générale, l'échelle des tarifs, qui est très compliquée, repose sur un monopole. En considérant notre moyenne de tarifs, il est évident que nécessairement ils s'écartent largement et dans les deux sens de la moyenne. Les tarifs très bas qui équivalent presque au coût de revient, s'appliquent au trafic de longue distance; les taux plus élevés s'appliquent au trafic sur des distances moyennes et petites. Ce qu'a dit sir Henry du trafic de petite distance, à l'effet que, toutes choses égales d'ailleurs, il est moins rémunérateur que le trafic de longue distance, est parfaitement vrai. Mais il parlait plus particulièrement des chargements partiels. Les chargements complets ne tombent pas généralement dans cette catégorie. Et nous arrivons au nœud de la question, parce que les chemins de fer, forts de leur monopole, ont rempli deux fonctions économiques: ils ont servi au transport des marchandises et ils ont ouvert des régions nouvelles, et pour ce faire ils ont demandé des taux bien plus élevés que le prix de revient, mais raisonnables, toutefois. Ces taux leur ont permis d'effectuer le transport sans aucun profit ailleurs.

Nous devons étudier maintenant un nouveau moyen de transport, l'auto-camion. Il n'a aucun monopole, il sert au transport et ses propriétaires l'utilisent sans s'occuper des conséquences. Il a une grande sphère d'activités et ses taux, comme l'a dit le Dr Manion, excèdent le prix de revient. Si on envisage la question au point de vue du prix de revient seulement, le camion n'est pas économique pour le transport des marchandises à une distance de plus de 40 milles. De plus, si on considère la question du transport au point de vue national, la circulation des camions sur les routes obère le pays. Chaque fois que le camionnage s'effectue à plus de 40 milles le coût est exorbitant. Mais quand il s'agit d'une distance bien plus grande, disons 200 milles, l'échelle des tarifs est telle que sur une base de tonne-mille le camion peut s'adonner à la concurrence. Le prix du camionnage dans les conditions moyennes s'établit à environ 7 cents par tonne-mille en comparaison d'un cent pour le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela comprend tout?

M. FAIRWEATHER: Ce prix embrasse tous les frais dans les conditions moyennes favorables d'après le régime d'impôts actuel.

M. MCGIBBON: Mais vous ne diriez pas qu'un auto-camion peut soutenir la concurrence, eu égard au prix de revient, sur une distance de 200 milles?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur, pas économiquement parlant.

Mais supposons un trajet de 100 milles et que le tarif soit de $8 par tonne. Le camion tel qu'exploité actuellement, sans être assujetti à un impôt suffisant et sans contribuer à l'entretien de la route peut opérer avec profit.

M. MCGIBBON: Sans tenir compte de l'usage qu'il fait de la route?

M. FAIRWEATHER: Oui, sauf les taxes.

Le PRÉSIDENT: Qui sont insignifiantes.

M. FAIRWEATHER: Elles varient, mais elles sont inadéquates.

M. MCGIBBON: Mais vous ne tenez pas compte de l'imputation sur le capital de la construction de la route?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur, mais je vous fais remarquer que cette concurrence est fausse. Mais c'est une sphère d'activités pour le camionnage et on ne peut pas blâmer le camionneur de profiter de ce qu'il croit lui être avantageux commercialement parlant. Mais cela n'en obère pas moins le pays.

M MCGIBBON: Vous parlez des frais d'exploitation?

M. FAIRWEATHER: Ces 7 cents représentent dans les conditions actuelles à peu près le prix de transport pour la moyenne des camions.

M. MCGIBBON: Mais vous ne tenez pas compte des frais de construction des routes non plus que de la capitalisation des voies ferrées?

M. FAIRWEATHER: Non, si on en tient compte le prix serait beaucoup plus élevé. Mais j'essaie de vous faire voir qu'en vertu des conditions actuelles il offre des avantages commerciaux apparents. Et les auto-camions en tirent parti. Cela n'est pas sans obérer le pays. Au point de vue de la question du transport le danger est que si les chemins de fer perdent ce trafic de distance moyenne, non seulement cela occasionnera des frais au pays, mais il faudra que les recettes des chemins de fer soient relevées par l'accroissement des tarifs de transport à grande distance.

L'hon. M. EULER: Vous entendez que les camions obèrent le pays parce qu'ils circulent gratuitement sur les routes?

M. FAIRWEATHER: Voilà ce qui en est au point de vue pratique. La considération de cette question de la concurrence des camions nous fait tomber sur des chiffres surprenants. Par exemple, le coût total du transport ferroviaire au pays, y compris l'intérêt sur la dette consolidée, etc., s'élève à environ $550,000,000 par année. Combien croyez-vous que nous dépensons comme nation pour le transport routier? Nous dépensons au delà de $900,000,000 par année. Nous dépensons soit en espèces ou nous nous engageons d'une manière ou d'une autre, en dépréciation et frais d'intérêt sur automobiles, etc., en frais d'intérêt sur routes, et le reste, pour $900,000,000 par année, ce qui est presque le double de la totalité du transport ferroviaire au pays.

M. KENNEDY: Je présume que ces chiffres comprennent les chemins conduisant aux marchés, etc.?

M. FAIRWEATHER: Oui, pour les $900,000,000, mais ces chemins et le reste ne constituent qu'une très faible proportion du total.

M. KENNEDY: Ce chiffre comprend-il les voyageurs?

M. FAIRWEATHER: Oui, mais si on fait le partage entre les voyageurs et les marchandises, on constate que les frais occasionnés par les automobiles s'élèvent à $750,000,000 par année.

M. MCGIBBON: Combien mettriez-vous en regard pour l'essence, les taxes, etc?

M. FAIRWEATHER: J'ai toutes les statistiques ici. La recette provenant des taxes sur les automobiles au Canada en 1930 s'est élevé à $42,819,000. Cette somme couvre les droits d'enregistrement et les taxes sur l'essence.

Il serait peut-être intéressant de décomposer ces $945,000,000. Les frais pour les chemins représentent $103,000,000 annuellement. Voilà le coût du maintien du réseau routier, pour lequel il a été perçu $42,800,000 en impôts directs, et on oublie une somme de $60,000,000.

M. MCGIBBON: Et la taxe sur l'essence?

M. BEAUBIEN: Que représente-t-elle?

M. FAIRWEATHER: On perçoit $20,000,000 en droits d'enregistrement et $22,000,000 pour la taxe sur l'essence, ce qui fait $42,800,000; mais la totalité des frais des routes, auxquelles ces fonds sont appliqués, dépasse $100,000,000 par année.

M. EULER: Et la taxe sur l'essence?

M. FAIRWEATHER: C'est un chiffre qui comprend l'intérêt sur le prix des routes.

Sir EUGÈNE FISET: Je présume que vous n'avez pas les chiffres par province?

M. FAIRWEATHER: Pas ici, mais je les ai à Montréal. Tous les frais attribuables à l'automobilisme s'élèvent à $538,000,000 par année.

M. EULER: Peut-on dire que l'ensemble des taxes sur l'essence et les permis ne suffisent pas à l'entretien des routes?

M. FAIRWEATHER: Non, je ne le crois pas. C'est ce que je prétends.

M. MCGIBBON: On met souvent la chose en doute.

M. FAIRWEATHER: Je vais vous démontrer comment se répartissent ces $103,000,000. Les intérêts sur la mise de fonds sur les routes se fixent à $45,000,000. La dépréciation sur les routes est évaluée à $21,000,000 par année, que les revenus ne couvrent pas, cela fait $66,000,000. Les frais d'entretien s'établissent à $37,000,000 par année.

M. EULER: L'entretien ne couvre-t-il pas la dépréciation?

M. FAIRWEATHER: Non. Les frais d'entretien et de dépréciation s'établissent à environ $58,000,000.

M. MCGIBBON: Ne peut-on pas dire que les routes de l'ensemble du Canada desservent un bien plus grand nombre de gens que les chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: Non, je ne crois pas. Je n'aimerais pas à m'imaginer le Canada ou même la péninsule ontarienne sans chemins de fer. Je ne crois pas qu'il y ait une seule personne au Canada qui n'utilise pas les chemins de fer.

M. MCGIBBON: Mais les routes servent à des fins plus importantes.

M. FAIRWEATHER: On utilise les deux.

M. EULER: Vous parlez de tout.

M. FAIRWEATHER: Le chiffre précité représente la totalité des frais pour les chemins améliorés au Canada; mais tel est le coût global du réseau routier au pays.

M. MCGIBBON: Vous ne présentez pas un tableau exact de la situation.

M. FAIRWEATHER: Absolument. Nous avons des milliers de milles de lignes de colonisation que nous exploitons à perte tous les ans, simplement parce que les gens ne veulent pas s'établir sur leur parcours. Elles sont assimilables aux chemins secondaires. Le coût de ces chemins ne forme pas une forte proportion du total; le parcours en est long mais le coût peu élevé. Un mille de chemin amélioré coûte autant que 15 ou 20 milles de chemins secondaires.

M. MCGIBBON: Cinq cents ou mille personnes utilisent les routes contre une le chemin de fer.

L'hon. M. CHAPLIN: Je crois que la peinture de M. Fairweather n'est pas très exacte. Il y a quelque temps un de mes amis accompagné de sa femme m'a conduit à une station. En apercevant un train qui approchait cette femme dit qu'elle n'était pas montée dans un wagon depuis onze ans. Elle était allée en Californie, à la Nouvelle-Orléans, en Floride, à Muskoka, à Québec, mais elle n'avait pas voyagé par train depuis onze ans. Y a-t-il beaucoup de cas analogues? Cela mérite réflexion.

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas qu'on prétende que les routes ne servent pas beaucoup au transport des marchandises et des voyageurs. M. Fairweather a exposé ce que coûtent ces routes au pays. La dépense est peut-être justifiable, mais les chiffres qu'il vous a divulgués représentent le coût des grandes routes.

L'hon. M. CHAPLIN: Permettez-moi de dire que mes remarques ont été provoquées par la déclaration de M. Fairweather à l'effet que tout le monde au pays voyageait en chemin de fer ou s'y intéressait.

L'hon. M. MANION: N'est-ce pas la vérité, comme l'a fait remarquer M. Chaplin, que c'est là l'un des motifs principaux pour lesquels les chemins de fer perdent de l'argent?

M. McGIBBON: Les chemins de fer constituent l'armature du pays.

M. FAIRWEATHER: Oui. J'ai voulu simplement dire que les chemins de fer constituent l'armature du pays et que si on les supprimait le pays ne saurait continuer de fonctionner.

M. BEAUBIEN: Est-ce que M. Fairweather pourrait nous communiquer le reste de ses statistiques?

M. DUFF: L'essence achetée par la dame dont M. Chaplin a parlé a été transportée par chemin de fer.

Sir HENRY THORNTON: J'aimerais faire l'observation suivante: dans certaines sections du Canada, surtout en hiver, le chemin de fer est le moyen de transport le plus effectif, à cause de la rigueur de nos hivers, surtout dans certaines sections, et il est au premier plan comme seul moyen effectif de transport. A cet égard nos hivers rigoureux constituent un véritable actif pour nos chemins de fer.

L'hon. M. MANION: M. Chaplin, le Dr McGibbon et d'autres ont fait remarquer que les automobilistes utilisent beaucoup les routes, ce que tout le monde admet. N'est-ce pas là, dans une grande mesure, la raison du fléchissement continuel du trafic des voyageurs non seulement sur les chemins de fer Nationaux et sur les autres chemins de fer également?

Sir HENRY THORNTON: C'est la vérité et je suis certain que vous serez d'accord sur ceci: les délégations que nous recevons concernant les questions ferroviaires voyagent toutes en automobiles.

L'hon. M. MANION: D'après les statistiques de cette année et celles de l'an dernier les pertes subies par les chemins de fer Nationaux du Canada furent de $4,000,000 en 1926; en 1931, l'année dernière, elles s'étaient accrues à $24,000,000, et je crois qu'une forte proportion est attribuable à la concurrence des automobiles et des autobus.

M. FAIRWEATHER: J'ai ici les statistiques sur la répartition des voyageurs entre les chemins de fer et les automobiles. Les chemins de fer à vapeur transportent 17 p. 100 des voyageurs du pays; les tramways, 14 p. 100; les automobiles privés, 68 p. 100 et les autobus, 1 p. 100. Vous pouvez constater que les automobiles transportent 69 p. 100 de tous les voyageurs, et les chemins de fer à vapeur, 17 p. 100 seulement.

Quant aux marchandises, les chemins de fer à vapeur en transportent 92 p. 100 et les automobiles 8 p. 100. Ces statistiques sont celles de 1929.

M. MACMILLAN: Monsieur Fairweather, comment obtenez-vous ces statistiques?

M. FAIRWEATHER: Franchement, ce sont des estimations. Nous connaissons naturellement les statistiques ferroviaires. Les statistiques se rapportant aux autobus ont été établies après un pointage très minutieux de tous les parcours d'autobus au Canada. En ce qui a trait aux automobiles privés, les chiffres sont basés sur certaines statistiques que nous ont fournies les provinces.

M. MACMILLAN: On ne peut pas dire qu'elles sont très exactes?

M. FAIRWEATHER: Elles ne sont qu'approximatives. Elles peuvent être erronées de 5 ou 6 p. 100, mais pas beaucoup plus.

Le PRÉSIDENT: Vous dites qu'elles ne sont pas officielles mais qu'elles sont à peu près exactes?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. McGIBBON: Comment avez-vous pu estimer le nombre de voyages faits par les autos privés?

M. FAIRWEATHER: Naturellement, ils reposent sur un certain nombre de pointages. Par exemple, nous avons pris une certaine route et nous avons

compté toutes les automobiles passant à un certain endroit dans un temps donné, ainsi que le nombre de voyageurs qu'elles contenaient. Puis, ayant ces renseignements, et en tenant compte de la consommation d'essence, nous avons établi une moyenne que nous pointons par comparaison avec d'autres conditions et nous avons découvert qu'elle était assez exacte. C'est un moyen très usuel de dresser ces statistiques. Le Bureau fédéral de la statistique l'utilise continuellement.

Le PRÉSIDENT: Nous faisons mieux de continuer.

M. FAIRWEATHER: Je n'ai qu'à soumettre quelques chiffres afin de compléter les renseignements demandés. Les frais annuels s'établissent à $538,000,000 pour les automobiles, à $275,000,000 pour les camions, à $12,000,000 pour les autobus et à $18,000,000 pour les autres véhicules automobiles. Cela fait le total.

Sir HENRY THORNTON: Je ne veux pas être frivole, mais quelqu'un a demandé comment les tarifs de marchandises étaient établis. Un juriste américain éminent a rédigé cette formule des tarifs de marchandises. Voici:—

> Dans l'étude d'un tarif de marchandises, le premier pas conduit à l'asile d'aliénés. Si l'expéditeur sait ce qu'il veut expédier et connaît l'endroit d'expédition et la destination, il s'adresse à un expert en tarifs de chemin de fer ou d'un bureau de trafic. L'expert en tarifs tire aux dés pour savoir à quelle page il va ouvrir son livre. Il additionne tous les chiffres sur cette page, multiplie la somme par un boisseau de maïs, en soustrait un flanc de bacon et dit à l'expéditeur de revenir dans une demi-heure. Au bout de ce temps, l'expert en tarifs a reçu les derniers renseignements de la commission, le tarif est modifié et tout est à recommencer.

M. CANTLEY: Avant que vous ne passiez à un autre sujet, je veux porter à votre attention ces mots à la page 7: "La concurrence des automobiles privés, des autobus et des auto-camions a été très préjudiciable au trafic ferroviaire." Je veux faire remarquer qu'à mon sens les chemins de fer du pays se sont attiré eux-mêmes cette concurrence. La plupart d'entre nous se rappellent que pendant la guerre, à partir de 1915, 1916 et 1917, nous avons fait preuve d'extravagance en faisant transporter par messagerie toutes sortes d'objets qui l'étaient auparavant par petite et grande vitesse. Plus tard, les chemins de fer ont demandé le relèvement de leurs tarifs de messageries. Vous en avez parlé, monsieur le président, à la dernière réunion du Comité. On s'opposa fortement d'abord à ce relèvement, mais la Commission des chemins de fer consentit en définitive à l'accorder. Ce fut le commencement du trafic automobile. Les chemins de fer ont perdu une forte partie de leur commerce de messagerie au bénéfice des automobiles et le transport des objets de messagerie ne leur suffisant plus, elles servirent bientôt au transport des marchandises.

Je prétends que les chemins de fer du pays ont alors fait erreur et il en est résulté ce qui précède. Je ne vois pas l'utilité d'y revenir; qu'il suffise de dire que nous pouvons encore tomber dans des erreurs analogues. Par exemple, on supprime des trains. Chaque train de voyageurs supprimé alimente les autobus. Nous pouvons pousser la chose trop loin et, à mon avis, nous la poussons trop loin dans les propositions mises de l'avant. Par exemple, on propose de supprimer dans la partie du pays que j'habite des trains qui datent de la construction du chemin de fer en 1867, chemin de fer construit par les provinces elles-mêmes et cédés à la compagnie.

J'aimerais que la direction étudiât cet aspect de la situation, parce que les chemins de fer ne retrouveront jamais, à mon avis, le trafic qui leur échappe maintenant.

Sir HENRY THORNTON: En réponse, colonel, je dirai que nous connaissons les recettes de chaque train de voyageurs. Quand il s'agit de faire face à une situation de ce genre, nous devons évidemment retrancher les trains qui ne rapportent rien, sans oublier que nous devons assurer les communications entre différentes sections, que les trains soient rémunérateurs ou non. Par exemple, il est impossible de soustraire une collectivité à tout service ferroviaire. Il s'ensuivrait de grands inconvénients et de grands embarras. Mais il faut que la direction de la compagnie de chemin de fer use de son jugement et supprime, dans la mesure du possible, tous les trains non rémunérateurs et exploités à perte, et maintienne ceux qui sont rémunérateurs, tout en tenant compte de ses obligations envers le public. Et c'est un problème dont la solution n'est pas toujours facile.

M. CANTLEY: J'en conviens. Je vous demande d'envisager la question libéralement.

M. MCGIBBON: Quelle différence y a-t-il entre les frais d'exploitation d'un train ordinaire, composé d'une locomotive, d'un fourgon à messagerie, et d'un ou deux fourgons à bagages, et ceux de ces wagons à pétrole formés d'un compartiment pour les machines et d'un autre pour les voyageurs?

Sir HENRY THORNTON: Parlez-vous d'un wagon électrique Diesel?

M. MCGIBBON: Je crois qu'il consume du pétrole.

Sir HENRY THORNTON: Parlez-vous de l'écart entre les frais d'exploitation d'une locomotive consommant la houille et une autre consommant le pétrole?

M. MCGIBBON: Non, j'entends celui entre un train ordinaire et une automotrice à voyageurs.

Sir HENRY THORNTON: Vous voulez parler d'une automotrice?

M. MCGIBBON: Oui. Ne pourriez-vous pas donner un service satisfaisant par l'exploitation de ces automotrices à voyageurs fonctionnant au pétrole?

Sir HENRY THORNTON: C'est une question très intéressante et la discussion est instructive. Nous nous sommes mis à faire des recherches il y a cinq ou six ans afin de découvrir une certaine automotrice, telle que celle dont vous parlez, pouvant être utilisée sur les embranchements et autres lignes du chemin de fer où l'insignifiance du trafic justifiait le remplacement des trains à vapeur. Ces investigations se sont étendues à l'étranger où il y avait alors des automotrices à essence, des automotrices électriques, à vapeur, enfin une grande variété d'automotrices. Nous nous sommes mis en quête de la moins dispendieuse et de la meilleure; et, comme je viens de le dire, nos investigations nous ont conduit à l'étranger où nous avons trouvé la locomotive électrique Diesel.

Nos recherches nous ont fait conclure qu'entre toutes les automotrices que nous avons étudiées, la Diesel électrique était probablement celle de meilleur fonctionnement et, généralement parlant, la plus économique d'exploitation. Nous avons alors construit un certain nombre de ces locomotives électriques Diesel; et incidemment, nous avons trouvé le moteur aux usines Beardmore, près Glasgow. Nous y avons trouvé un moteur du type Diesel-électrique, que nous avons cru pouvoir répondre à nos besoins au Canada, après certaines modifications.

Nous avons alors adopté ce moteur que nos experts ont perfectionné; bref, pour résumer, nous avons construit un certain nombre de ces automotrices, et elles ont donné toute satisfaction, économiquement parlant.

Avez-vous les chiffres à ce sujet? J'aimerais que vous informiez le Comité, d'une manière générale, si vous le pouvez, du résultat de cette expérience.

M. FAIRWEATHER: Nous avions, au 31 décembre 1931, 63 automotrices...

Sir HENRY THORNTON: De l'espèce que j'ai décrite.

M. FAIRWEATHER: D'une valeur globale portée au grand-livre de $3,337,000. Il y en avait de divers types. Il y avait alors huit automotrices Diesel-électriques à quatre cylindres et elles avaient parcouru 340,000 voiture-milles, c'est-à-dire qu'elles avaient parcouru 340,000 milles dans un an. Puis nous avons 18 automotrices à six cylindres, un peu plus grandes, et elles ont parcouru 761,000 milles dans un an.

M. CANTLEY: J'aimerais connaître le coût relatif d'un mille de trajet pour la locomotive à vapeur et la locomotive Diesel.

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais le dire de mémoire, mais les moteurs électriques Diesel sont moins dispendieux.

M. FAIRWEATHER: Nous avions en circulation deux wagons pétroléo-électriques à huit cylindres consommant de l'huile crue. Ils ont parcouru 88,000 milles l'an dernier. J'ai devant moi des statistiques complètes touchant le rendement de chaque wagon, et ils ont certainement contribué pour beaucoup à résoudre le problème que soulève le Dr McGibbon.

Sir HENRY THORNTON: Je veux aller droit au but dans ma réponse au Dr McGibbon. Autant que je m'en souvienne, ces moteurs électriques Diesel—Est-ce que M. Hungerford est ici? Vous souvenez-vous du rendement? Je crois qu'ils ont donné un rendement de 6 p. 100 sur le capital qu'on y a engagé, et 12 ou 14 p. 100 de plus. Vous souvenez-vous des chiffres?

M. HUNGERFORD: Non.

Sir HENRY THORNTON: En tout cas, docteur McGibbon, leur mise à essai a été heureuse et très profitable, et ce résultat répond bien à la question que vous avez posée. Il n'y a pas de doute que cette automotrice du type Diesel, circulant sur les embranchements, est très économique pour le transport des voyageurs ainsi que pour l'aiguillage.

L'hon. M. EULER: Que pensez-vous des wagons avec batteries d'accumulateurs.

M. FAIRWEATHER: Nous en avons actuellement six en circulation, et, en 1930, ils ont parcouru 116,000 milles; mais ce qu'il y a d'ennuyeux au sujet de ces wagons, c'est que leur utilité est limitée...

M. CANTLEY: Sont-ils peu sûrs?

M. FAIRWEATHER: Ce n'est pas une question de sûreté; leur usage est limité par la somme d'énergie électrique que l'on peut emmagasiner dans l'accumulateur; et on ne peut les utiliser que là où l'on peut recharger cet accumulateur. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'ils ne donnent pas un bon service, mais ils n'ont pas été aussi satisfaisants que l'automotrice Diesel, que l'on peut mettre partout en service.

L'hon. M. EULER: Direz-vous qu'ils ne donnent pas un bon service?

Sir HENRY THORNTON: Je n'aimerais pas le dire.

M. BEAUBIEN: Quel est le combustible? Se sert-on de gazoline?

M. FAIRWEATHER: De pétrole combustible.

M. BEAUBIEN: Quelle répercussion produit-il sur la consommation du charbon?

Sir HENRY THORNTON: Moins vous brûlez de charbon comme combustible, moins vous en achetez. C'est bien évident.

M. BEAUBIEN: D'où vient l'huile crue que vous brûlez dans ces moteurs?

Le PRÉSIDENT: De l'Amérique du Sud.

Sir HENRY THORNTON: Il en vient de la Californie, de l'Amérique du Sud —et de différents endroits où l'on produit l'huile crue.

M. BEAUBIEN: Je croyais qu'on suivait la politique du "Canada d'abord".

Sir HENRY THORNTON: C'est ce que nous faisons, et le pétrole combustible est un sous-produit de la gazoline. Si quelqu'un peut en produire au Canada, il nous plaira d'utiliser son produit, et c'est ce que nous faisons.

M. BEAUBIEN: C'est un sous-produit de l'huile crue, dont nous importons la plus forte partie.

M. FAIRWEATHER: Oui. C'est un sous-produit de l'huile crue dont nous importons la plus forte partie.

Le PRÉSIDENT: Si je me reporte à l'observation faite par le colonel Cantley touchant le danger que courent les services de messageries avec la concurrence des véhicules-moteurs, j'aimeraïs dire ceci: que si les compagnies de messageries ne diminuent leurs tarifs au même niveau que ceux des véhicules-moteurs, elles ne feront plus de transport à courte distance.

M. HEAPS: Quelle est la différence entre les tarifs des chemins de fer et ceux des véhicules-moteurs?

Le PRÉSIDENT: Les tarifs des véhicules-moteurs sont environ la moitié moindres que le tarif normal des messageries. Mais, la saison dernière, au cours de cette période de concurrence, celles-ci ont réduit leurs tarifs au niveau des véhicules-moteurs. Je ne crois pas qu'on l'ait su dans le public.

L'hon. M. EULER: Les chemins de fer Nationaux du Canada, ou encore les deux réseaux, en sont-ils venus à une décision sur le transport par camion?

Sir HENRY THORNTON: Pas encore. On est à discuter la chose.

Le PRÉSIDENT: C'est l'opinion générale du Comité, je crois, que le temps de la discussion est passé. Si l'on veut sauver la situation, il faut agir.

Sir HENRY THORNTON: C'est mon avis. Je viens de dire que le temps de la discussion était passé et qu'il fallait agir.

M. GRAY: On peut donc répondre à M. Chaplin que depuis l'an dernier le seul progrès que nous avons fait c'est que le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux se sont consultés et vont s'entendre sur les taux. Est-ce là tout le progrès réalisé?

M. MACMILLAN: Sir Henry Thornton a rappelé que la commission royale approfondissait toute la question du transport au Canada, et qu'elle est présentement au travail. C'est pourquoi on a fait cette suggestion, pour que la commission trouve la solution de ce problème.

Sir HENRY THORNTON: M. MacMillan a raison. J'espérais, et j'espère encore, que dans son rapport la commission fera des recommandations précises touchant spécialement la loi qu'on devrait adopter pour rendre plus loyale cette concurrence des compagnies de transport, et en second lieu, comme les chemins de fer l'ont fait observer, pour dicter de manière précise ce que les réseaux devront faire. A mon avis, c'est ce que fera la commission royale.

L'hon. M. EULER: Une autre question: Je crois savoir que les compagnies de chemins de fer ont conçu un projet de camionnage qu'elles n'ont pas encore décidé de mettre à exécution. Mais, au cas où vous l'auriez déjà décidé, pourriez-vous nous indiquer approximativement la mise de fonds requise pour la réalisation de ce projet?

Sir HENRY THORNTON: Voici la réponse que je pourrais vous donner, et encore, je ne fais que vous exprimer mon opinion personnelle, puisque nous ne sommes pas tous du même avis dans notre famille, et que l'on est encore à discuter avec le Pacifique-Canadien. Le plan que j'avais en vue n'entraînait aucun frais d'immobilisations. Les camions et l'outillage qui nous manquent, nous les louerions, et après une période de cinq années le loyer annuel nous en assurerait la propriété. En d'autres termes, je ne veux pas opérer une mise de

fonds avant de faire cet essai. Voilà, à mon avis, la solution du problème, sauf toutefois la question du transport à courte distance, 50 milles ou à peu près. Ce que je cherche maintenant, c'est d'amener les autres, plus particulièrement nos amis du Pacifique-Canadien, au même point de vue, et nous assurer de leur coopération.

L'hon. M. EULER: Vous ne seriez pas disposé à opérer sur une base de location permanente?

Sir HENRY THORNTON: Non, mais je ne tiens pas à ce qu'on se lance dans des frais d'immobilisations avant d'avoir essayé le projet et constaté les résultats. A mon avis, nous avons assez discuté. Trêve de paroles, et mettons-nous à l'œuvre; essayons le meilleur projet et voyons s'il apportera la solution. Si nous sommes satisfaits des résultats, nous pourrons ensuite engager des capitaux dans la mesure que le permettront les circonstances et les conditions.

En d'autres termes, nous sommes dans la position de l'individu qui croit avoir besoin d'un cheval pour ses affaires, mais qui n'en est pas certain. Plutôt que d'acheter un cheval, il en loue un pour une période de deux ou trois années, afin de constater ce qui en résultera. Si le cheval lui donne satisfaction, il pourra l'acheter.

Le PRÉSIDENT: Comme corollaire de votre proposition, n'est-il pas vrai aussi, comme on vient de le faire remarquer, qu'avant de vous lancer dans quelque grande entreprise de voiturage, vous devrez vous adresser aux législatures provinciales pour obtenir des restrictions, règlements, et autres sauvegardes nécessaires au trafic? C'est d'une importance vitale, il me semble, avant d'inaugurer une entreprise importante de transport par véhicules-moteurs, parce que vous serez en singulière posture, si les provinces ne veulent pas coopérer avec vous.

Sir HENRY THORNTON: C'est absolument vrai, je l'avoue, et j'ajoute qu'il nous faudra obtenir des provinces les lois nécessaires, quelle que soit la solution du problème. C'est parfaitement admis.

Sir EUGÈNE FISET: N'est-ce pas un fait que les provinces de Québec et d'Ontario n'interviendront pas avant que la commission royale ait présenté son rapport?

Sir HENRY THORNTON: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai aussi, sir Eugène, que les provinces se sont montrées sympathiques, connaissant bien la valeur des chemins de fer pour notre pays?

Sir EUGÈNE FISET: Je sais pertinemment qu'on a déclaré à la législature de Québec l'an dernier qu'on devait attendre le rapport de la commission royale chargée de faire enquête sur la situation ferroviaire au Canada, avant de décider quoi que ce soit et même de conférer avec les chemins de fer.

Sir HENRY THORNTON: Je crois, sir Eugène, que l'on se rend compte de plus en plus que cette situation mérite sérieuse considération de la part des provinces, et que ces dernières doivent adopter des lois justes et raisonnables à cet égard. Voilà ce que je pense de l'opinion publique en général. Je puis me tromper.

L'hon. M. MANION: N'est-il pas vrai que, pour ce qui vous concerne ainsi que le Pacifique-Canadien, vous vous proposez de faire un essai dans certaines régions avant de vous lancer sur une plus grande échelle?

Sir HENRY THORNTON: Précisément.

M. GRAY: Sommes-nous ici pour dresser des plans et faire des suggestions à la compagnie, ou bien ne perdons-nous pas beaucoup de temps à discuter les choses dont la commission royale est saisie?

Le PRÉSIDENT: Bien, cette discussion nous a beaucoup éclairés. Elle devait nécessairement surgir à cause de la mention continue dans le rapport du président. Personnellement, je crois que, lorsque le Comité en sera à rédiger son rapport, il

devra aborder ce sujet, et faire à la compagnie, en termes généraux, des recommandations visant la solution de ce problème. C'est pourquoi j'ai voulu parler de la juridiction des législatures provinciales. J'invite les membres à bien réfléchir sur le sujet en prévision du rapport que nous devrons faire, car nous pourrions, je crois, mentionner cet aspect de la question, sans nous soucier de ce que pourra proposer la commission royale.

Maintenant, allons-nous procéder?

M. DUFF: Avant de procéder, me permettra-t-on de rappeler que j'ai dû sortir et n'ai pu ainsi entendre toute la discussion, mais il me semble que c'est une question très importante pour les chemins de fer que de décider s'ils doivent engager de forts capitaux aux fins de concurrencer les camions dans le transport des marchandises et des voyageurs. Je suggère qu'ils en fassent une étude approfondie avant de s'y langer. Ainsi, il leur faudra se concurrencer l'un l'autre.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry a traité cet aspect particulier de la question. Il voudrait faire un essai avant d'immobiliser une forte somme.

M. DUFF: Je ne sache pas qu'on doive faire l'essai. Il va en coûter de fortes sommes aux chemins de fer Nationaux du Canada. Nous ne sommes peut-être pas aussi intéressés au Pacifique-Canadien, mais les frais d'immobilisations seront élevés.

Le PRÉSIDENT: Je regrette que vous n'ayez pas été ici quand sir Henry a traité ce sujet. Si vous lisez le procès-verbal, demain, vous constaterez qu'il n'en coûtera pas de fortes sommes en frais d'immobilisations.

M. DUFF: Laissez-moi continuer. Au lieu de chercher à se concurrencer l'un l'autre, j'affirme que les chemins de fer devraient se présenter chez le client pour y prendre les marchandises, les transporter à la gare et les placer sur le train; puis, quand elles arrivent à destination, en faire la livraison par camions. Voilà, à mon sens, un remède efficace. Il me semble que les citoyens de ce pays, pour ce qui touche les chemins de fer Nationaux du Canada, ne tiennent pas à ce qu'on fasse plus de dépenses en immobilisations qu'il n'est nécessaire.

Sir HENRY THORTON: Encore une fois, je regrette que vous n'ayez pas été ici quand on a discuté cette question. C'est exactement le principe dont nous nous inspirons.

M. DUFF: Est-ce ce que vous faites maintenant?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. DUFF: Alors ma suggestion est nouvelle?

Sir HENRY THORNTON: Pas tout à fait. Ce qu'il y a de nouveau, c'est que vous l'ayez formulée, mais, le projet que nous sommes à étudier c'est l'inauguration d'un service de levée et de livraison des marchandises, selon que vous l'avez décrit.

M. DUFF: C'est une bonne idée, et je crois que son application comblerait la lacune, dans une grande mesure.

L'hon. M. EULER: Les autorités de la compagnie se sont-elles enquises de ce qu'on fait dans les autres pays, disons en Grande-Bretagne?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

L'hon. M. EULER: Les chemins de fer de ce pays se sont-ils engagés dans le camionnage?

Sir HENRY THORNTON: Nous avons des renseignements complets sur ce qui se fait dans l'Amérique du Nord et ailleurs.

M. MACMILLAN: Pourriez-vous faire préparer un mémoire pour notre information? Je ne veux pas dire un long mémoire.

M. KENNEDY: A-t-on calculé l'effet de la canalisation du Saint-Laurent sur nos chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Le problème est assez vaste.

M. DUFF: C'est un second problème de la Baie d'Hudson.

Sir HENRY THORNTON: Nous n'avons pas étudié ce point. On fera cette canalisation ou on ne la fera pas. Si on la fait, il nous faudra avaler la pilule, quelque amère soit-elle.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais, à propos de la suggestion de M. Duff, déclarer ceci: si on accepte le principe de la prise et de la livraison des marchandises à domicile, il ne faudrait pas que le prix en soit aussi élevé que celui des compagnies de messageries, parce que celui-ci est prohibitif. Les gens ne le paieront pas.

Sir HENRY THORNTON: Les chemins de fer ne peuvent concurrencer les services de camionnage que s'ils fixent des prix et établissent des conditions équivalentes. Il nous faut remplir ces deux conditions. Il nous faut donner un service proportionné quant au prix, et qui soit comparativement si satisfaisant, que l'expéditeur voudra l'utiliser. Vous ne pourrez autrement faire concurrence. Inutile d'essayer.

M. DUFF: C'est ce que vous avez fait dans le passé. Pour accaparer le trafic vous avez chassé tous les caboteurs des rives de la Nouvelle-Ecosse, et aussitôt après leur disparition vous avez élevé les taux de chemin de fer.

Sir HENRY THORNTON: Il me faudra, je le crains bien, plus de détails avant de pouvoir vous répondre.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qui est résulté des opérations des chemins de fer dans les provinces Maritimes. Nous avions sur la rivière Saint-Jean une ligne de navires rapides de première classe. Il ne nous reste plus maintenant qu'un petit bateau qui monte la rivière une journée pour la redescendre le lendemain. Les temps sont changés, et nous ne pouvons rien y faire, je le crains bien.

M. DUFF: Appliquez le même procédé aux camions. Eliminez-les.

Le PRÉSIDENT: Comment procéderons-nous?

M. FAIRWEATHER (il lit à la page 6 du rapport annuel):

> Les opérations du réseau actuel des chemins de fer Nationaux du Canada ont commencé le 1er janvier 1923, et pour faire comprendre parfaitement ce qui est survenu depuis cette date, nous pouvons établir comme suit les recettes et les dépenses de caisse, en omettant les transactions de comptabilité non au comptant, et applicables à des périodes antérieures:—

	1er janvier 1923 31 décembre 1931
RECETTES	
Recettes nettes du réseau avant toute distraction et paiement de l'intérêt sur la dette consolidée	$254,437,554 54
Augmentation de la dette consolidée à long terme, moins l'escompte et les remboursements	457,564,286 36
Prêts du Dominion du Canada	97,460,270 35
Prêts à court terme	35,008,250 94
Prélèvements sur les fonds publics pour frais d'immobilisations des chemins de fer Nationaux du Canada	5,729,298 44
Réalisation en espèces et capital de roulement	16,853,136 06
	$867,052,796 69

DÉBOURSÉS

Intérêts sur la dette consolidée à longue échéance due au public	$386,537,381 35
Dépenses additionnelles nettes imputables au compte du capital	419,669,620 64
Placements dans les filiales	36,675,385 08
Placements en fonds d'amortissements et d'assurance	24,169,059 62
	$867,052,796 69

Le PRÉSIDENT: Je suggère que nous suspendions ici cette lecture. C'est un endroit propice. Allons-nous étudier les deux premières pages ainsi que les questions qui en découlent? Nous nous sommes quelque peu occupés de la question du voiturage. Quel est l'avis du Comité?

Prenons la question des recettes d'exploitation. C'est un chiffre renversant qu'on nous présente, une perte de $45,000,000 au regard de l'année précédente, qui fut assez mauvaise. Ce n'est qu'en étudiant de très près ces chiffres, et ce qu'ils représentent, que le peuple de ce pays comprendra toute l'importance de ce problème des chemins de fer.

M. McGIBBON: Je comprends que cet exposé ne mentionne pas les lignes de l'Est; quelle est la perte des lignes de l'Est?

Le PRÉSIDENT: Les chiffres des lignes de l'Est se trouvent à la page 33.

M. FAIRWEATHER: Le déficit net du revenu a été de $6,393,562 en 1931.

M. McGIBBON: Puis-je les obtenir pour la même période?

M. McLAREN: Du 1er juillet 1927, au 31 décembre 1931, le déficit comptable a été de $29,680,000 et le déficit de caisse, de $26,269,000. Cette différence s'explique par une somme de $2,818,000 due en intérêt à l'Etat, et par d'autres item non en espèces de $591,000.

M. McGIBBON: Au regard de ces chiffres, quel serait celui des lignes de l'Est pour la même période?

M. McLAREN: Nous n'avons aucun chiffre de comparaison.

Le PRÉSIDENT: Le Dr McGibbon basait sa question sur la supposition que ce chiffre ne comprenait pas celui des lignes de l'Est. On a tiré cela au clair maintenant; c'est l'état de tout le réseau.

M. McGIBBON: J'ai cru entendre dire le contraire par M. Fairweather.

M. McLAREN: Vous lirez à la page 28 les détails expliquant les renseignements qui figurent à la page 6. Cet état ne comprend pas les lignes de l'Est depuis le 1er juillet 1927, non plus que l'intérêt dû à l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Il ne le comprend pas depuis le jour où on a adopté la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. McLAREN: Non.

Le PRÉSIDENT: C'est ainsi que ces deux exposés sont en partie véridiques; ils comprennent tout le réseau pour une certaine période, et non pour la période subséquente.

Je ne connais pas le but que pouvait avoir le Dr McGibbon en posant cette question relative aux lignes de l'Est, mais, une fois de plus, je dois protester contre cette tactique de tenir séparément ces comptes, pour ce qui touche les déficits des lignes de l'Est. Nous avons le droit, tout autant que les autres divisions des chemins de fer Nationaux du Canada, d'être inclus dans le réseau. La population de l'Est du Canada, en particulier, des provinces Maritimes, ne cessera de protester contre cette tactique, parce qu'elle nous place dans une position défavorable.

De plus, je proteste encore contre le fait qu'on délimite la région de l'Atlantique à Lévis, lorsqu'elle devrait aller, comme nous l'avons en premier lieu demandé, jusqu'à Montréal. C'est alors, ce me semble, que l'histoire ne serait plus la même. Je désire savoir si en ce moment je ne me fais pas l'interprète des provinces Maritimes.

L'hon. M. EULER: De combien s'accroîtrait ce déficit des lignes de l'Est, si vous teniez compte de la somme qui sort du trésor public en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

Le PRÉSIDENT: On la présente en chiffres ronds dans les prévisions budgétaires. Je proteste également contre cette manière d'agir.

M. BEAUBIEN: N'en retirez-vous pas des avantages sous forme de taux inférieurs?

Le PRÉSIDENT: J'ajouterai qu'en aucune autre partie de ce pays on ne bénéficie de taux plus bas que dans l'Ouest, à la passe du nid du Corbeau. Et nous subirons toujours ces taux en ce pays.

M. BEAUBIEN: Qu'y a-t-il pour Ontario? N'en retirez-vous pas des avantages sous forme de taux inférieurs?

L'hon. M. EULER: J'aimerais savoir combien nous avons déboursé en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. BEAUBIEN: Laissez-moi vous dire que le trafic dans l'Ouest canadien est de beaucoup plus rémunérateur que celui des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Il me faudrait l'apprendre d'une autre source avant de le croire.

L'hon. M. EULER: Est-ce que M. Fairweather pourrait me donner ce renseignement? Depuis l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, quelles sommes d'argent a-t-on puisées dans le trésor public du Canada pour parer à cette réduction de taux?

M. FAIRWEATHER: Voulez-vous parler uniquement des chemins de fer Nationaux du Canada? Vous constaterez que l'on a donné des sommes semblables au Pacifique-Canadien.

L'hon. M. EULER: Donnez-nous les chiffres pour les deux réseaux, si vous le pouvez.

M. FAIRWEATHER: Votre question ne vise que les chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. EULER: Très bien, dites-le nous.

M. MCLAREN: $9,768,000.

L'hon. M. EULER: En combien d'années?

Le PRÉSIDENT: Quatre années.

M. MCLAREN: Du 1er juillet 1927 au 31 décembre 1931.

L'hon. M. EULER: Pouvez-vous nous le dire en ce qui touche le Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Le chiffre est relativement moins élevé.

L'hon. M. EULER: Plus de $9,000,000 pour les chemins de fer Nationaux du Canada, depuis l'application de cette loi?

Le PRÉSIDENT: Maintenant, je voudrais savoir, en nous basant sur les témoignages rendus en 1922, devant le Comité spécial chargé par la Chambre de faire enquête sur les taux de la passe du Nid du Corbeau, quelles sommes ont perdu les chemins de fer depuis l'application en 1922 de ces taux? $30,000,000 par année? Je puis vous renvoyer au témoignage de M. Lannigan. Je veux établir mon point et le maintenir.

M. DUFF: J'avais pensé que notre Comité s'occupait des questions d'une portée nationale, et non pas seulement régionale.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien, mais j'objecte à ce qu'on établisse une distinction. Je ne dis pas qui en est responsable.

M. BEAUBIEN: Si vous étudiez les recettes nettes des compagnies de chemins de fer pendant certains mois de l'année, vous constaterez que c'est dans l'Ouest canadien, à l'époque du transport du grain, que les chemins de fer perçoivent la majeure partie de leurs recettes nettes.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais facilement vous répondre, mais je n'insisterai pas sur cette question. J'ai fait connaître mon point de vue.

Un DÉPUTÉ: Vous constaterez que c'est Ontario qui paie la note.

Le PRÉSIDENT: Je conviens que c'est Ontario qui paie la note. Mais ne faites pas erreur, cette province en retire des avantages.

M. DUFF: Et nous la payons d'une autre manière.

L'hon. M. MANION: Le Comité devrait comprendre que si on donne les chiffres de cette façon, c'est que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes le veut ainsi.

Le PRÉSIDENT: Mais nous protestons contre cela.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons modifié la méthode une couple de fois, je crois, afin de satisfaire, si possible, ceux qui manifestaient leur opinion, mais apparemment nous avons bel et bien manqué notre but.

Le PRÉSIDENT: Naturellement il faudra, je suppose, nous conformer à la loi, aussi longtemps qu'elle sera en vigueur.

M. DUFF: Dois-je comprendre que le déficit de l'an dernier s'est établi à $393,000, après qu'on eût placé au compte du crédit les $2,000,000 puisés dans le Trésor?

M. FAIRWEATHER: Oui. Cette contribution en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes fait partie des recettes du transport des marchandises.

L'hon. M. EULER: Mais le pays perd tous les ans ces $2,000,000.

M. DUFF: Monsieur le président, ce n'est pas si mal. On compte trois provinces Maritimes, et cette loi s'applique aussi à la partie la plus importante de Québec. Si vous divisez cette somme sur une base de pourcentage, vous remarquerez que nous n'avons pas éprouvé autant de pertes dans les provinces Maritimes que dans le reste du Canada.

Le PRÉSIDENT: J'admettrais volontiers que pour le pays l'exploitation des lignes de l'Est n'a relativement pas coûté aussi cher que celle des autres lignes.

M. BEAUBIEN: Où a-t-on perdu cet argent? Dans l'Ouest?

Le PRÉSIDENT: Partout. Le seul service des voyageurs nous a fait perdre, l'an dernier, $24,000,000.

L'hon. M. MANION: Je ne désire pas entrer dans cette discussion, puisque je viens du centre du pays. Mais pour jeter de la lumière sur le sujet, j'aimerais que les fonctionnaires nous expliquassent, puisque M. Duff parle de pertes réparties sur tout le réseau, en quoi ces pertes seraient moindres que dans certaines régions du Canada, ou tout au moins égales. Y a-t-il une perte d'exploitation pour le reste du réseau?

Sir HENRY THORNTON: Qu'entendez-vous par pertes d'exploitation? La différence entre les recettes et les dépenses?

L'hon. M. MANION: Oui, ce serait là, il me semble, une perte d'exploitation, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Depuis quelle date?

L'hon. Dr MANION: Je veux parler de l'année 1931. On constate là une perte d'exploitation, un déficit net des recettes, ce qui me paraît une perte d'exploitation, de $6,393,562.

Sir HENRY THORNTON: Oui. Comme on le voit à la page 6, la différence entre les recettes et les dépenses sur tout le réseau a été d'environ sept millions et demi. C'est-à-dire que les recettes nettes pour tout le reste du réseau s'établirent à sept millions et demi. En d'autres termes, en 1931, les recettes ont excédé les dépenses de sept millions et demi.

L'hon. M. EULER: Alors que sur la division de l'Est, les dépenses ont excédé les revenus de six millions.

Sir HENRY THORNTON: En définitive, toute cette question tourne autour de celle des taux de marchandises.

M. DUFF: Je veux être juste pour Ontario.

M. BEAUBIEN: N'est-ce pas un fait que les pertes sur les lignes de l'Est annihilent le surplus du reste du réseau?

Sir HENRY THORNTON: A peu près. Il y a une différence d'un million et demi. Mais toute cette question pivote autour de celle des taux de marchandises.

M. DUFF: Ainsi que celle de la Confédération?

Sir HENRY THORNTON: Je ne m'arrêterai pas à discuter si nos taux de marchandises sont trop élevés ou trop bas. Nous pouvons apporter de bonnes raisons pour justifier les taux de marchandises au Canada. Mais j'aimerais signaler, sans nuire toutefois à la discussion, que si nous avions eu au Canada les mêmes taux pour le service des voyageurs et des marchandises qu'aux Etats-Unis, les chemins de fer Nationaux du Canada auraient, depuis le 1er janvier 1923 jusqu'à ce jour, même au cours des années de dépression, payé tous les intérêts sur sa dette consolidée envers le public, et accuseraient maintenant un surplus de quelque vingt millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: En supposant que vous auriez eu le même trafic.

Sir HENRY THORNTON: Non, en le supposant tel qu'il est. C'est ce qui serait arrivé. Je ne fais pas cette assertion pour préconiser l'augmentation ou la diminution des taux, mais j'affirme que toute cette question, de près ou de loin, tourne autour des taux de marchandises.

L'hon. M. MANION: Vous m'avez tous deux déclaré, vous et M. Beatty, qu'en général les taux de marchandises au Canada sont les moins élevés du monde entier. Est-ce exact?

Sir HENRY THORNTON: C'est vrai; maintenant, il y a de bonnes raisons à cela, et cette différence peut être nécessaire, parce qu'il faut bien se rappeler, et c'est une manière d'envisager les deux côtés de la question; qu'une forte proportion de tout le trafic des chemins de fer canadiens, c'est-à-dire le mouvement du grain, a son point de départ dans le milieu du pays. Il faut le transporter à quelque 2,000 milles vers la mer, que ce soit à Vancouver ou à un port de l'Est. Si vous comparez maintenant le mouvement du blé argentin, il ne doit pas parcourir en moyenne plus de 300 milles pour parvenir à la mer. Ce peut être là une raison expliquant pourquoi nous devons établir des taux de transport moins élevés que ceux de l'Argentine si nous voulons placer notre grain sur les marchés du monde. Cette question de taux chez nous peut aussi s'expliquer uniquement par la géographie. D'autre part, j'ai voulu affirmer simplement que si nous avions établi des taux de transport plus élevés, tels ceux en vigueur aux Etats-Unis, notre bilan serait tout autre.

M. DUFF: Sir Henry, avez-vous quelque renseignement sur ce qui passe sur les lignes de l'Est du Pacifique-Canadien, de Montréal à Saint-Jean, en comparaison de ce qu'on voit sur les chemins de fer Nationaux? Sont-ce des pertes ou des profits?

Sir HENRY THORNTON: Non, je n'en ai pas.

M. DUFF: Pourriez-vous nous affirmer qu'ils ont, eux aussi, éprouvé des déficits sur leurs lignes de l'Est?

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'il prétend toujours. D'un autre côté, j'ai entendu dire par des fonctionnaires du Pacifique-Canadien que tout dépendait de la manière dont ils tiennent leurs livres, en imputant des frais et autres choses qu'on ne devrait pas faire figurer. Des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada m'ont assuré la même chose pour ce qui touche la région de l'Atlantique, en me disant qu'ils imputaient aux frais d'exploitation des item qui ne devraient pas y figurer. Et ce sont là des fonctionnaires de confiance. Je ne puis les nommer, car ils pourraient s'attirer des ennuis.

Sir HENRY THORNTON: Soyez assuré que nous ne causerons pas d'ennui à un de nos employés, parce qu'il aura voulu dire la vérité. Mais je voudrais déclarer que, au meilleur de ma connaissance, nous dressons nos comptes aussi honnêtement que possible. On pourra différer d'opinion sur la manière de les tenir, mais je veux affirmer que nous voulons les préparer aussi honnêtement que possible.

L'hon. M. MANION: Georges A. Touche & Cie sont les vérificateurs. J'ai déjà entendu le grief que vous formulez, et pour en avoir le cœur net, parce que je ne voulais pas qu'on soumît les provinces Maritimes à un traitement injuste, j'ai fait venir M. Matthews, le représentant de Touche & Cie, qui procède à la vérification de nos comptes pour les actionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, y compris les lignes de l'Est, et lui ai demandé expressément s'il y avait quelque fondement dans cette assertion, à savoir: que les chemins de fer Nationaux imputaient aux lignes de l'Est, et injustement, des entrées qui ne devraient pas y figurer. A deux ou trois reprises, il a prétendu qu'on ne faisait absolument aucune distinction. Il a maintenu que ces imputations étaient justes et raisonnables pour chaque partie du réseau.

Le PRÉSIDENT: Par exemple, prenons le vaisseau transbordeur entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard. En imputez-vous les déboursés aux frais d'exploitation?

M. MCLAREN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est une imputation injuste pour les lignes de l'Est. C'est une ligne de communication entre une province et une autre, et elle découle du pacte fédératif. On ne devrait pas en imputer les frais aux lignes de l'Est.

L'hon. M. MANION: Peut-être, mais je veux parler des frais généraux du chemin de fer. Ce n'est pas ce qu'on prétend ordinairement. Ce que j'ai souvent entendu dans ce Comité, comme vous venez de le dire il y a quelques instants, c'est qu'on vous impute des frais, sans spécifier que c'est pour les vaisseaux transbordeurs. Je ne suis pas au fait du bilan annuel de ce vaisseau transbordeur.

Le PRÉSIDENT: Tout le monde sait que ce service de vaisseaux transbordeurs pour l'île est une exploitation très coûteuse. Les frais imputables au capital sont élevés. Il y a deux vaisseaux transbordeurs, et le maintien de cette ligne nous coûte très cher.

L'hon. M. MANION: Cette opinion peut se justifier, mais je voulais parler des frais de chemin de fer. Et on prétend qu'il n'y a pas d'imputation excessive contre les provinces Maritimes.

M. DUFF: Ne dites pas seulement "les provinces Maritimes", vous devriez y inclure une partie de la province de Québec.

L'hon. M. MANION: Bien, le point de départ est Lévis et *Diamond Junction*.

Sir EUGÈNE FISET: Et il se trouve que le seul tronçon profitable de cette ligne est celui de Lévis à Moncton. C'est la réponse qu'on m'a faite l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Sur cette question des lignes de l'Est, j'aimerais apprendre de M. Fairweather quelle proportion de ce déficit net d'exploitation, au cours des dix dernières années, est imputable à cette politique d'acquisition d'embranchements dans Québec et les provinces Maritimes. On a acheté quelques embranchements qui ne rapportent pas de profits. Je signale le chemin de fer de Gaspé.

Sir HENRY THORNTON: Je ne vois pas comment nous pourrions faire cette distinction.

Le PRÉSIDENT: Tenez-vous des comptes distincts des frais d'exploitation et des recettes du chemin de fer de Gaspé?

M. FAIRWEATHER: Pas de façon à pouvoir répondre à votre question. Nous tenons certainement un compte des recettes et des dépenses.

Le PRÉSIDENT: Ce déficit comprend les pertes d'exploitation subies sur tous les embranchements, acculés à la ruine, qu'on a construits dans les provinces Maritimes et l'est de Québec, y compris l'ancien *Canada Eastern Branch* qui va de Frédéricton à Newcastle. On a acheté ces lignes pour des fins politiques. Cette dernière a changé de mains à l'approche des élections de 1904.

M. DUFF: Je ne dirais pas que ce fut pour des fins politiques mais plutôt dans l'intérêt public, puisque tout le monde en bénéficie.

Le PRÉSIDENT: Je dis "pour des fins politiques". C'est mon opinion arrêtée, en tout cas. Ils accusent tous des déficits. La régie s'applique à restreindre le service, et je ne l'en blâme pas.

M. DUFF: Toute cette question, puisque vous voulez discuter ainsi, fut remise sur le tapis en 1918 pour des fins politiques.

M. CANTLEY: Il y a un autre facteur: c'est que les frais d'administration étaient bien moins élevés qu'aujourd'hui quand la direction de l'Intercolonial se trouvait à Moncton. N'est-ce pas vrai?

Le PRÉSIDENT: M. Price dirigeait seul tout ce chemin de fer, bien qu'il n'ait jamais touché un salaire excédant $7,000 par année.

M. MCGIBBON: Pourquoi a-t-on acquis le chemin de fer de Gaspé?

L'hon. M. CHAPLIN: Le prix payé ne représente que 50 pour cent des obligations.

Sir HENRY THORNTON: Pour ce qui touche l'acquisition du chemin de fer de Gaspé, les gens de cette région nous importunaient. Je me souviens très bien d'avoir reçu une délégation de cette partie du pays. On nous représenta que le service ferroviaire était si peu satisfaisant que le développement de la péninsule gaspésienne en était empêché et retardé. J'ai discuté cette affaire avec le gouvernement, comme il convenait, et il en est résulté en définitive qu'on m'autorisa à entrer en pourparlers avec les obligataires. A la même époque on en vint à discuter ce qu'il conviendrait de faire des différentes lignes, ou bouts de lignes, de tout le pays. Mais j'ai prétendu que, si dans l'intérêt de l'Etat ou de toute région particulière, les chemins de fer Nationaux du Canada devaient acquérir des chemins de fer improductifs, ces derniers constituaient un fardeau qu'il ne fallait pas imposer à l'administration, mais que le gouvernement devait accepter lui-même puisqu'il agissait ainsi pour des raisons d'Etat et dans l'intérêt public.

C'est un des points qu'on a discutés. Cependant on m'autorisa à entrer en négociations avec les obligataires, et ces derniers consentirent finalement à vendre le chemin de fer de Gaspé pour, si je me souviens bien, environ 50 pour cent des fonds engagés dans cette entreprise.

Le PRÉSIDENT: Bien, 50 pour cent de ce qu'ils ont demandé?

Sir HENRY THORNTON: Ils ont tout fait entrer en ligne de compte pour la fixation du prix; ils n'ont rien oublié.

M. MCGIBBON: Vous nous avez appris au cours de la dernière session que c'est le gouvernement qui en premier lieu vous a suggéré cette transaction.

Sir HENRY THORNTON: Non; je remonte plusieurs années en arrière. Je crois me souvenir que toute cette question a pris origine dans la péninsule gaspésienne, dont les habitants étaient si peu satisfaits du service que leur donnait le chemin de fer qu'ils estimaient que les chemins de fer Nationaux devaient l'acquérir.

Le PRÉSIDENT: J'ai souvenance que vous avez dit, devant ce Comité, sinon l'année dernière, du moins les années précédentes, que vous aviez toujours refusé d'acquérir le chemin de fer de Gaspé pour le réunir au réseaux des chemins de fer Nationaux.

Sir HENRY THORNTON: Je ne me rappelle pas les termes précis de ma déclaration, mais je n'étais pas anxieux de l'acquérir. M. Chaplin a bien raison quand il assure que ce n'est pas un chemin de fer rémunérateur. Il ne l'est pas.

M. DUFF: N'en est-il pas ainsi de presque toutes les lignes que vous avez dû acheter, que le gouvernement a acquises? C'est ainsi que le *Canadian Northern* a coûté au pays des centaines de millions de dollars. Je ne vois pas de raison de parler de la responsabilité du gouvernement.

Sir HENRY THORNTON: Il est de notoriété publique qu'on a exercé une pression considérable sur nous. On nous a aussi représenté sous de brillants dehors le *Pacific Great Eastern*, et on nous a aussi demandé de l'acheter.

L'hon. M. MANION: Le gouvernement de la Colombie-Britannique; non celui-ci.

Sir HENRY THORNTON: Non, je ne dis pas cela.

M. BEAUBIEN: Avant de former le réseau des chemins de fer Nationaux, le gouvernement canadien, et cela pendant plusieurs années, a soldé les déficits de l'Intercolonial.

Le PRÉSIDENT: Non, pendant plusieurs années, lorsque les chemins de fer de l'Etat étaient sous la direction de M. Pottinger, ils étaient prospères, bien que ce fût le ministre du jour qui établissait lui-même, dans son bureau, ici dans l'édifice de l'ouest, les taux de transport.

M. BEAUBIEN: Je croyais que sur l'ancien chemin de fer Intercolonial presque tout le monde voyageant avec des passes.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que M. Dunning a prétendu, mais ce n'est pas exact.

M. CANTLEY: Le chemin de fer Intercolonial a montré, un surplus pendant dix ans sur vingt.

Le Comité s'ajourne à la discrétion du président.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231.

Le 26 AVRIL 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir que le ministère est désireux de nous voir étudier le bill 34 et faire rapport. C'est une "Loi concernant les chemins de fer Nationaux du Canada et autorisant une prestation de fonds pour subvenir aux dépenses effectuées et aux dettes contractées pendant l'année civile 1932". Quand nous aurons fait rapport sur ce bill, on pourra adopter ou mieux présenter à la Chambre des communes la loi autorisant la garantie des valeurs.

Si cela vous plaît, nous en ferons notre premier sujet de discussion. Je crois savoir que les chemins de fer Nationaux du Canada ont besoin d'argent. Procéderons-nous alors, avec l'entente, toutefois, qu'on pourra discuter plus tard toute question se rattachant à ce bill? Si le Comité le veut bien, nous procéderons à l'étude du bill 34, dont je fais la lecture présentement:

Article 1:

La présente loi peut être citée sous le titre: Loi financière des chemins de fer Nationaux du Canada, 1932.

C'est, je crois, la même règle que nous avons suivie l'an dernier. Adopterons-nous l'article premier?

Adopté.

Article 2. Pouvoir d'emprunt...

Sir EUGÈNE FISET: Monsieur le président, puis-je m'informer si nous étudions les dispositions de ce bill? Examinons-nous les dépenses prévues dans ce bill, où les sommes dont on fait mention?

L'hon. M. MANION: Vous ne les avez pas étudiés, mais, comme vient de le dire le président, il vous sera permis de les discuter.

Sir EUGÈNE FISET: L'argent est-il déjà dépensé, ou la dépense est-elle contractée seulement? En d'autres termes, vous nous avez demandé, lors de notre dernière réunion, d'autoriser le gouvernement à avancer $10,000,000, et c'était pour des dépenses déjà contractées. Je crois que les dépenses imputables sur le capital et mentionnées dans ce bill sont déjà contractées.

L'hon. M. MANION: Ce n'est pas pour l'an dernier mais pour l'année 1932, de janvier à décembre. Une partie de cette somme est dépensée, mais non payée, et c'est pour cette raison que l'on veut passer ce bill, afin d'obtenir l'argent.

Sir EUGÈNE FISET: Nous avons convenu l'an dernier que les dépenses étaient déjà faites, et on nous demanda l'autorisation nécessaire pour effectuer le paiement de dépenses déjà contractées. Je suppose que c'est encore la même chose cette année.

L'hon. M. MANION: Je ne vous comprends pas bien. Ce bill n'a pas pour objet des dépenses déjà contractées, sauf ce qu'on a fait depuis le 1er janvier jusqu'à ce jour.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous lu la note explicative à la page en regard?

Ce bill a pour objet d'autoriser la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada à émettre des valeurs jusqu'à concurrence de $66,500,000 dans le but, au cours de l'année 1932, de procurer des fonds lorsque les sommes disponibles, provenant du revenu net d'exploitation ou de placements, ne sont pas suffisantes.

Voici pour parer au déficit prévu pour 1932, et sous ce chapitre on peut discuter tout ce qui se rapporte à cette question.

L'hon. M. MANION: C'est la même chose que l'an dernier, sauf que l'an dernier nous avons adopté un bill et auparavant la chose était insérée dans les prévisions budgétaires. C'est la seule différence.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je lise l'article 2?

M. MACMILLAN: Non, il est trop long. Adopté.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Article 3:

Subordonnément à l'approbation du gouverneur en son conseil, la Compagnie peut, au besoin, approuver ou décider:

(*a*) La catégorie des valeurs à émettre, ainsi que la forme et les conditions de ces valeurs;

(*b*) Le numéraire ou les numéraires en lesquels une émission ou des parties d'émission peuvent être faites;

(*c*) Les époques, la méthode et le montant de l'émission ou des émissions;

(*d*) Les termes et conditions de vente, nantissement ou autre aliénation des valeurs;

(*e*) La garantie, si c'est désirable, des valeurs, au moyen d'hypothèque, d'acte de fiducie ou d'un autre instrument, et la méthode à suivre, ainsi que la forme et les termes de ces actes, et le fiduciaire ou les fiduciaires;

(*f*) La méthode, les termes et conditions de toute opération financière provisoire et son opportunité, ainsi que la forme et les conditions des valeurs temporaires.

M. CANTLEY: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il importe de donner un mot d'explication. Il faut remarquer que les $42,784,610.13 constituent un déficit; que les $11,681,651.87 dans (*b*) sont destinés au fonds d'amortissement et aux autres échéances—c'est un remboursement, n'est-ce pas? Puis l'alinéa (*c*) pourvoit aux constructions et améliorations, y compris les coordinations, l'acquisition de propriétés immobilières ou personnelles et d'un capital de roulement, ne dépassant pas $7,033,738.

L'article 3 prévoit l'approbation par le Gouverneur en son conseil.

Adopté.

Article 4, offres concurrentes:

(1) A l'égard de toute vente des valeurs, la Compagnie doit adopter le principe des offres ou soumissions concurrentes, mais elle n'est pas tenue, sous réserve des dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article trois de la présente loi, d'accepter l'offre ou la soumission la plus haute ou la plus basse ou une offre ou soumission quelconque faite ou obtenue, et il ne lui est pas interdit non plus de négocier pour avoir de meilleurs prix ou conditions.

(2) Le présent article ne s'applique pas à des opérations financières provisoires, en totalité ou en partie, par voie de nantissement des valeurs ou autrement, sous forme permanente ou temporaire, lorsque le gouverneur en son conseil a approuvé ces opérations provisoires et leurs conditions.

Adopté.

L'article 5 traite du remboursement des prêts temporaires. Allons-nous l'adopter?

Adopté.

M. MACMILLAN: Un instant, monsieur le président. A propos des offres concurrentes décrites à l'article 4. Je suppose qu'on procède toujours ainsi?

Le PRÉSIDENT: Bien entendu c'est pour la protection du public aussi bien que de la compagnie.

L'hon. M. MANION: S'en est-on toujours tenu au principe de la concurrence?

Sir HENRY THORNTON: M. MacMillan a droit à un mot d'explication sur ce point. Si ma mémoire est fidèle, jusqu'à quatre ou cinq ans passés ou à peu près, la pratique de la compagnie était d'obtenir pour ses valeurs les meilleures conditions possibles sans directement demander des offres concurrentes. C'est à cela que la chose se résumait en définitive, mais, d'après mon souvenir, nous n'avions pas coutume de demander des offres concurrentes pendant la période dont j'ai parlé; mais il y a environ cinq ans—vous souvenez-vous du temps?

M. COOPER: Il y a quatre ans.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons commencé pour tout de bon à demander des offres concurrentes il y a quatre ans. C'est-à-dire que nous envoyions des détails complets sur l'emprunt aux enchérisseurs, aux grandes maisons de banque et de finance et elles faisaient leurs offres. Les soumissions étaient ouvertes en présence du vice-président en charge des finances et autres fonctionnaires de la compagnie et on recommandait ordinairement au gouvernement d'accorder l'émission de l'emprunt au plus bas soumissionnaire. On ne soumettait pas cela à l'approbation formelle du gouvernement mais on le mettait simplement au courant de ce qui se faisait.

M. MACMILLAN: Parlez-vous du plus haut ou du plus bas enchérisseur?

Sir HENRY THORNTON: Dans tous les cas dont j'ai conservé le souvenir l'émission a été adjugée au plus haut enchérisseur.

On a quelquefois constaté que, après leur réception, les soumissions n'étaient pas satisfaisantes. C'est-à-dire, on estimait qu'en continuant les négociations on pouvait obtenir une enchère plus haute; parfois, mais rarement on a procédé de cette façon. Mais il est vrai que depuis les quatre dernières années on a demandé des enchères aux maisons de banque, aux institutions et aux groupes financiers, et avec le consentement du ministère des Finances l'émission a été adjugée au plus bas enchérisseur. Cela est-il clair, monsieur MacMillan?

M. MACMILLAN: Oui. Adopté.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la compagnie agit à sa discrétion ou si elle consulte ses banquiers?

Sir HENRY THORNTON: Nous n'avons pas de banquiers dans le sens que le mot comporte pour un grand nombre de réseaux ferroviaires. Je crois que la plupart des réseaux ferroviaires de l'Amérique du Nord ont des banquiers avec qui ils transigent exclusivement leurs affaires de banque et qui s'occupent exclusivement de l'émission de valeurs pour eux, précisément comme un particulier peut avoir un tailleur qu'il encourage à l'exclusion de tout autre. On a longuement discuté la méthode la plus avantageuse d'émettre les valeurs; il y a deux

écoles. L'une veut que si l'on choisit une banque responsable, solide et compétente et qu'on transige toujours avec elle, quand on est en butte à des embarras financiers, on peut toujours compter sur elle pour obtenir des conditions plus favorables que si on demandait des offres concurrentes, parce que la banque, comme le tailleur, le médecin, l'avocat ou n'importe qui veut conserver son client et donc fait ce qu'elle peut pour lui plaire.

L'autre école préconise la concurrence dans toutes ces offres et l'abstention par toute compagnie de chemin de fer de transiger avec une seule banque, si compétente et si solide soit-elle.

Pour l'entreprise étatisée, le sentiment général favorise la concurrence.

Voilà les deux écoles et c'est ainsi qu'on procède habituellement; et, quant à nous, depuis les quatre dernières années nous nous en sommes tenus aux offres concurrentes.

M. MacMillan: Sir Henry, comment expliquez-vous que vos valeurs ne se vendent pas aussi bien que les valeurs du gouvernement?

Sir Henry Thornton: En théorie, monsieur MacMillan, je ne vois aucun motif qui s'y oppose. Les obligations des chemins de fer Nationaux du Canada sont garanties par le gouvernement et en théorie elles constituent un emprunt national; mais vous avez dit vrai, nos valeurs ne se vendent pas à un prix aussi élevé que les obligations du Canada. Je le répète, cette différence ne s'explique par aucune raison théorique ou pratique; mais elle n'en existe pas moins. J'ignore s'il faut l'attribuer au fait que les rentiers établissent à tort quelque différence entre nos valeurs garanties par le gouvernement canadien et les valeurs du Canada, portant la même garantie.

On m'a souvent posé cette question et je n'ai jamais pu y répondre à ma satisfaction. J'en ai parlé à des banquiers et ils m'ont répondu que parfois c'est quelque peu difficile de faire comprendre au rentier ordinaire que le gouvernement canadien garantit ces valeurs et qu'effectivement elles sont des valeurs du gouvernement.

M. Heaps: Monsieur le président, quelle différence y a-t-il entre le prix de vente des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada émises par eux et garanties par le gouvernement et celles émises directement par le gouvernement fédéral? Quel est l'écart dans le prix?

Le président: Pouvez-vous répondre, sir Henry?

Sir Henry Thornton: Monsieur Heaps veut savoir la différence entre le prix de vente des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada émises par eux et garanties par le gouvernement fédéral? Autrement dit, quel désavantage souffrons-nous quant au prix? Est-ce là votre question?

M. Heaps: Oui.

Sir Henry Thornton: Monsieur Heaps veut savoir quelle est la différence, en termes généraux. Quelqu'un parmi vous la connaît-elle?

M. Cooper: On a donné ce renseignements au Comité l'année dernière.

Sir Henry Thornton: Si vous vous en souvenez, voulez-vous répondre à M. Heaps.

M. Cooper: Quelque membre du Comité a posé cette question l'année dernière et on y a répondu. J'aimerais m'assurer du chiffre exact plutôt que de répondre de mémoire.

Sir Henry Thornton: La différence n'est pas grande, monsieur Heaps. De mémoire, je dirais qu'elle est d'environ un quart de point.

Sir Eugène Fiset: Un dixième d'un pour cent?

Sir Henry Thornton: Je crois qu'elle est plus considérable.

Le président: La vérité n'est-elle pas que les banques elles-mêmes la fixent arbitrairement?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas. Elle varie.

M. MACMILLAN: N'est-ce pas plutôt parce que les obligataires hésiteraient davantage à demander justice et que le public y verrait des difficultés.

Sir HENRY THORNTON: Cela peut être la réponse.

M. MCLAREN: Je crois que l'écart était d'un dixième d'un pour cent.

L'hon. M. MANION: N'est-ce pas un fait que les gens préfèrent une valeur directe à une valeur garantie?

Sir HENRY THORNTON: Je pense qu'il en est ainsi.

M. BELL: A part la garantie du gouvernement fédéral, quelle autre garantie ont les obligataires ou les détenteurs de billets? Le matériel roulant des chemins de fer est-il engagé?

Le PRÉSIDENT: Ce sont des obligations—des promesses de payer.

Sir HENRY THORNTON: Ces obligations sont des billets à ordre garantis par le gouvernement fédéral. C'est ce qu'elles sont en réalité.

Le PRÉSIDENT: Ce ne sont pas des obligations garanties en ce sens qu'elles sont garanties par hypothèque ou nantissement ou autre gage analogue. Cela peut être vrai; sauf des certificats fiduciaires sur le matériel, qui sont garantis par nantissement; mais ordinairement ils ne sont pas garantis. Présentement on ne peut pas vendre des valeurs de cette sorte.

Habituellement, monsieur Bell, le gouvernement garantit l'emprunt. Ordinairement l'emprunteur offre une garantie pour l'argent emprunté. Au cas où la compagnie serait incapable de faire face à son obligation, l'emprunteur entamerait des procédures de forclusion. Chaque wagon, qu'il serve au transport des voyageurs, des marchandises ou à d'autres fins, appartient réellement au fiduciaire, jusqu'à remboursement de l'emprunt. En d'autres termes, l'emprunteur pourrait instituer des procédures de forclusion. Est-ce clair?

M. BELL: Oui, je saisis bien ce point. Bien entendu, je ne voulais pas parler des émissions secondaires mais des principales; mais cela m'amène à un autre point. Supposons que vous lanciez une émission de $61,000,000 et que vous allez ensuite acheter du matériel nouveau. Vous dites avoir payé 25 p. 100 comptant; vos obligations seraient pour une somme plus considérable?

Sir HENRY THORNTON: Non, le solde est également amorti; le capital est amorti pendant le terme de l'emprunt.

Le PRÉSIDENT: Telle est la théorie.

M. BELL: Si vous demandiez un prêt aujourd'hui, alors que le gouvernement vous avance les fonds, achèteriez-vous des fourgons, locomotives, ou quoi que ce soit, pour une somme excédant la proportion mentionnée, 25 p. 100, disons, et contracteriez-vous une obligation plus considérable?

Sir HENRY THORNTON: Je ne suis pas certain de suivre votre raisonnement. Sant doute nous contractons une obligation pour le solde des 75 p. 100 de l'emprunt, comme l'a fait remarquer le président, et le matériel roulant est offert en nantissement pour les 75 p. 100 de l'emprunt.

M. BELL: Je regrette de ne pas m'être fait comprendre.

Sir HENRY THORNTON: Peut-être ai-je l'esprit un peu obtus.

M. BELL: Vous demandez aujourd'hui une certaine somme afin de compléter les obligations des chemins de fer Nationaux du Canada et vous achetez d'autre matériel avec les fonds que l'on vous avance dont vous acquittez le quart du prix d'achat. Votre estimation ne prévoit-elle que le quart du prix d'achat ou toute la somme?

M. SMART: Non, elle est incluse dans les prévisions budgétaires. Les 75 p. 100 sont autorisés dans les prévisions budgétaires de l'année. De sorte qu'on

effectue un paiement au comptant à même le quart en cours et les trois quarts qui restent sont autorisés par le budget des dépenses de l'année où le matériel doit être acheté.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, l'obligation contractée ne dépasse pas la prévision et elle est répartie.

M. BELL: Cette explication est satisfaisante.

M. DUFF: N'est-il pas vrai qu'il y a une autre garantie à part les $61,000,000; par exemple, le déficit de $42,000,000 ne repose sur aucun actif?

M. FAIRWEATHER: Les besoins imputables au compte du capital s'appuient sur des valeurs.

M. DUFF: Mais pour ces $41,000,000 il n'y a pas d'autre garantie que celle du gouvernement?

Le PRÉSIDENT: C'est pour combler un déficit d'exploitation et on ne peut y imputer aucun actif du chemin de fer.

M. DUFF: Sauf qu'il y a une différence entre l'actif et le passif et que le passif l'emporte.

Le PRÉSIDENT: M. Duff a tout à fait raison.

M. DUFF: Ai-je raison ou tort sur ce point?

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison.

Article 6. Il a trait au pouvoir d'aider d'autres compagnies. Le Comité va-t-il adopter cet article?

Adopté.

Le Comité va-t-il adopter le préambule?

Adopté.

Vais-je faire rapport sur le bill?

Si je dois le faire aujourd'hui, j'opine que le Comité n'a pas abattu beaucoup de travail et il sera probablement obligé de siéger en même temps que la Chambre. Je ne veux pas dire que nous allons siéger aujourd'hui, parce que la séance de la Chambre sera importante.

Quelqu'un veut-il proposer de demander à la Chambre l'autorisation pour le Comité de siéger pendant les séances de la Chambre?

M. CANTLEY: Je fais cette proposition, monsieur le président.

M. POWER: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: M. Cantley a fait la proposition et M. Power l'a appuyée.

Adopté.

J'espère que le Comité voudra se mettre à l'œuvre immédiatement afin d'en finir. Je désire vivement que le Comité fonctionne. Cela n'a pas été facile de le décider et à mon sens il ne faut pas s'en prendre au président.

M. CANTLEY: Je me lève sur une question de privilège, à propos du compte rendu de la réunion du 19 avril, à la page 66, où l'on me fait dire que les chemins de fer ont demandé le relèvement de leurs tarifs de marchandises. J'ai dit qu'ils avaient demandé le relèvement de leurs tarifs de messagerie, ce qui est complètement différent. Voulez-vous avoir la bonté de faire rectifier cela et de substituer au mot "marchandises" le mot "messagerie".

Le PRÉSIDENT: Où cela se trouve-t-il?

M. CANTLEY: Vers le milieu de la page 66; ce seul mot va faire une grande différence dans la discussion.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire fera son possible pour faire la rectification nécessaire. Je suppose que la chose pourra se faire lors de la revision des procès-verbaux.

Nous étions à étudier, messieurs, l'état annuel. Allons-nous reprendre où nous avons suspendu notre étude?

M. MacMillan: Puis-je vous demander, monsieur le président, si vous avez quelque déclaration à faire concernant la transaction au sujet de cette maison de Montréal?

Le président: On ne m'a pas encore fourni ce mémoire. Le président peut-il me dire s'il est prêt à être produit?

Sir Henry Thornton: Il sera présenté demain.

Le président: Il me dit qu'il sera présenté demain. J'ai demandé certains renseignements concernant le régime de pensions du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, découlant des améliorations approuvées il y a quelques jours. Je les ai demandés simplement pour l'avantage du Comité. J'ai eu connaissance que certains fonctionnaires de la compagnie ont laissé entendre que leurs pensions étaient menacées à cause de cela.

Je veux bien faire comprendre que ce n'était pas du tout mon intention. J'ai demandé ces renseignements afin de bien comprendre les divers régimes de pensions. Et je veux dire aux employés supérieurs de la compagnie ici présents que toute insinuation faite aux membres du personnel à l'effet que leurs pensions sont menacées est tout à fait dénuée de fondement, tout à fait injustifiée et qu'aucun haut fonctionnaire n'aurait jamais dû la faire en présence de ses subordonnés.

M. Stewart: Ils l'ont faite?

Le président: Oui.

M. MacMillan: Comment cela se peut-il? Assurément ce Comité peut demander des renseignements sur ce qui nous appartient?

Sir Henry Thornton: Je veux dire, en réponse aux paroles de M. Hanson, que certainement, pour ma part, et d'après ce que je connais des actions de tous fonctionnaires de la compagnie, cela est du nouveau pour moi, et sûrement je n'y songeais pas ni ai-je conclu de la question que la pension de quiconque était menacée; mais le président a simplement posé cette question pour sa gouverne.

J'ignore tout ce qui en est et je veux déclarer avec toute l'énergie possible que j'ignore qu'on ait agi de la sorte.

Nous avons ici un certain nombre d'états et de mémoires relatifs aux pensions qu'il vaudrait mieux distribuer aux membres du Comité immédiatement.

Le président: Très bien. C'est tout ce que nous avons demandé.

M. McGibbon: Concernant la maison en question, j'aimerais citer devant le Comité M. Séguin qui a fait cette transaction. Je veux l'interroger.

Le président: Voulez-vous proposer qu'il soit cité.

M. McGibbon: Oui.

Le président: Est-ce un courtier en immeubles ou un notaire à Montréal?

M. McGibbon: Je crois qu'il est commis au bureau de M. E.-R. Décary.

Le président: Dites-nous son nom afin que nous puissions l'assigner régulièrement. Le secrétaire s'occupera de la chose, docteur. Quand voulez-vous le faire comparaître — mardi prochain?

M. McGibbon: Très bien. Et j'aimerais aussi obtenir des renseignements sur les bureaux de New-York. J'ignore si quelque personne, présente est en mesure de nous les donner. Si oui, je lui poserai une série de questions.

Le président: Seriez-vous satisfait, docteur, si nous avions un mémoire de l'administration sur les bureaux de New-York de même que copie de tous les documents s'y rapportant? Il me semble que pour étudier la question il nous faut les documents.

M. MacMillan: J'aimerais poser deux ou trois questions sur ce sujet. Aux pages 1930, 1931 de l'édition revisée des Débats de la session de 1931, apparaissent certaines questions posées par le Dr McGibbon sur les bureaux de la com-

pagnie à New-York. A mon sens, les réponses sont incomplètes et je voudrais savoir en outre si la compagnie a été obligée d'indemniser certains des occupants ou locataires des bureaux de l'édifice au numéro 673 de la Cinquième avenue afin d'en prendre possession immédiate? Si oui, quel a été le débours à ce sujet?

Combien la compagnie a-t-elle dépensé pour le nouvel aménagement de la propriété, combien pour l'ameublement et en quelle année?

Quel est le terme du bail signé par la compagnie pour les bureaux sis au numéro 673 de la Cinquième avenue à New-York?

Qu'entend-on pas l'"overlease" détenu par la *Cordelia Realty Corporation,* expirant le 30 avril 1955?

Est-ce que la durée de ce bail va jusqu'au 30 avril 1955?

Combien la compagnie a-t-elle retiré des sous-locataires de cet immeuble au cours de l'année dernière?

Est-ce que le local au n° 505 de la Cinquième avenue évacué par la compagnie est encore inoccupé?

Quand expire le bail de ce local?

Quel est le loyer annuel du local sis au n° 505 de la Cinquième avenue, à New-York, pour les années 1929, 1930 et 1931?

Quel est le loyer annuel brut et net payé par la compagnie pour le local sis au n° 673 de la Cinquième avenue, à New-York, pour les années 1929, 1930 et 1931?

Quel est le loyer annuel payé par la compagnie pour le local occupé par le service du trafic à l'immeuble Woolworth, à New-York, pour les années 1929, 1930 et 1931?

Combien les chemins de fer Nationaux ont-ils déboursé en loyer brut et net pour le local sis au n° 673 de la Cinquième avenue, à New-York?

Le PRÉSIDENT: Si vous avez ces questions par écrit, voulez-vous me les remettre?

M. MCGIBBON: Et j'aimerais y ajouter le montant annuel des traitements et celui du volume d'affaires transigées l'année dernière.

M. MACMILLAN: Je crois avoir omis une question. Je veux savoir si la compagnie a dû indemniser les locataires du local sis au n° 673 de la Cinquième avenue, pour le lui faire évacuer

M. MCGIBBON: Et j'aimerais savoir, si possible, ce qu'est la *Cordelia Company.*

M. MACMILLAN: J'aimerais savoir le nom de l'architecte employé au nouvel aménagement de ce local à New-York et sa rémunération.

Sir HENRY THORNTON: Nous obtiendrons ces renseignements.

M. STEWART: A propos de la maison de Montréal, je voudrais savoir si d'autres maisons appartenant aux chemins de fer Nationaux du Canada et loués par eux sont occupées par ses fonctionnaires.

Sir HENRY THORNTON: Oui, il y en a un assez grand nombre.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire des maisons ou des locaux loués de particuliers pour les fonctionnaires de la compagnie? Vous ne parlez pas des locaux appartenant à la compagnie de chemin de fer et loués à ses employés?

M. STEWART: Pas du tout.

Le PRÉSIDENT: La maison de Moncton appartient à l'Etat et M. Abbott, le gérant général l'occupe. Ce n'est pas ce cas qui vous occupe? M. Pottinger y demeurait avant M. Abbott. Elle est connue comme étant la maison du gérant général.

M. STEWART: Non, je ne parle pas du tout de cela.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions analogues à poser, parce que nous voulons les connaître et donner le temps à la direction d'y répondre.

M. MACMILLAN: Je voudrais savoir relativement à l'hôtel à la Jamaïque:

1. Combien les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils placé dans l'hôtel à Kingston (Jamaïque)?

2. Quand a-t-on ouvert cet hôtel et pendant combien de temps est-il resté ouvert?

3. Qui est le propriétaire de l'hôtel?

4. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils perdu leur mise de fonds dans cette entreprise?

5. Qui a donné l'autorisation aux chemins de fer Nationaux de faire cette mise de fonds pour l'hôtel à Kingston (Jamaïque)?

6. A-t-on fait venir l'orchestre de Montréal sur l'un des navires *Lady Boats* pour l'ouverture de l'hôtel?

7. Si oui, pendant combien de temps l'a-t-on gardé et à combien s'établissent les salaires et dépenses?

8. La direction de la compagnie peut-elle donner quelques renseignements au Comité sur l'avenir de l'hôtel à Kingston (Jamaïque)?

M. MCGIBBON: Monsieur le président, j'aimerais savoir en outre le prix de l'outillage de tous les services médicaux, y compris les voitures, les instruments radiographiques et toutes les choses de ce genre, l'endroit où elles sont situées, le personnel, les salaires et la dépense annuelle totale ainsi que le montant de la somme immobilisée.

Le PRÉSIDENT: Le sténographe fournira toutes les questions à la direction. Bien entendu, l'obtention de ces renseignements va prendre quelque temps.

Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? C'est le temps propice, si le Comité veut faire un examen à fond.

M. MACMILLAN: Je voudrais connaître le coût de la publication de la revue *Canadian National*, son tirage, ce qu'elle rapporte, si elle est distribuée gratuitement, le jour qu'on a cessé de la distribuer gratuitement. Je crois que l'abonnement est payant maintenant, et je voudrais savoir ce qui en est.

M. MUNN: Monsieur le président, j'ai demandé des renseignements il y a deux semaines sur les achats de traverses sous le régime d'aide aux chômeurs. J'aimerais obtenir la liste des entrepreneurs, les sommes payées et les livraisons.

L'hon. M. MANION: Il n'y a eu ni somme payée ni livraisons. Je crois qu'on ne fait que commencer à transporter les traverses.

M. MUNN: Je veux avoir une liste des entrepreneurs et savoir si les contrats ont été adjugés régulièrement ou l'ont été d'après la recommandation de quelque préposé aux travaux de chômage.

L'hon. M. MANION: Ils ont été régulièrement adjugés. Je puis vous l'assurer.

L'hon. M. CHAPLIN: Je proteste contre la tenue d'une enquête semblable. Si ces contrats sont actuellement en voie d'exécution le Comité n'est pas autorisé à s'en enquérir. C'est aller à l'encontre de décisions antérieures et c'est contraire à notre manière habituelle de procéder.

Le PRÉSIDENT: Si ces contrats ont été adjugés pour venir en aide aux chômeurs, je ne crois pas que nous soyons autorisés à les examiner. Allègue-t-on qu'il s'agit de fonds votés pour remédier au chômage?

M. MUNN: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est complètement en dehors de la compétence du Comité. Vous pouvez obtenir ces renseignements à la Chambre. Je crois que le ministre l'a déclaré et que la compagnie de chemin de fer a été autorisée à acheter 2,000,000 de traverses à même les crédits votés pour remédier au chômage. On a réservé une certaine somme à cette fin, mais le Comité n'a été saisi d'aucune question s'y rapportant et cela n'apparaît pas à l'ordre de renvoi.

L'hon. M. EULER: N'avons-nous pas compétence pour nous en enquérir?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. POWER: J'ai inscrit au Feuilleton une question sur ce sujet et parce qu'elle avait trait aux chemins de fer on m'a renvoyé au Comité des chemins de fer. Je consens volontiers à revenir à la charge à la Chambre si le Comité est d'avis de ne pas nous donner ces renseignements. Cependant, je crois que cette question devrait être débattue ici.

L'hon. M. MANION: A cause de ces remarques je devrais peut-être intervenir. J'ai expliqué à la Chambre ce qui était arrivé, qu'on avait autorisé les chemins de fer Nationaux du Canada à acheter 2,000,000 de traverses à même le fonds pour remédier au chômage; on leur a permis de payer jusqu'à 65 cents la traverse ce qui faisait $1,300,000 en chiffres ronds. J'ai fait remarquer que les chemins de fer Nationaux avaient adjugé les contrats exactement comme ils l'avaient toujours fait dans le passé quand ils utilisaient leurs propres fonds; que les adjudicataires des contrats les avaient obtenus de la compagnie; que celle-ci avait fixé le prix; que la somme devant être versée en définitive, la somme totale des contrats, ne s'élevait, je crois, qu'à $900,000 ou $1,000,000, au lieu de $1,300,000, à cause du bas prix demandé.

Voilà, en résumé, les renseignements. M. Power et quelques autres députés ont demandé les noms des entrepreneurs ainsi que les prix payés, et le reste—détails qui n'ont jamais été donnés dans le passé.

Je n'avais aucune objection à faire connaître les noms des entrepreneurs, mais ils sont au nombre de trois ou quatre cents, de l'Atlantique au Pacifique, à l'exclusion de l'île du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bois propre à la fabrication des traverses. C'est tout.

Je n'ai pas d'objection à donner aux membres du Comité la liste des entrepreneurs.

Je m'oppose à donner les prix des contrats, parce que ceux-ci ont été adjugés comme par le passé. Je donnerai les renseignements donnés dans le passé; mais je ne vois pas pourquoi j'en donnerais davantage.

M. POWER: La somme a-t-elle été transportée?

L'hon. M. MANION: Non. C'est la compagnie qui a adjugé les contrats, et je suppose qu'on n'a pas encore fait la livraison des traverses, bien qu'elle puisse être commencée. Jusqu'à ce qu'on soit disposé à les payer, je présume qu'on ne nous demandera pas d'argent. Mais les contrats se sont établis à $900,000 ou $1,000,000 au lieu de $1,300,000. Comme d'habitude la direction de la compagnie a fixé un très bas prix; tellement qu'il a suscité des plaintes dans bien des parties du pays; mais on ne peut pas le lui reprocher. Nous n'avons pas participé à la transaction, sauf que nous avons fourni l'argent.

L'hon. M. EULER: J'ai demandé si ces contrats de traverses étaient portés aux comptes des chemins de fer Nationaux et on me répond non. Est-ce exact ou dois-je comprendre que le gouvernement paie les traverses achetées pour remédier au chômage?

L'hon. M. MANION: Oui.

L'hon. M. EULER: La somme payée pour les traverses est-elle un cadeau?

L'hon. M. MANION: Oui. Il y aura probablement une inscription dans les livres, parce que l'argent lui passera par les mains; mais par ailleurs elle n'aura pas à verser un sou.

M. POWER: Alors c'est un cadeau de $900,000?

L'hon. M. MANION: Oui.

M. MUNN: Cette réponse me satisfait. J'ai une liste partielle de ces entrepreneurs et c'est étrange à dire mais certains d'eux n'ont jamais fabriqué de traverses auparavant. C'est surprenant qu'on ait laissé de côté certains entrepreneurs et qu'on se soit adressé à des gens sans expérience.

L'hon. M. MANION: J'ai aussi une liste des entrepreneurs sous le gouvernement précédent qui révèle le même état de choses. Il est parfois arrivé que, pour quelque raison, on ait adjugé un contrat à un entrepreneur sans expérience. La proportion est insignifiante, sous le gouvernement précédent comme sous le régime actuel. On s'est plaint à moi qu'un tel ou un tel avait obtenu un contrat bien que sans expérience. Peut-être ces gens avaient-ils avancé des fonds à quelqu'un qui n'était pas en mesure d'exécuter le contrat. Il y a un certain nombre de ces cas.

M. MUNN: Je déclare que le principe est faux. Je suis moi-même marchand de bois et si les chemins de fer ou qui que ce soit ont besoin de bois ils devraient s'adresser aux exploitants de ce commerce et non pas à d'autres.

Le PRÉSIDENT: Par le passé les fournisseurs de traverses ou de n'importe quoi étaient ceux qui avaient la faveur du gouvernement et les autres étaient oubliés.

En 1930 nous nous sommes aperçu que les chemins de fer Nationaux avaient un surcroît de traverses et lors du changement d'administration ils n'ont pas pu en accepter davantage, en ayant pour deux ans.

Pensez-vous que je vais me croiser les bras dans des circonstances semblables? Je ne suis pas de cette étoffe.

M. MUNN: Ce n'est pas ce que je veux savoir.

M. GOBEIL: Dans mon comté cette pratique est passablement en vogue. Il peut y avoir un ou deux marchands, et ceux-ci réadjugent les contrats aux habitants de la région, réalisant une commission d'environ dix cents par traverse, ce à quoi je n'ai rien à redire; mais cette année le prix était si bas que personne ne pouvait réaliser une commission de dix cents la traverse. Je ne connais qu'un homme dans ma circonscription qui va livrer des traverses. Je ne crois pas qu'il ait commencé, mais il va fabriquer environ 5,000 traverses; mais pour lui le prix est inférieur de 20 à 30 cents à ce qu'il était dans le passé et personne ne fera profit de 10 cents par traverse. Nul gros marchand ou entrepreneur ne pouvait faire une commission de 5 ou 10 cents par traverse, à cause de la modicité du prix; ces contrats ont été adjugés directement aux petits fournisseurs ruraux ainsi qu'aux cultivateurs qui ont délivré les billes et encaissé le prix payé par le gouvernement au marchand de traverses.

M. DUFF: Monsieur le président, je suis assez surpris d'apprendre que l'administration précédente et l'administration actuelle adjugent des contrats aux fabricants de traverses.

L'hon. M. MANION: L'honorable député n'a pas saisi. Ni l'administration précédente non plus que l'actuelle n'ont adjugé des contrats pour la fourniture de traverses. La question a été débattue parce que le gouvernement a fourni les fonds pour remédier au chômage; mais ni l'administration précédente non plus que l'actuelle n'ont adjugé des contrats pour la fourniture de traverses. C'est la compagnie qui les a adjugés.

M. DUFF: C'est une meilleure explication que celle qu'on nous a donnée auparavant.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, je crois que vous avez porté l'accusation que quelques millions de traverses avaient été achetées immédiatement avant la dernière élection, laissant entendre que ces achats étaient inutiles aux chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à M. Vaughan si lors du changement de gouvernement en 1930 les chemins de fer n'avaient pas un surcroît de traverses et ne voulaient plus en acheter.

M. POWER: Quant à étudier cette question, étudions-là à fond. M. Munn a demandé des renseignements sur les traverses. Si nous l'étudions, approfondissons-la.

L'hon. M. MANION: Si le Comité désire l'approfondir, le gouvernement n'a rien à cacher.

En ce qui a trait aux paroles du président, je dirai qu'en 1929, l'année avant l'élection, on avait acheté quelque 14,000,000 de traverses alors que la consommation annuelle ordinaire de la compagnie est d'environ 6,000,000. Je ne veux pas mettre le feu aux poudres.

M. POWER: Les questions que nous poserons à M. Vaughan établiront ce qui en est.

L'hon. M. MANION: Au cours de la première année après notre arrivée au pouvoir la compagnie a acheté et payé 4,000,000 de traverses et on va en acheter 2,000,000 cette année à même les fonds pour remédier au chômage. Je n'ai aucune crainte si l'on soulève la question; mais je dis en toute franchise que cela n'en vaut pas la peine. Je crois que cela n'est pas important.

Je n'hésite pas à dire franchement que depuis que nous sommes au pouvoir nous recevons des lettres de toutes les parties du pays et je les transmets au gérant, précisément comme le faisaient Charles Dunning et M. Crerar lorsqu'ils étaient ministres. Ce n'est pas tout. On n'a pas acheté les traverses cette année de fournisseurs du même parti. Et il en était de même du temps de l'administration précédente. Le partage n'était peut-être pas égal alors; il ne l'est peut-être pas maintenant.

M. DUFF: J'ai toujours cru, et je crois être quelque peu au courant de la manière dont s'effectuent les achats de traverses, que c'était la compagnie qui les achetaient et que ni le gouvernement actuel ni le précédent ne s'en étaient occupés. Pourquoi le ministre a-t-il dit qu'on avait acheté un certains nombre de traverses avant l'élection? Je crois que les fonctionnaires de la compagnie les ont achetées parce qu'il leur en fallait. Il se peut que moi ou un autre député ayons écrit à la direction au sujet des achats de traverses dans nos municipalités; mais on ne devrait pas dire qu'elles ont été achetées sous la direction de l'administration précédente.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas entamé cette discussion sur les traverses. On m'a critiqué parce que je ne voulais pas donner une masse de renseignements qu'on ne donnait pas dans le passé. Je ne veux pas tirer un avantage politique de cette question; mais quand on nous accuse d'avoir agi d'une manière suspecte à propos de traverses, je désire déclarer que les achats de traverses ont été effectués cette année exactement comme ils l'étaient sous l'administration précédente. On a acheté un très grand nombre de traverses en 1929 et en 1928—bien plus que les chemins de fer n'en avaient besoin; et vous pouvez en tirer votre conclusion.

L'hon. M. EULER: Cette discussion est oiseuse. On a insinué qu'on avait acheté inutilement un très grand nombre de traverses—dont on n'avait pas besoin. Je ne veux offenser personne, mais l'intention est de faire croire au public qu'on a acheté ces traverses pour des motifs d'ordre politique. Je ne conteste pas qu'on ait acheté des traverses et peut-être en plus grand nombre qu'ordinairement ou que ne l'exigeaient les circonstances — je n'en sais rien — mais puisque l'accusation a été portée, je suis d'avis que les acheteurs de ces traverses devraient pouvoir dire ce qui les a fait agir.

L'hon. M. MANION: Personne n'a porté d'accusation.

L'hon. M. EULER: Monsieur le ministre, vous et moi sommes en très bons termes, mais le président a porté une accusation à l'effet qu'on avait acheté un nombre extraordinairement considérable de traverses avant la dernière élection. Son intention était évidemment de faire croire au public que la chose s'inspirait d'un dessein politique. J'ignore si c'est vrai ou non; je ne le crois pas. J'étais alors ministre et je n'en ai pas eu connaissance. Je crois que les acheteurs de ces traverses devraient pouvoir dire pourquoi il les ont achetées.

M. MUNN: Si vous voulez des renseignements sur les traverses pourquoi n'en ferions-nous pas une journée spéciale?

L'hon. M. EULER: On a fait une déclaration qui se répand dans le public et j'aimerais avoir une explication maintenant, si possible.

M. DUFF: Y a-t-il quelque motif qui nous empêche de discuter immédiatement cette question des traverses?

Le PRÉSIDENT: Je suis à la disposition du Comité, mais je ne rétracterai rien.

L'hon. M. EULER: Si le représentant de la compagnie qui est au courant des faits est présent, j'aimerais l'entendre maintenant.

Le PRÉSIDENT: On m'a remis un état faisant voir le nombre de traverses achetées dans les provinces d'Ontario et de Québec. En 1931 la compagnie a acheté 3,149,062 traverses; en 1930, 7,287,205; en 1929, 12,862,129—presque 13,000,000; en 1928, elle en a acheté 12,078,496 et en 1927, 8,049,592. Pour moi, ces chiffres sont très significatifs.

L'hon. M. EULER: Je répète ma question et je demande pourquoi on a acheté ce nombre de traverses.

Le PRÉSIDENT: Très bien. M. Vaughan est présent et je vais le lui demander.

M. DUFF: Monsieur le président, pouvons-nous savoir le prix de ces traverses pendant ces années?

Le PRÉSIDENT: Oui; et il y a une différence entre 1928, 1930 et 1931. Le prix a été réduit presque à rien. Je crois qu'il est trop bas. Les producteurs de mon comté l'affirment et ils disent ne pouvoir subsister. Et mon ami, le colonel Cantley, a dit du commerce des traverses qu'il était le refuge des sans-le-sou.

Veillez commencer, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Monsieur le président, je crois que les chiffres ont été intervertis. Vous avez cité les livraisons au lieu des commandes. Nous commandons les traverses au cours de l'année précédent leur livraison. Par exemple, l'année 1929; cette grosse commande a été donnée en 1928 pour livraison en 1929. Cela s'explique par le fait qu'en 1928 certains de nos directeurs généraux se sont plaints de ne pas avoir assez de traverses pour commencer les travaux au début de l'année. Nous nous sommes réunis et avons décidé d'avoir un approvisionnement complet de traverses. Nous avons donc décidé en 1928 d'augmenter notre approvisionnement afin d'avoir en 1929, dès l'ouverture de la saison de transport, un nombre suffisant de traverses, parce qu'une grande partie de nos traverses viennent par eau et nous ne les recevons pas avant avril, mai ou juin, ou quelquefois en août. Et c'est ce qui explique le grand nombre de traverses achetées en 1928.

Nous en utilisions alors environ 10,000,000 par année et nous avions approximativement 5,000,000 de traverses en magasin. Actuellement nous n'utilisons qu'à peu près 5,000,000 de traverses par année.

Le PRÉSIDENT: Combien en achetez-vous annuellement par contrat—la moyenne a-t-elle déjà atteint 10,000,000 de traverses?

M. VAUGHAN: Oui, elle a été de 10,000,000 par année, pendant trois ou quatre ans.

L'hon. M. EULER: De sorte que cette quantité de 10,000,000 de traverses n'excède pas beaucoup le chiffre ordinaire; et M. Vaughan vient d'expliquer qu'on a agi à la demande des directeurs, afin d'augmenter l'approvisionnement.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai qu'en 1930 quand on demanda à la compagnie d'acheter des traverses afin de remédier au chômage, on répondit qu'elle en avait beeaucoup plus qu'il ne lui en fallait et qu'elle ne voulait pas en acheter.

L'hon. M. EULER: Par suite de la crise elle n'en avait pas besoin d'un aussi grand nombre à cause de la diminution dans la construction des embranchements.

M. VAUGHAN: C'est vrai. On n'a rien construit ou reconstruit. En outre, le créosotage des traverses commençait à faire sentir ses effets. Nous n'en avons pas moins un grand nombre de traverses en magasin.

Le PRÉSIDENT: Il résulte de votre déclaration que vous n'aviez pas besoin de traverses à l'automne de 1930?

M. VAUGHAN: C'est la vérité.

Le PRÉSIDENT: Et vous n'en auriez pas acheté si le gouvernement n'était venu à votre aide?

M. VAUGHAN: Non.

M. DUFF: A-t-on employé un grand nombre de traverses dans la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson? Les chemins de fer Nationaux du Canada les ont-ils achetées?

Le PRÉSIDENT: C'est la compagnie qui, à titre d'agent du gouvernement, a acheté les matériaux requis pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson et elle n'a pas fait d'entrée dans ses comptes.

M. POWER: Puis-je vous demander si une certaine quantité de traverses achetées par la compagnie a servi au chemin de fer de la Baie d'Hudson?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous en dire le nombre, mais une grande quantité de traverses ont servi au chemin de fer de la Baie d'Hudson en 1926, 1927, 1928 et 1929.

M. DUFF: Vos chiffres comprennent-ils les traverses du chemin de fer de la Baie d'Hudson?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. MANION: Alors, j'ai fait erreur sur ce point.

L'hon. M. EULER: Apparemment, on voulait critiquer l'achat de 12,000,000 de traverses en 1928, ce qui était longtemps avant l'élection. M. Vaughan dit qu'on n'en avait commandé que 2,000,000 de plus et ceci s'explique par ce que les chefs de services avaient besoin d'une réserve un peu plus forte pour mettre les chemins de fer Nationaux sur le même pied que les autres voies ferrées, et c'était de bonne tactique.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas trop insister, mais le président a fait remarquer que depuis notre accession au pouvoir en 1930 les chemins de fer Nationaux du Canada avaient un tel approvisionnement de traverses qu'ils ne voulaient plus en acheter, et que le seul motif pour lequel ils en ont acheté c'est que nous les avions persuadés d'acheter 4,000,000 de traverses en prenant à notre compte les intérêts sur les 4,000,000. Je ne veux porter aucune critique et je ne voulais pas discuter cette question, mais M. Euler prend une attitude si extrême que c'est un peu difficile d'expliquer pourquoi la compagnie a acheté 12,000,000 de traverses et pourquoi elle en avait 12,000,000 en magasin lors de notre accession au pouvoir.

L'hon. M. EULER: La chose se comprend très bien. M. Vaughan a expliqué qu'ils avaient acheté un grand nombre de traverses, mais pas un nombre beaucoup plus considérable que dans les années de prospérité au cours desquelles nous construisions des embranchements. On comprend pourquoi la compagnie ne voulait pas acheter de traverses en 1930; c'est qu'elle ne construisait pas d'embranchements.

L'hon. M. MANION: Elle en construisait.

M. MCGIBBON: Puis-je demander au ministre quel était antérieurement le budget des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. MANION: Les chiffres apparaissent aux procès-verbaux de la Chambre.

Je ne veux prendre part à aucune discussion politique au sein du Comité, si nous pouvons l'éviter.

M. McGIBBON: Ce budget était-il aussi considérable que pour les cinq années précédentes?

M. POWER: Puis-je poser la question suivante à M. Vaughan? Vous avez entendu le ministre dire qu'on avait fait des achats indus. Mon interprétation est-elle exacte?

Le PRÉSIDENT: A titre d'avocat, je dis que le Comité doit décider cette question. C'est le point litigieux que le Comité doit décider et vous ne pouvez poser cette question au témoin.

M. DUFF: Puis-je faire observer à M. Vaughan qu'un motif des achats considérables en 1928, 1929 et 1930, c'est qu'on avait inauguré le créosotage des traverses dans tout le pays et qu'il fallait en créosoter un nombre plus que suffisant pour les besoins réels?

M. VAUGHAN: Ce créosotage s'effectuait depuis un certain nombre d'années et nous avions constamment un nombre plus considérable de traverses que ne le justifiaient nos besoins immédiats.

M. POWER: Je voudrais obtenir une explication de M. Vaughan sur la question que nous a soumise le ministre des Chemins de fer, laquelle semble extraordinaire, à l'effet que lors de l'accession au pouvoir du gouvernement dont il fait partie les chemins de fer Nationaux du Canada semblaient avoir un très fort approvisionnement de traverses.

L'hon. M. MANION: Je crois que l'honorable député pourrait poser sa question sans faire de commentaire.

M. POWER: Qu'il réponde.

M. VAUGHAN: Je ne suis pas certain de comprendre la question.

M. POWER: Pourquoi aviez-vous un excédent d'approvisionnement de traverses en 1930; en aviez-vous un?

M. VAUGHAN: Comme je l'ai expliqué, au début de 1928 nous étions à court de traverses, alors nous avons résolu d'en avoir presque un double approvisionnement, de sorte que nous aurions nos traverses pour la mise en place au printemps de cette année-là, alors que la main-d'œuvre était abondante. Auparavant nous utilisions de neuf à dix millions de traverses par année. Nous en avions commandé, je crois, quelque 13,000,000 en 1928, qu'on nous a livrées en 1929.

M. POWER: Pourquoi n'aviez-vous pas besoin de traverses en 1930?

M. VAUGHAN: Voici pourquoi: Nous avons d'abord constaté que le créosotage des traverses était avantageux, qu'il les faisait durer 20 ans au lieu de 7 ou 8 ans; nous avons alors résolu de restreindre nos achats.

M. POWER: Avant 1930, les membres du gouvernement ont-ils insisté auprès de vous afin que vous achetiez des traverses de façon générale ou d'un fournisseur en particulier?

M. VAUGHAN: Non.

M. POWER: Et depuis 1930?

M. VAUGHAN: Comme le ministre l'a expliqué, le gouvernement a pris à son compte l'intérêt en 1930 et 1931.

M. DUFF: Est-ce le gouvernement ou vous-mêmes qui les avez achetées?

M. VAUGHAN: Nous avons acheté les 4,000,000 de traverses.

L'hon. M. MANION: Qui a acheté les 2,000,000 de traverses?

M. VAUGHAN: Les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. POWER: Avez-vous reçu instructions d'acheter de qui que ce soit ces 2,000,000 de traverses?

M. VAUGHAN: Lorsque nous avons effectué nos achats, le président nous y avait autorisés.

M. POWER: Avant 1930, le président vous donnait-il toujours des instructions quant à vos fournisseurs de traverses?

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas que M. Vaughan laisse entendre que la manière d'agir en 1931 différait de celle des années précédentes. On m'informe à mon ministère qu'il n'y a eu aucun changement. Est-ce vrai ou non?

M. VAUGHAN: La méthode d'effectuer les achats de traverses est la même qu'anciennement.

L'hon. M. MANION: Ou a-t-on modifié la méthode de choisir vos fournisseurs? N'a-t-on pas acheté les traverses comme dans le passé?

M. VAUGHAN: Je me trouve dans une situation embarrassante. Je n'ai aucune préférence en politique. Je doute que ces questions soient justes.

L'hon. M. MANION: Cette réponse laisse quelque peu entendre qu'il y avait quelque chose de louche en 1931. Je me propose de trancher la question. J'ai obtenu la liste des achats de traverses, et dans le passé, sous une administration libérale, peut-être pas 99 p. 100, mais certainement 25 sur 26 ou 27 fournisseurs étaient libéraux. C'est une coïncidence étrange qu'ils étaient toujours libéraux sous cette administration. Je dirai que la situation est en partie renversée aujourd'hui.

L'hon. M. EULER: C'est-à-dire, que 25 sur 26 sont maintenant conservateurs?

L'hon. M. MANION: Oui, très probablement.

M. POWER: Puis-je demander si ce résultat est l'œuvre du gouvernement ou du ministre?

L'hon. M. MANION: Non, aucune instruction n'a été donnée; mais je vais vous dire ce que j'ai fait. J'ai agi précisément comme Charles Dunning lorsqu'il était ministre, et comme les autres ministres; lorsque des fournisseurs de traverses de différentes parties du pays m'étaient recommandés je transmettais leurs noms à la compagnie avec l'espoir qu'elle tiendrait compte de ma recommandation.

M. POWER: Vos espoirs se sont-ils réalisés?

L'hon. M. MANION: Oui, comme l'espoir de l'achat de 14,000,000 de traverses en 1928 s'était réalisé pour le gouvernement libéral. Mes amis ici s'en sont beaucoup tracassés. Comment se fait-il que l'année avant l'élection, M. Vaughan a acheté presque 14,000,000 de traverses de plus qu'on n'avait jamais acheté auparavant?

M. POWER: Qu'on réponde à cela.

M. VAUGHAN: Notre service n'a acheté que ce qu'il fallait pour les autres services. Tout ce que nous achetons et que nous imputons au compte du capital est couvert par le budget. Nous achetons...

M. MCGIBBON: Je voudrais poser une question à M. Vaughan.

M. POWER: Le ministre n'y aura aucune objection.

L'hon. M. MANION: Je voudrais que M. Vaughan fournît un état à notre prochaine réunion sur la totalité des fournitures achetées de 1920 à 1932, pour chaque année.

M. BEAUBIEN: En 1929, les achats effectués par les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont-ils pas été approuvés par la Chambre et le Comité?

L'hon. M. MANION: Oui. C'est de la bouillie pour les chats—ce Comité examine-t-il tous ces détails?

M. BEAUBIEN: Vous les avez examinés aujourd'hui.

L'hon. M. MANION: Oui, parce qu'on a insisté. Je ne portais aucune critique.

M. McGIBBON: Je veux savoir si j'ai bien compris ou non M. Vaughan—je ne le crois pas. J'ai déduit de sa réponse qu'en sa qualité d'acheteur, il suivait les instructions du président. Pouvez-vous acheter quelque chose sans l'autorisation du président?

M. VAUGHAN: Notre service effectue les achats et est responsable de presque tout ce que nous achetons, sauf pour les contrats pour l'exécution desquels nous attendons les instructions du président.

M. McGIBBON: Dois-je comprendre que le président vous en impose et vous donne instruction d'acheter certaines choses à certaines époques?

M. VAUGHAN: Non. S'il s'agit d'achats considérables nous recevons nos instructions du conseil d'administration.

Le PRÉSIDENT: Vous vous occupez vous-même de la routine ordinaire.

M. BEAUBIEN: Vous préparez d'abord le budget pour le chemin de fer avant son acceptation et son adoption définitives?

M. VAUGHAN: Nous avons maintenant un comité qui examine le budget dans ses grandes lignes. Puis après l'adoption du budget intervient ce qu'on appelle le comité financier, constitué du ministre et autres personnes. Mais avant d'acheter même ce qui apparaît au budget, le comité statue sur le nécessité de cet achat.

M. MacMILLAN: Je voudrais revenir sur la question des pensions que nous étions à discuter et demander ce qui suit:

1. Quel est le régime actuel de pensions de retraite pour les chemins de fer Nationaux du Canada?

2. Ce régime est-il contributif?

3. Estimez-vous que le régime est juste envers le peuple canadien, les cheminots et la compagnie?

4. Un cheminot ou un fonctionnaire de la compagnie peut-il obtenir une pension plus élevée que ne le prévoit le régime des pensions? Si oui, qui donne l'autorisation d'accroître la pension d'un cheminot ou d'un fonctionnaire?

Je veux savoir de sir Henry s'il estime que le régime actuel de pensions est juste envers le peuple canadien, les cheminots et la compagnie?

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'on trouvera la réponse à plusieurs de ces questions dans la brochure qu'on a distribuée; mais si vous voulez me les communiquer je les étudierai.

Le PRÉSIDENT: On m'a remis une série de questions relativement à la houille. Emanent-elles de vous, docteur McGibbon?

M. McGIBBON: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Qui achète la houille pour les chemins de fer Nationaux du Canada à Montréal?

M. VAUGHAN: Notre service, monsieur...

Sir HENRY THORNTON: C'est le service d'achats?

M. VAUGHAN: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Quelqu'un à part l'acheteur régulier a-t-il acheté de la houille ou signé un contrat pour des achats de houille, au cours des trois dernières années?

M. VAUGHAN: L'acheteur général du combustible signe tous les contrats.

Sir HENRY THORNTON: Quelqu'un à part l'acheteur régulier des chemins de fer—je crois que le Dr McGibbon veut parler du service régulier d'achats de la compagnie—a-t-il acheté du charbon ou signé quelque contrat pour des achats de charbon, au cours des trois dernières années?

M. VAUGHAN: Non.

Sir HENRY THORNTON: Qui a signé le contrat? Ceci est éliminé par votre réponse à la deuxième question.

Est-ce là une réponse à votre question, docteur McGibbon?

M. MCGIBBON: Je le crois. M. Vaughan vient d'y répondre.

Sir HENRY THORNTON: Alors vous estimez avoir obtenu des réponses à vos questions?

M. MCGIBBON: Oui.

M. MACMILLAN: Sir Henry, pouvez-vous répondre aux questions relatives aux pensions?

LE PRÉSIDENT: Je crois que vous devriez attendre la préparation d'une réponse. Je crois qu'il y a quatre différents régimes.

M. MACMILLAN: J'ai demandé au président s'il estimait que le régime actuel de pensions est juste envors le peuple canadien, les cheminots et la compagnie? Je ne crois pas qu'il faudrait beaucoup de temps pour répondre à cette question.

L'hon. M. CHAPLIN: Nous avons eu un rapport du même genre l'année dernière et je suis d'avis qu'il vaudrait mieux renvoyer la réponse à cette question à notre prochaine réunion.

LE PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait préférable d'attendre la prochaine réunion; mais si on insiste pour avoir une réponse à cette question je demanderai à sir Henry de répondre sur-le-champ. A mon sens, il n'est que juste de permettre à sir Henry de se rafraîchir la mémoire en consultant le mémoire préparé.

M. STEWART: Le 3 octobre 1931 il a paru un article intitulé: *America's Fall Tonic* par B. Bulger. Il traite de la série mondiale annuelle de "base ball' et il renferme une description détaillée des amusements qui y sont offerts. J'aimerais en lire deux extraits et puis référer à un autre concernant un chemin de fer canadien.

> Les réceptions des écrivains visiteurs entraînent peut-être le plus de frais aux propriétaires de clubs. Cette hospitalité accordée sur une petite échelle aux écrivains visiteurs à partir de 1911, et qui est une particularité de ces grandes séries, a pris maintenant de telles proportions que les propriétaires de clubs rivalisent maintenant les uns avec les autres pour trouver du nouveau et dépenser le plus...
>
> Le désir des hôtesses de Newport de se surpasser les unes les autres afin d'amuser leurs hôtes n'est pas plus vif que cette rivalité, en tant qu'hôtes, chez les propriétaires de clubs de "base ball". Les notes feraient probablement froncer les sourcils aux douairières de Newport. On a demandé une année à trois journalistes de New-York de remplir le rôle d'hôtes et de ne pas regarder à la dépense...
>
> Un représentant d'une compagnie canadienne de chemin de fer a présidé une réception dernier cri de la série de "base ball" de 1930.

Je voudrais savoir si quelque représentant des chemins de fer Nationaux du Canada a présidé cette réception dernier cri, et, si oui, qui il est et combien cela a coûté au peuple canadien.

Sir HENRY THORNTON: Dans quel pays et dans quelle ville cette réception a-t-elle été donnée?

M. STEWART: C'était relativement à la série mondiale de 1930.

Sir HENRY THORNTON: C'était probablement aux Etats-Unis?

M. STEWART: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Je n'en sais rien et je ne connais aucun fonctionnaire des chemins de fer Nationaux canadiens qui y a participé.

M. STEWART: J'aimerais savoir si l'on veut parler d'un officier des chemins de fer Nationaux.

Sir HENRY THORNTON: Non. Il n'est pas fait mention des chemins de fer Nationaux?

M. POWER: Si vous assistiez à une série mondiale et si quelqu'un vous demandait de présider une telle bambochade, accepteriez-vous?

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai probablement assisté depuis les neuf dernières années qu'à une partie de "base ball" et je n'ai jamais assisté à une célébration à l'occasion d'un championnat de "base ball". Je ne connais rien de l'incident dont vous parlez, et je ne sache pas qu'aucun fonctionnaire des chemins de fer Nationaux y ait participé.

M. STEWART: Un fonctionnaire des chemins de fer Nationaux aurait-il pu y participer?

Sir HENRY THORNTON: Non, c'eût été tout à fait impossible. Il y a d'autres chemins de fer au Canada.

Je voudrais dire que, pour ma part et d'après ce que je sais, aucun fonctionnaire des chemins de fer Nationaux n'a pris part à la célébration mentionnée dans cet article.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, j'aimerais avoir un état des dépenses faites par les administrateurs des chemins de fer Nationaux ainsi que le chiffre des traitements qu'ils recevaient, jusqu'à la nomination du nouveau conseil d'administration, il y a cinq ans.

M. POWER: Pour les deux.

Le PRÉSIDENT: Demandons-le pour un an avant et un an après le changement; ce n'est que juste.

Allons-nous revenir maintenant à la routine ou quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. POWER: Avant de revenir à nos délibérations, puis-je demander si nous ne pouvons pas obtenir la liste des vendeurs de traverses sous le régime de la loi pour remédier au chômage?

Le PRÉSIDENT: J'ai déjà rendu une décision adverse.

L'hon. M. MANION: Oui, pourvu que nous ayions aussi les listes pour les années précédentes. Nous devrions toutes les avoir.

M. POWER: Qui va les fournir?

L'hon. M. MANION: M. Vaughan le peut. Puis-je dire un mot afin d'éviter tout malentendu dans le public. Que ces traverses aient été achetées surtout de fournisseurs d'un même parti politique ou de l'autre, je désire déclarer que les chemins de fer Nationaux n'ont pas perdu $1 du fait du prix des traverses. Ces chemins de fer ont fixé le prix, adjugé les contrats et acheté les traverses; de sorte que ni un gouvernement ni l'autre n'a fixé de prix. Les deux administrations ont recommandé l'adjudication de contrats à certains fournisseurs qui leur avaient écrit et ils ont transmis leurs recommandations.

L'hon. M. CHAPLIN: Dois-je comprendre que le ministre a dit qu'il donnerait des renseignements à propos de traverses ou de contrats pour la fourniture de traverses présentement en cours d'exécution. S'il en est ainsi, je m'y opposerai certainement, parce que c'est contraire aux décisions déjà prises. Je consens à ce que l'on s'enquiert des transactions passées, mais quant à un contrat en cours d'exécution c'est contraire à la procédure de la Chambre et du Comité.

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas que mon ami M. Chaplin ait raison sous ce rapport. Il ne s'agit ni du prix ni des contrats. Je ne suis qu'un membre du Comité et je suis à sa disposition.

Le PRÉSIDENT: Je veux faire remarquer qu'aucun des achats de traverses actuellement en cours n'entre dans le budget des chemins de fer Nationaux; ce sont des entreprises pour remédier au chômage et ils échappent à notre juridiction.

M. POWER: Nous avons demandé ce renseignement à la Chambre et n'avons pu l'obtenir.

L'hon. M. MANION: Mais on a demandé toutes sortes d'autres renseignements à la Chambre.

M. POWER: Peu m'inporte où nous nous les procurons, mais j'aimerais les obtenir.

M. MACMILLAN: Je voudrais savoir si c'était la pratique d'accorder $40 en or à chaque réunion du conseil d'administration?

Sir HENRY THORNTON: Voulez-vous parler du conseil?

M. MACMILLAN: Du conseil d'administration.

Sir HENRY THORNTON: Non. Les administrateurs reçoivent un traitement de $2,000. Je ne crois pas qu'on leur accorde autre chose que ces $2,000. Le comité exécutif se réunit hebdomadairement et parfois plus souvent, et, je crois qu'un arrêté ministériel lui a octroyé $40 par réunion.

M. MACMILLAN: Les reçoit-il maintenant?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Le conseil d'administration reçoit un traitement de $2,000 par année. Si un administrateur appartient au comité exécutif il reçoit $40 par réunion.

M. MACMILLAN: Et on lui paie ses dépenses en sus?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MACMILLAN: J'aimerais avoir les comptes de dépenses des administrateurs, pour une période de deux ans avant et après l'élection du nouveau conseil d'administration.

Sir HENRY THORNTON: Vous voulez dire deux ans avant et jusqu'à date?

M. MACMILLANS Oui.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas un fait que les membres du conseil d'administration ont subi une réduction de 10 pour cent de leurs émoluments, tout comme les autres employés?

Sir HENRY THORNTON: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Je sais qu'ils touchent $1,800.

M. MUNN: Dois-je comprendre que les membres du conseil exécutif reçoivent $40 par réunion, en plus de leur rémunération?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MUNN: A-t-on déduit 10 pour cent de leur salaire?

Sir HENRY THORNTON: Oui, les administrateurs ont subi la réduction de 10 pour cent de leur salaire.

M. MACMILLAN: Quelle est la pratique actuelle du conseil d'administration quant aux dépenses de ses membres?

Sir HENRY THORNTON: Ils reçoivent une allocation de $15 par jour. Je ne puis dire juste la date de l'inauguration de ce régime, mais c'est le nouveau conseil qui l'a adopté, il y a quelques mois.

M. MACMILLAN: Depuis l'avènement du nouveau conseil?

Sir HENRY THORNTON: Oui, monsieur MacMillan.

M. BELL: Monsieur le président, pour me reporter à la question de M. Power sur le nombre des entrepreneurs de traverses, et le fait qu'il n'a pu obtenir ces renseignements à la Chambre, je voudrais invoquer la constitution. . .

M. POWER: Passez dans nos rangs.

M. BELL: Et faire admettre que ce Comité ne devrait pas transmettre ces renseignements au major Power avant que la Chambre n'ait décidé qu'il y a droit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Bell, j'ai déjà décidé qu'il n'est pas du ressort du Comité d'étudier cette question puisque ces achats de traverses se font à même un fonds de secours pour remédier au chômage, et ne figurent pas au budget des chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. EULER: Au cours de l'an dernier a-t-on acheté d'autres traverses que celles acquises de cette manière?

M. VAUGHAN: Non. Nous avions un ancien contrat, se rattachant à la vente d'une propriété, aux termes duquel il nous est fourni 150,000 traverses par année; il n'y a pas eu de nouveau contrat.

M. DUFF: Je soulève un point d'ordre. Si je comprends bien cette question touchant l'achat de traverses en vertu de la Loi pour remédier au chômage, j'en conclus qu'on devait transmettre aux chemins de fer Nationaux une somme fixe pour acheter des traverses.

Le PRÉSIDENT: Une somme maximum.

M. DUFF: Quel que fût le prix des traverses? Et bien, je crois que nous avons maintenant le droit d'aller au fond de cette affaire parce que les chemins de fer Nationaux du Canada devaient acheter, et de fait, achètent ces traverses, parce qu'ils émettent des chèques à cet effet, et que ces sommes figurent dans le budget du réseau; en fin de compte, c'est le gouvernement qui devra verser cette somme aux chemins de fer Nationaux du Canada. Ainsi j'en arrive à croire que nous sommes parfaitement dans l'ordre lorsque nous demandons les renseignements nécessaires touchant les sommes versées pour l'achat de ces traverses.

Le PRÉSIDENT: J'ai déjà rendu ma décision sur cette question. Le Comité peut la renverser.

M. POWER: J'ai compris, monsieur le président, peu avant que M. Bell eût soulevé cette question, que nous devions obtenir ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Pas d'après mes paroles, monsieur.

L'hon. M. MANION: J'ai dit que je n'avais aucune objection à formuler contre la publication des noms. Quelques membres du Comité sont d'opinion contraire. Tout comme mon ami, je m'en remets à la décision du Comité.

M. POWER: Je constate que le ministre est consentant.

L'hon. M. MANION: A condition que nous obtenions aussi les listes des autres années.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du Comité? Si on ne fait pas de proposition, nous allons passer à autre chose. Pour ce qui me concerne, vous ne les obtiendrez pas, à moins que le Comité n'en décide autrement.

M. POWER: J'en appelle de votre décision.

Le PRÉSIDENT: Très bien; faites votre proposition par écrit.

M. DUFF: Je ne crois pas que nous devrions prendre le vote là-dessus. Le Comité devrait obtenir ce renseignement. L'an prochain, quand nous demanderons encore au ministre les noms de ceux qui ont obtenu de l'emploi sous l'empire de la Loi pour remédier au chômage, il nous répondra qu'il ne possède pas ce renseignement, que le gouvernement a versé une somme globale. Nous ne pourrons pas l'obtenir de la Chambre, si nous ne l'obtenons pas du Comité.

Le PRÉSIDENT: Ce serait malheureux. Ma décision est bien fondée, selon moi.

M. POWER: Techniquement, oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du Comité? Voulez-vous obtenir ou non ces renseignements? Peu me chaut.

M. POWER: J'aimerais les obtenir, et je propose que nous les obtenions.

M. MUNN: J'appuie cette motion.

M. BELL: J'insiste encore, monsieur le président, sur le côté constitutionnel de cette question; si nous ne pouvons obtenir ces renseignements de la Chambre, nous ne le pourrons pas plus d'un comité de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Il faut me prononcer sur cette motion, et je décide que M. Power ne peut obtenir ici ces renseignements. M. Power en appelle de la décision du président. Appuie-t-on le président? Le secrétaire voudra bien compter les votes.

Le SECRÉTAIRE: Sept.

Le PRÉSIDENT: Ceux, maintenant qui s'opposent à ce qu'on en appelle de la décision du président.

Le SECRÉTAIRE: Sept.

M. BEAUBIEN: Le ministre n'est-il pas obligé de voter?

L'hon. M. MANION: Puisqu'il me faut voter, je vote pour le maintien de la décision du président. J'ai été assez loyal pour ne pas voter. Maintenant je l'ai fait, et la question est réglée.

Le PRÉSIDENT: Ma décision est maintenue et nous passons à autre chose.

Messieurs, lors de notre réunion, la semaine dernière, nous étions à étudier le rapport annuel du président, et nous en étions rendus à la question des frais d'exploitation, à la page 7. Y a-t-il quelque point dans la partie déjà revue que le Comité aimerait discuter?

M. BEAUBIEN: L'autre jour, j'ai demandé au Comité quelques renseignements relativement au Château Laurier.

Le PRÉSIDENT: M. Beaubien a demandé l'autre jour quelques renseignements sur le Château Lanrier. La direction est-elle prête à répondre?

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas saisi la question.

Le PRÉSIDENT: Le 12 avril, M. Beaubien a demandé des renseignements relativement aux améliorations faites au Château Laurier, à Ottawa. Peut-on avoir ces renseignements?

M. MACMILLAN: Quelle page?

Le PRÉSIDENT: A la page 54 des témoignages:

> M. BEAUBIEN: Puis-je demander que les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada nous procurent ces renseignements? J'ai reçu de nombreuses lettres, et des rumeurs, assez importantes, ont circulé dans tout le pays relativement aux améliorations ou altérations que l'on a faites au Château Laurier, au logement du premier ministre. J'aimerais savoir qui les a demandées et quel en a été le coût.

Je suppose que le logement veut dire "l'appartement"?

On me dit que ces renseignements ne seront pas prêts aujourd'hui.

M. BEAUBIEN: Et je n'ai pas apporté ma serviette.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser se rattachant aux pages 5, 6 et 7 qui contiennent l'exposé des recettes d'exploitation?

L'hon. M. EULER: Où en sommes-nous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Lors de notre dernière réunion, il y a une semaine, nous avons lu les pages 5, 6 et la moitié de la page 7 du rapport du président au ministre, ce qui, comme vous le savez, est la procédure régulière; il arrive souvent qu'on ait à discuter ce sujet. L'autre jour nous avons eu une discussion sur la question du trafic par camions, ce qui se rattache au dernier paragraphe

des dépenses d'exploitation. Ces chiffres sont étonnants; je n'irai pas jusqu'à dire qu'ils sont illuminants, mais j'espère que les membres du Comité, tout comme les députés, ont étudié ces chiffres. A mes yeux, ils sont saisissants; ils illustrent bien toute la gravité de la situation, autant qu'ils portent atteinte au crédit du pays et à la situation ferroviaire en ce pays.

M. DUFF: Monsieur le président, y trouve-t-on quelque chose de nouveau?

Le PRÉSIDENT: Si un membre du Comité veut faire une observation, je lui en laisse l'opportunité.

Sir HENRY THORNTON: Quant à la situation générale, et particulièrement en ce qui a trait à la présente année, je ferai la remarque suivante: Nous constatons que les recettes de notre réseau, pour les trois premiers mois se terminant le 31 mars de cette année, ont diminué de $8,590,000, soit de 17.8 pour cent. Nos dépenses ont fléchi de $8,902,000, ou de 17.8 pour cent, à peu près la même proportion.

Pour les deux mois se terminant le 1er mars, les recettes des chemins de fer américains de première classe ont diminué de 22.8 pour cent, et les dépenses de 22.2 pour cent. Ceci pour indiquer comment vont les affaires cette année. Ces chiffres démontrent aussi que les diminutions des dépenses coïncidant avec les diminuetions de recettes; la diminution de nos recettes est de 17.8 pour cent pour une période correspondante, à comparer à 22.8 pour cent aux Etats-Unis. Sous le rapport des recettes nous sommes quelque peu en meilleure posture que la moyenne des chemins de fer américains de première classe.

Cette remarque n'a aucune portée directe sur le présent rapport, mais tout de même elle s'y rattache quelque peu.

L'hon. M. EULER: Serait-il juste de faire la comparaison avec l'autre chemin de fer canadien?

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas les chiffres devant moi. On pourrait faire la comparaison quand son rapport sera publié.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous continuer, ou bien discuterons-nous cet aspect de la question?

M. MACMILLAN: Je propose l'ajournement, monsieur le président; il est maintenant une heure moins dix minutes.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à quand? Demain matin, à onze heures.

La séance est levée pour être reprise le mercredi, 27 avril, à onze heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231,

Le 27 avril 1932.

Le Comité permanant des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à onze heures du matin, sous la présidence effective de M. Hanson.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry Thornton a demandé qu'on lui permette de faire ce matin une déclaration devant le Comité. Quand on me choisit comme président de ce Comité, j'ai promis, entre autre choses, à sir Henry Thornton qu'on lui procurerait toutes les chances de présenter sa cause et qu'on agirait loyalement envers lui. Je vais demander au Comité d'entendre immédiatement sir Henry Thornton.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président et messieurs: En conformité d'une résolution de votre Comité, en date du 12 avril 1932, demandant la production de copie de toute résolution adoptée par le conseil d'administration touchant la maison de Montréal mise à la disposition du président des chemins de fer Nationaux du Canada, et tout autre renseignement écrit, avec, en plus, un mémoire touchant cette transaction, nous déposons des copies authentiques de toutes les résolutions inscrites aux procès-verbaux des réunions du conseil d'administration, ainsi qu'une copie du bail.

Le comité exécutif du conseil d'administration, le 17 septembre 1929, adoptait la résolution suivante:

> Attendu que, dans l'opinion des membres du comité exécutif, il est essentiel au bon fonctionnement des affaires de la compagnie, que son président dispose à Montréal d'un domicile convenable, il est unanimement résolu que le comité exécutif loue, aux termes et conditions qu'il jugera raisonnables, une maison convenable et bien meublée pour l'usage du président de la compagnie.

Le 23 septembre 1929, le conseil d'administration adoptait cette autre résolution:

> Pour faire suite à l'idée de louer une maison convenable à Montréal pour l'usage du président de la compagnie, il est décidé que la résolution à cet effet adoptée le 17 septembre par le comité exécutif soit approuvée, et le comité est en conséquence autorisé à louer, aux termes et conditions qu'il jugera raisonnables, une maison convenable et bien meublée pour l'usage du président de la compagnie.

Le procès-verbal de la réunion du comité exécutif tenue le 24 mars 1930 est libellé dans les termes suivants:

> Le président quitta alors la réunion, et on mentionna la résolution du conseil d'administration, adoptée le 23 septembre 1929, touchant la location d'un domicile officiel pour le président, ainsi que les démarches entreprises à cet effet.
>
> On décida que, pour donner effet à l'intention des administrateurs et la rendre effective de la date même de la résolution, on devait, lors de l'acquisition de la maison, faire un arrangement avec le président, quant au loyer, à compter de la date de son présent contrat.

Le 16 juin 1930, le comité exécutif du conseil d'administration adoptait la résolution suivante:

> Il est résolu que la compagnie prenne à loyer de Georges H. Séguin, pour une période de dix (10) années commençant le premier jour d'août mil neuf cent trente (1930) et se terminant le trente et unième jour de juillet mil neuf cent quarante (1940), la maison portant le n° 1415, avenue des Pins, ouest, dans la ville de Montréal, pour un loyer annuel de quinze mille sept cent vingt-cinq dollars ($15,725), payable trimestriellement le premier jour des mois de février, mai, août et novembre de chaque année, le premier versement étant dû le 1er novembre prochain (1930), sous réserve des conditions suivantes de la part de la compagnie, savoir;—
>
> Tenir la maison en bon état de réparations locatives pendant la durée entière du bail.
>
> Occuper la maison comme domicile seulement, et pour aucun autre but.
>
> Payer toutes les taxes et impositions foncières, générales ou spéciales, de quelque nature qu'elles soient dont ledit immeuble pourra être grevé pendant la durée du bail.

Le procès-verbal de la réunion du comité exécutif du conseil d'administration, tenue le 7 août 1930, est libellé dans les termes suivants:

> Il fut résolu que l'approbation donnée, le 16 juin 1930, par le comité exécutif à la location consentie par la compagnie d'une maison (n° 1415 avenue des Pins, ouest) comme domicile du président, et confirmée par les administrateurs le 23 septembre 1929, soit maintenant inscrite au procès-verbal de ladite réunion du 16 juin 1930.

Quand je vins au Canada discuter avec le gouvernement d'alors mon acceptation de la présidence des chemins de fer Nationaux du Canada, j'ai déclaré au gouvernement du jour que la charge qu'on me demandait d'assumer était des plus difficiles, en raison de l'état financier et des autres circonstances; j'ajoutai que j'étais disposé à l'accepter à un salaire annuel de $50,000, sauf une augmentation substantielle si je réussissais, avec l'aide du personnel, à améliorer de façon notable l'exploitation et les recettes.

En 1928, quelques administrateurs me manifestèrent le désir de m'octroyer une gratification de $100,000 en reconnaissance de ce qu'on avait accompli au cours des cinq années précédentes, me disant que d'autres compagnies avaient pris une décision semblable. Je pris cette offre en considération, mais je préférai ne pas l'accepter car je ne la considérais pas juste pour les autres fonctionnaires exécutifs qui avaient rendu des services très efficaces.

Les archives établissent qu'à ce moment-là j'étais sous contrat jusqu'au 4 octobre 1930, et le conseil d'administration du jour crut que, par suite de l'amélioration notable du réseau, il n'était que juste de rédiger un nouveau contrat à des conditions beaucoup plus avantageuses pour moi; en d'autres termes, on crut qu'il était temps d'accorder au président un salaire qui put soutenir la comparaison avec ceux des autres réseaux ferroviaires importants.

Après avoir rejeté l'offre du bonus de $100,000 en reconnaissance de services passés, j'acceptai la proposition que le conseil d'administration me fit alors, à l'effet que le chemin de fer, pour reconnaître la valeur de mes services, me procurât un domicile officiel à titre de président de cette entreprise, et non pas seulement à ce titre, mais parce que le conseil d'administration trouvait opportun que le chef de cette organisation fût pourvu d'une maison convenable pour l'accomplissement des nombreux devoirs qui lui incombaient.

Il n'est pas déraisonnable de signaler que j'ai de toutes manières voulu coopérer avec le présent conseil, et éviter à la compagnie toutes autres dépenses

à mon endroit. Bien que la résolution touchant la maison eut spécifié que cette dernière devait être "convenablement meublée", j'ai assumé, en raison de la mauvaise situation financière qui s'ensuivit, le paiement de toutes les réparations, de la mise en bon état, et du mobilier de la maison; depuis que je l'habite j'en ai personnellement payé les frais d'entretien, et, ainsi, j'ai assumé une lourde responsabilité s'établissant à plus de cinquante mille dollars, toutes choses que ne prévoyait pas la résolution. Conséquemment, ce privilège d'habiter gratuitement une maison, loin de m'avantager est plutôt devenu une lourde charge.

Le contrat, tel que rédigé entre le gouvernement et moi, stipulait le versement d'une somme de $75,000 par année plus un allocation raisonnable pour mes dépenses. Les membres du conseil d'administration du jour, et l'honorable C. A. Dunning, alors ministre des Chemins de fer et Canaux, prétendent que cette allocation devait être fixés par le conseil d'administration. On l'établit à $15,000 par année et elle ne devait pas couvrir les nombreuses dépenses occasionnées par mes fonctions, mais les seuls déboursés officiels attachés à ma position de président des chemins de fer Nationaux du Canada.

Les administrateurs ont aussi convenu que je pourrais recevoir une allocation de la *Ontario Car Ferry Company*, entreprise non régie par les chemins de fer Nationaux du Canada mais possédée conjointement avec le *Buffalo, Rochester and Pitsburg Railway;* en plus, $5,000 à titre de président du chemin de fer Vermont-Central, et une autre somme égale comme président du *Grand Trunk Western Railroad,* deux filiales des chemins de fer Nationaux du Canada.

Pour jeter plus de lumière sur la situation, au point où nous en sommes, je dépose ici les dépêches échangées entre M. Tom Moore, actuellement à la Conférence internationale du Travail, à Genève, ancien membre et membre actuel du conseil d'administration, et moi-même.

MONTRÉAL, 20 avril 1932.

MOORE, Canada, Genève.

Contestations au Comité de la Chambre touchant les versements et les allocations que les administrateurs m'ont accordés en plus du salaire fixe spécifié au contrat, et ce, dans l'intention de limiter ma rémunération au salaire déjà fixé. Je comprends qu'au moment de la signature du contrat en 1929, on avait discuté toute cette question avec le ministre des Chemins de fer, et il paraissait admis que le conseil d'administration était libre d'accorder à sa discrétion d'autres versements et allocations annuels, comme les sommes provenant du Vermont-Central et du *Grand Trunk Western,* et qu'il pouvait aussi, selon son gré, me fournir gratuitement une maison, et en conformité de ce qui précède les adminstrateurs auraient agi. J'apprécierais une dépêche venant de vous m'informant si telle est votre opinion, corroborant la mienne, à l'effet que tout ce que je dis ci-dessus est conforme aux faits.

THORNTON.

GENÈVE 1932, 21 avril, 3 h. 15 du matin.

THORNTON, chemins de fer Nationaux du Canada, Montréal.

Je crois votre interprétation exacte et je suis convaincu que le gouvernement a voulu donner aux administrateurs entière liberté d'accorder des allocations que vous mentionnez et qui ne parurent pas en conflit avec les termes de votre contrat.

MOORE.

L'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable C. A. Dunning, déclare, et est prêt à confirmer, que:

> Le contrat de sir Henry Thornton stipulait un salaire annuel de $75,000 et spécifiait qu'on lui rembourserait ses dépenses légitimes. Le conseil d'administration possède exactement les mêmes pouvoirs relativement aux dépenses de sir Henry Thornton que vis-à-vis toutes les autres dépenses du réseau des chemins de fer Nationaux.

MM. Campbell, McMaster, Couture, Kerry et Bruneau, avocats, de Montréal, me font tenir l'opinion juridique suivante:

C'est M. Campbell qui a signé le document.

> J'ai étudié les termes de l'accord intervenu le 23 octobre 1929 entre Sa Majesté le Roi, représenté par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et vous-même, ainsi que l'accord, en date du 23 septembre 1929 entre vous-même et la compagnie des chemins de fer Nationaux. J'ai aussi parcouru les diverses résolutions du conseil d'administration et du comité exécutif de votre compagnie, que vous m'avez soumises touchant la question de vos émoluments et allocations.
>
> Après une étude approfondie de tous ces documents et après nos entretiens sur le sujet, je suis d'avis qu'il n'y a rien dans votre contrat avec le gouvernement, ni avec les chemins de fer Nationaux du Canada, qui puisse empêcher les administrateurs de ce réseau d'adopter les diverses résolutions que vous m'avez soumises touchant les émoluments et allocations, en excédent de votre salaire spécifié de soixante-quinze mille dollars ($75,000) par année.
>
> Je suis d'avis que les diverses décisions prises en la matière par les administrateurs de la compagnie des chemins de fer Nationaux, telles qu'exposées dans ces résolutions, étaient de leur ressort en vertu des statuts régissant la compagnie, et des règlements émis par cette dernière et approuvés par le Gouverneur général en son conseil.

Dans ce mémoire on signale au début que quelques-uns des administrateurs me proposèrent, en 1928, une gratification de $100,000, et que je la refusai. Cependant, j'approuvai l'idée préconisée par quelques-uns des administrateurs à l'effet que la compagnie devrait se pourvoir d'une maison pour l'usage de son chef exécutif. M. J. Gill Gardner, membre de l'ancien conseil d'administration, relate ainsi qu'il suit les phases de cette transaction:

> Au printemps de 1929, les administrateurs consacrèrent une attention spéciale à la question de rédiger un nouvel accord financier touchant les services du président.
>
> On fit observer que diverses grandes entreprises commerciales jugeaient désirable de fournir des domiciles officiels, où pourraient habiter les personnes qui détiennent de temps en temps des postes élevés.
>
> Les administrateurs songèrent d'abord à l'acquisition d'un domicile officiel, mais on décida par la suite de ne pas engager de capitaux, et le 17 septembre 1929, le comité exécutif adoptait la résolution suivante, savoir:
>
> > Attendu que, dans l'opinion des membres du comité exécutif, il est essentiel au bon fonctionnement des affaires de la compagnie, que son président dispose à Montréal d'un domicile convenable, il est unanimement résolu que le comité exécutif loue, aux termes et conditions qu'il jugera raisonnables, une maison convenable et bien meublée pour l'usage du président de la compagnie.

Le 23 septembre 1929 le conseil d'administration adoptait une autre résolution qui se lit ainsi:

> Pour faire suite à l'idée de louer une maison convenable à Montréal pour l'usage du président de la compagnie, il est décidé que la résolution à cet effet adoptée le 17 septembre par le comité exécutif soit approuvée, et le comité est en conséquence autorisé à louer, aux termes et conditions qu'il jugera raisonnables, une maison convenable et bien meublée pour l'usage du président de la compagnie.

Je puis faire observer ici que la question du salaire était encore à l'étude, mais elle fut réglée lorsqu'on décida de fournir une maison. Je puis rappeler que selon les termes de la résolution plus haut citée, la maison devait être "bien meublée", mais de fait, quand surgit la question de l'ameublement convenable, le président fit lui-même les déboursés nécessaires.

Pour faire suite à la résolution (dont copie est ci-jointe) du 16 juin 1930, on prit à bail de George H. Séguin, une maison portant le n° 1415 de l'avenue des Pins, ouest, Montréal, pour en faire la demeure officielle du président de la compagnie.

Il semble y avoir quelque malentendu au sujet de l'achat de la maison en question, que le propriétaire offrait en vente. Cependant la compagnie ne prit aucune part à l'achat. Elle l'a tout simplement louée du bailleur ci-dessus nommé aux termes et conditions stipulés dans la copie du bail ci-annexée.

Puis-je ajouter que le projet fut favorablement accueilli par l'honorable James A. Robb, ministre suppléant des Chemins de fer et Canaux.

A titre d'ancien administrateur je suis parfaitement au fait de cette transaction, et, pour terminer, qu'on me permette de signaler que les administrateurs ne se sont laissé guider que par leur bonne volonté envers la compagnie et son président, en vue du fait que ce sont surtout ses efforts qui ont largement contribué à créer un réseau homogène, très efficace, doté d'un personnel loyal et enthousiaste, là où l'on comptait autrefois plusieurs chemins de fer concurrents et antagonistes.

J'ajouterai qu'en 1922 l'état financier de tout le réseau s'établissait comme suit:

Recettes nettes d'exploitation	$ 4,726,951
Disponibilités pour le service des intérêts	1,211,921
Déficit après le paiement des intérêts au public	33,911,315

et en 1928 on pouvait constater ceci:

Recettes nettes d'exploitation	$56,039,462
Disponibilités pour le service des intérêts	45,131,694
Surplus après le paiement des intérêts au public	3,185,686

Le conseil d'administration actuel a continué les versements jusqu'à ce que j'abandonnasse les sommes provenant du Vermont-Central et du *Grand Trunk Western*.

Je crois nécessaire, en toute justice, de saisir cette occasion pour affirmer devant le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'on a représenté sous un faux jour devant le public la question des dépenses des fonctionnaires et employés, et celle des cotisations de cercles, etc., et ce faux exposé des journaux est de nature à faire croire que la prodigalité est grande. La simple justice que je dois à ceux qui sont visés m'oblige à saisir l'occasion présente pour vous assurer, après mûre réflexion, que ces bruits sont sans fondement. Tant au point de vue efficacité qu'au point de vue honnêteté, le personnel des chemins de fer Nationaux du Canada peut aisément soutenir la comparaison avec les modèles du genre.

On devrait reconnaître, en abordant la question des dépenses de voyages sur un réseau de cette ampleur, que les chiffres sont comparativement modérés, bien qu'ils paraissent élevés au premier abord. On fait souvent mention d'une somme approximative de $1,900,000 en 1930 et de $1,600,000 en 1931 comme si c'était là le compte des dépenses de voyage des fonctionnaires, et même, des frais d'amusements des employés supérieurs. Ces chiffres représentent en réalité les frais annuels de voyage de 3,500 employés du réseau des chemins de fer Nationaux, parmi lesquels on compte 712 fonctionnaires. Les dépenses de voyage comprennent tous les déboursés aux hôtelleries de la compagnie ou autres, les billets de wagons-lits, les repas et toutes autres dépenses incidentes et nécessaires. On doit se rappeler que sur un chemin de fer comme le nôtre, il y a plusieurs centaines d'hommes qui sont presque toujours éloignés de leur domicile pour les affaires de leur compagnie. La moyenne mensuelle de ces dépenses de voyage s'établit à environ $40 par homme obligé par ses fonctions d'effectuer des déboursés. En 1931, les dépenses de voyage de 712 fonctionnaires, à l'exclusion des catégories d'employés, ont été de $514,000.

Une autre affirmation qui a aussi beaucoup attiré l'attention publique c'est que le chemin de fer débourse une somme annuelle de $100,000 en cotisations aux clubs sociaux en faveur des fonctionnaires et du personnel. Rien ne peut justifier une semblable déclaration, pas plus en 1930 qu'en toute autre année. Le plus fort déboursé qu'on ait fait en aucun temps de ce chef s'élevait à $20,000, et nous ne permettons plus aucun déboursé de ce genre, sans que le conseil d'administration ait statué sur la nécessité de faire partie de ces clubs. De fait, c'est une pratique bien connue que les grandes maisons d'affaires font enrôler leurs fonctionnaires dans les clubs importants où l'on vient en contact avec des hommes influents et éminents. Je ne connais pas d'entreprise, dont le but est d'obtenir la clientèle du public, qui puisse complètement s'affranchir de la nécessité d'offrir dans une mesure raisonnable des amusements à ses clients. Les chemins de fer Nationaux ne peuvent faire exception à la règle générale. En 1930 et 1931 notre réseau a dépensé en cotisations aux clubs d'affaires une moyenne de $18,016. Voici un exposé sommaire de toutes les dépenses en cotisations de clubs d'affaires ou sociaux pour 1930 et 1931:

	1930		1931	
	Admission	Cotisations	Admission	Cotisations
Clubs d'affaires..	$ 1,294 00	$18,640 55	$ 356 50	$17,393 79
Clubs sociaux.	9,543 00	19,948 32	2,920 50	17,696 84
	$10,837 00	$38,588 87	$3,277 00	$35,090 63

Les sommes déboursées pour les clubs d'affaires représentent les cotisations aux *Boards of Trade,* chambre de commerce, associations de fonctionnaires du trafic, de mécaniciens et d'autres employés, etc...

L'amélioration constante dans les résultats financiers des chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1923 jusqu'à ce que la tourmente vint nous frapper, est attribuable pour une bonne partie au zèle et à l'efficacité des fonctionnaires du réseau, et non moins à la loyauté enthousiaste de milliers d'employés, répartis de l'Atlantique au Pacifique, sans la coopération desquels on n'aurait pu réaliser aucun progrès. Je profite de cette occasion pour exprimer de nouveau mon appréciation et ma gratitude à tous les employés de la compagnie qui ont, dans les bons comme les mauvais jours, donné à notre entreprise un support loyal, continu et inébranlable.

Monsieur le président, je dépose la pièce suivante au dossier:

Ce huitième jour du mois d'août, mil neuf cent trente;

Devant Mtre Lionel Joron, le notaire soussigné, dûment admis et assermenté dans et pour la province de Québec, résidant et pratiquant dans la cité et le district de Montréal;

ONT COMPARU: G. Henri Séguin, résidant en la cité de Montréal, notaire, ci-après appelé le bailleur, qui, par les présentes, loue pour le terme de dix ans (10) à compter du premier jour du mois d'août, mil neuf cent trente (1930), pour se terminer le trente-unième jour de juillet mil neuf cent quarante (1940), à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, corporation dûment constituée, ayant son principal siège d'affaires en la cité de Montréal, ici présente et dûment représentée par sir H. W. Thornton, de la cité de Montréal, président de ladite compagnie, et par R. P. Ormsby, de la cité de Montréal, son secrétaire, tous deux dûment autorisés aux fins des présentes par une résolution du conseil d'administration de ladite compagnie adoptée lors de sa réunion dûment tenue en la cité de Montréal le quinzième jour du mois de mars, mil neuf cent vingt-six (1926), dont copie restera annexée à l'original des présentes, après avoir été signée *ne varietur* par le notaire soussigné, ci-après appelée la locataire, ici présente et acceptant pour elle-même, ses successeurs et ayants-cause, les propriétés immobilières suivantes, savoir:

DESCRIPTION

"A" Un emplacement ayant front sur l'avenue des Pins, dans Redpath, dans la cité de Montréal, de cent cinquante-cinq pieds de largeur sur l'avenue des Pins et comprenant:

(*a*) Les subdivions quarante-deux et quarante-trois du lot original numéro mil sept cent cinquante-cinq (1755-42 et 43) au plan et livre de renvoi officiels pour le quartier Saint-Antoine;

(*b*) La partie sud-ouest de la subdivision numéro quarante-quatre dudit lot original mil sept cent cinquante-cinq (1755 S.O. partie 44) audit plan et livre de renvoi officiels, mesurant trente-cinq pieds de largeur en front et en arrière, sur toute la profondeur de ladite subdivision numéro quarante-quatre, bornée au front par l'avenue des Pins, en arrière par les subdivisions quatre-vingt-un et quatre-vingt-deux (81 et 82), au nord-est par le reste de ladite subdivision quarante-quatre, et au sud-ouest par la subdivision quarante-trois du susdit lot officiel.

"B" Un emplacement également situé dans Redpath Crescent, dans Redpath, et comprenant:

(*a*) La partie sud-ouest de la subdivision numéro quatre-vingt-un dudit lot original numéro mil sept cent cinquante-cinq (1755-S.O. partie 81) mesurant vingt-trois pieds neuf pouces de front et six pieds dix pouces de largeur en arrière, sur une profondeur de quatre-vingt-neuf pieds un pouce sur la ligne sud-ouest, et cent deux pieds huit pouces sur la ligne nord-est, bornée en front par ledit Redpath Cresent, en arrière par la subdivision numéro quarante-quatre dudit lot original numéro mil sept cent cinquante-cinq, au sud-ouest par la subdivision numéro quatre-vingt-deux dudit lot officiel, et au nord-est par le reste de ladite subdivision numéro quatre-vingt-un dudit lot original numéro mil sept cent cinquante-cinq.

(*b*) Les subdivisions numéros quatre-vingt-deux et quatre-vingt-trois dudit lot original numéro mil sept cent cinquante-cinq auxdits plan et livre de renvoi officiels avec la maison y construite portant le numéro civique 1415 de ladite avenue des Pins, et dont les deux murs pignons sont entièrement construits sur les terrains ci-dessus décrits, et dont la locataire se déclare contente et satisfaite.

PRIX

Le présent bail est fait pour et moyennant la somme de cent cinquante-sept mille deux cent cinquante dollars ($157,250) à être versée

pendant le terme dudit bail à compter du premier jour du mois d'août mil neuf cent trente (1930) payable comme suit:

Quinze mille sept cent vingt-cinq dollars ($15,725) annuellement en quarante versements trimestriels égaux et consécutifs de trois mille neuf cent trente et un dollars vingt-cinq cents ($3,931.25) chacun, payables le premier jour des mois de février, mai, août et novembre de chaque année, le premier versement devenant échu le premier jour du prochain mois de novembre (1930) pour se continuer ainsi jusqu'à, et y compris, le trente et unième jour du mois de juillet de l'an mil neuf cent quarante (1940).

CONDITIONS

Le présent bail est fait sous réserve des clauses et conditions suivantes qui en forment partie intégrante, et que le locataire s'engage et s'oblige à observer, savoir:—

1. Payer le coût du présent bail ainsi qu'une copie certifiée à être remise au bailleur.

2. Acquitter la taxe d'eau et toutes les autres taxes et impositions foncières générales et spéciales grevant lesdits immeubles, à compter de ce jour, et la proportion des impôts de l'année courante à compter de ce jour, ainsi que, à compter de ce jour, tous les versements à échoir de toutes impositions spéciales, dont le paiement est réparti sur un certain nombre d'années.

3. Faire toutes les réparations de quelque nature que ce soit aux immeubles ci-dessus décrits et présentement cédés à bail; payer toutes les primes d'assurances contre l'incendie.

4. Se conformer, touchant la jouissance de ces immeubles, aux conditions et stipulations énoncées dans le titre de propriété du bailleur, savoir:—

"On ne devra y construire aucune maison à logements ou appartements, ou en construire ou en diviser une de telle manière qu'elle puisse être occupée par deux ou plusieurs familles, ayant chacune l'usage d'une partie de cette maison sans communications intérieures; tout bâtiment érigé sur ledit terrain devra uniquement servir de domicile, ou de dépendance d'icelui, et ne pourra devenir école, hôpital, taverne, ou le siège d'aucun genre de commerce, d'affaires ou d'industrie, ou servir aux fins et buts de toute corporation ayant un caractère public."

5. A l'expiration du présent bail, quitter et abandonner les lieux présentement cédés à bail dans un aussi bon état qu'ils étaient lorsque la locataire en a pris possession.

6. Subir toutes les servitudes passives assujettissant la propriété louée par les présentes, avec le droit d'exercer toutes les servitudes actives qui y sont attachées et, en général, remplir, à la décharge du bailleur, toutes les obligations auxquelles ce dernier peut être tenu par son titre de propriété, et de l'en tenir quitte et indemne.

DONT ACTE

Fait et passé en ladite cité de Montréal et conservé dans le bureau du notaire soussigné sous le numéro quatorze mille soixante-neuf des minutes dudit notaire.

Et, lecture faite, les parties ont signé avec et en présence du notaire soussigné.

(Signé) G. H. SÉGUIN,
H. W. THORNTON, *président.*
R. P. ORMSBY, *secrétaire,*
LIONEL JORON, *notaire.*

Vraie copie de l'original conservé en mon étude.

LIONEL JORON,
Notaire.

M. McGIBBON: Monsieur le président, j'ai présentement en main une copie du contrat de sir Henry Thornton. Je l'ai répété bien souvent—je ne connais pas sa valeur, et je m'en soucie peu. C'est ce que j'ai dit depuis le commencement. Son contrat stipule une rémunération de $75,000, plus le remboursement de ses déboursés raisonnables. Maintenant, selon moi, un contrat est un contrat; et j'ai toujours prétendu que si sir Henry méritait davantage, ou pensait mériter davantage, il devait s'adresser au gouvernement, qui représente le peuple, propriétaire du chemin de fer, pour le demander, et l'obtenir, s'il le pouvait. Si le peuple canadien n'est pas d'avis qu'il mérite plus, c'est une autre question. Je me suis insurgé et je m'insurge encore contre ces façons détournées d'augmenter son salaire.

Quant aux dépenses, je m'en suis enquis l'autre jour. L'économie réalisée au cours des cinq derniers mois, est telle qu'elle serait annuellement de trois quarts de millions. Maintenant c'est, à mon avis, une économie considérable que de diminuer de trois quarts de million un compte de deux millions de dollars; et je crois qu'on a dû être joliment prodigue auparavant.

Sous le rapport des cotisations de clubs, je ne vois pas pourquoi aucun des fonctionnaires, touchant un salaire comme ceux que nous versons aux fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, aurait besoin du public pour payer ses cotisations de club. Pendant que sir Henry les énumérait je les additionnais, et je suis arrivé à un total de $48,000 environ. Si ce chemin de fer était prospère et si le peuple n'était pas obligé de débourser environ $100,000,000 par année, ce serait une toute autre histoire.

Voici l'attitude que j'ai toujours prise: Le fardeau de ce chemin de fer constitue un danger pour le pays, et en temps de crise comme ceux que nous traversons, quand on jette sur le pavé des millions de pauvres gens qu'on réduit les salaires des travailleurs, l'économie devrait partir de la tête; celle-ci devrait donner l'exemple. Si nous ne pouvons nous fier sur ceux qui sont des chefs dans l'industrie, la finance, les affaires et la politique pour donner un exemple qui sera suivi et qui permettra de traverser cette crise sans aigrir la bonne humeur du peuple, à qui donc devrons-nous nous adresser pour recevoir un mot d'ordre?

Comme je l'ai déjà dit ici, j'ai obtenu ces renseignements il y a un an, et aucun changement notable ne s'est manifesté. Je n'ai rien dit en public, dans l'espérance que les chefs feraient quelque changement, et qu'ils donneraient quelque peu l'exemple. Je concède qu'on a opéré une économie de trois quarts de millions de dollars; ils devraient, ce me semble, en avoir le crédit, mais cela est dû, selon moi, au potin que nous avons fait l'an dernier.

Quant au traitement de sir Henry, je ne prétends pas connaître la valeur de l'homme; mais je m'insurge, au nom du peuple canadien, contre ces manières détournées. Je n'en blâme pas sir Henry Thornton, car c'est le conseil d'administration qui devrait porter le blâme de toutes ces tentatives qu'on fait pour tourner autour d'un contrat, auquel est intervenu le gouvernement du pays et non le conseil d'administration.

C'est le gouvernement canadien qui a engagé sir Henry Thornton, et il a spécifié au contrat ce que devrait être son traitement, savoir: $75,000 plus le remboursement de ses dépenses raisonnables; on a fixé ce chiffre en disant que c'était pour toutes les filiales. Dans ces conditions, je ne vois pas comment on pouvait accepter une rémunération des filiales, après avoir signé un contrat ayant une portée contraire. C'est tout.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre attitude sur cette déclaration? La consignera-t-on au procès-verbal? On devrait, il me semble, la publier au procès-verbal et, en plus, je suggère qu'on y reproduise le contrat.

L'hon. M. EULER: J'appuie cette proposition. Je n'ai pas grand'chose à ajouter, parce que, selon moi, la déclaration de sir Henry Thornton est explicite; je crois comprendre aussi que le but premier que nous recherchons tous ici, que nous soyons ou non de la même opinion, c'est le bien des chemins de fer Nationaux

du Canada, et j'éprouverais un vif regret s'il surgissait quelque chose dans ce Comité, qui serait contraire à cette idée.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez ajouter, n'est-ce pas, le bien du peuple canadien.

L'hon. M. EULER: J'ai toujours compris que les deux choses étaient synonymes. Le peuple canadien a la propriété des chemins de fer Nationaux du Canada; et les deux sont synonymes.

Ce sur quoi a porté la critique, c'est la rémunération accordée au président, en excédent des $75,000, tel que spécifié à son contrat, plus ses déboursés. Le Dr McGibbon a jusqu'à présent dit peu de choses du compte des dépenses. Il me semble qu'il existe là une explication très acceptable.

Je ne suis l'interprète de personne en particulier, mais le fait que les dépenses moyennes des personnes voyageant dans l'intérêt des chemins de fer Nationaux ne se sont élevées qu'à $40 par mois me paraît constituer une explication raisonnable. Si nous faisions la comparaison avec les dépenses d'autres grandes entreprises, nous en viendrions à la conclusion, je crois, que ces dépenses ne sont pas excessives. Naturellement, c'est une question d'opinion et de preuve.

Quant au traitement du président et aux émoluments que nous lui donnons, on ne peut contester qu'il recevait directement $75,000 plus des déboursés raisonnables, approuvés par le conseil d'administration. Ce qui représente environ $90,000. On lui accordait, je crois, une somme additionnelle de $5,000 pour chacun des deux chemins de fer que l'on exploite aux Etats-Unis. On peut discuter et argumenter sur ce point, et on peut différer d'opinion quant à savoir si le conseil aurait dû l'accorder, ou si sir Henry aurait dû l'accepter. Je crois cependant qu'il peut défendre son attitude avec cette opinion, une opinion juridique et les résolutions du conseil. Je dirai aussi, cependant, qu'il a agi sagement en renonçant tout à fait à ces émoluments.

Puis, nous avons la question de la maison. Le Comité pourrait peut-être censurer le gouvernement pour ce qu'on a fait. A titre de membre de ce gouvernement, bien que je n'aie pas eu connaissance de cette transaction de maison—et je l'avoue bien franchement—je suis disposé à en accepter toute la responsabilité.

En toute justice pour sir Henry, il convient de signaler, il me semble, que la transaction touchant cette maison fut faite à la connaissance de, disons, son supérieur, le ministre.

Je dirai aussi qu'on peut critiquer le conseil d'administration, on peut également critiquer le conseil actuel, pour avoir continué quelques-uns de ces versements après que quelques membres du Comité, eussent, l'an dernier, manifesté leur désapprobation. Je dois ajouter que je ne vous présenterai aucun plaidoyer spécial en faveur de l'ancien cabinet. Ce dernier a fait ce que, à son sens, le peuple canadien désirait qu'il fît, c'est-à-dire, il a administré le chemin de fer par l'entremise d'un conseil sans aucune intervention de sa part, ou le moins possible. Et j'affirmerai qu'en ce qui le concerne, il n'est pas intervenu du tout. C'était confier au conseil l'administration, la régie complète du réseau; et pour un, je crois toujours que c'est là d'unique manière d'administrer convenablement ce chemin de fer, l'administrer autant que possible comme tout chemin de fer privé.

Le PRÉSIDENT: Me permettrez-vous une question, monsieur Euler? Quand vous parlez d'administration et de gestion, vous ne voulez pas dire qu'on pouvait violer la loi quant aux dépenses à compte du capital?

L'hon. M. EULER: Oh! non. L'ancien gouvernement a toujours été obligé de soumettre au parlement les dépenses imputables au capital. Dans toute cette période, jusqu'à ce que les chemins de fer aient rencontré des difficultés financières, comme les autres entreprises, je ne puis me rappeler personne qui ait, sans distinction de parti, soulevé une seule objection; on n'en a pas soulevé non plus à la Chambre. Si l'ancien gouvernement a agi de manière répréhensible en quoi que ce soit, ce fut, selon moi, parce qu'il a voulu appliquer le principe de la non-intervention politique dans les chemins de fer Nationaux du Canada. Il eut raison

en cela, il me semble; et je veux formuler le vœu que, quoiqu'on ait fait ou quoiqu'on fasse dans ce Comité, on continuera cette politique, car si l'on intervient trop, ou même quelque peu; si l'on dicte une ligne de conduite à la direction des chemins de fer Nationaux du Canada, il n'en peut résulter que des difficultés.

L'hon. M. MANION: Je puis déclarer ici que le présent gouvernement ne s'est pas ingéré dans l'administration interne du chemin de fer.

L'hon. M. EULER: J'accepte cette déclaration. Je pose donc ce principe encore une fois—je ne suis peut-être pas celui qui est tout désigné pour le faire—que, dans mon opinion, l'intervention de tout gouvernement, libéral ou conservateur, ne saurait qu'être préjudiciable aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Ou un gouvernement travailliste?

L'hon. M. EULER: Ou un gouvernement socialiste; s'il veut s'ingérer dans la régie interne des chemins de fer Nationaux du Canada. Je ne songeais pas à tout cela quand j'ai pris la parole; de fait, je n'avais rien de particulier à dire. Il serait aussi, je crois, de l'intérêt des chemins de fer Nationaux du Canada—et je ne dis pas cela parce que nous avons un gouvernement conservateur—que le conseil d'administration fût composé de gens qui n'ont aucune affinité ou relation politique. Ce n'est pas que je veuille critiquer le gouvernement actuel.

Je suis content que sir Henry ait fait une déclaration. Elle clarifie l'atmosphère, je crois, et jette de la lumière sur plusieurs malentendus que la presse a fait circuler et que l'on doit regretter, à mon sens, pour le bien des chemins de fer Nationaux du Canada.

Pour terminer, je voudrais rappeler que, depuis la nomination du président actuel à la tête de cet organisme, le peuple canadien et le parlement ont su reconnaître tout le mérite de la direction de ce réseau pour en avoir assumé les charges en 1922 et pour avoir réussi en 1928, je crois, à augmenter de quelque quarante ou cinquante millions le solde créditeur. C'est là un succès digne de mention; et je tiens à rappeler ici que telle fut l'opinion unanime du peuple canadien, sans distinction de partis. Au parlement également les membres des deux partis ont reconnu explicitement que la direction du chemin de fer venait d'accomplir un fait remarquable; et la critique ne s'est fait entendre que lorsque toutes les autres catégories d'entreprises eussent été gravement atteintes.

Dans les rapports, nous avons des données, je crois, nous démontrant que les chemins de fer Nationaux du Canada ne souffrent pas seulement de la présente crise mais de circonstances spéciales, tout comme leur concurrent, le chemin de fer du Pacifique-Canadien; je veux parler de la concurrrence des camions. Les pertes éprouvées dans le trafic ont été à peu près les mêmes pour les deux chemins de fer, comme l'indiquent les pourcentages; et les mêmes aussi que celles de presque tous les grands chemins de fer des Etats-Unis.

Maintenant, pour résumer, monsieur le président, je ne puis dire si on a terminé cette discussion, mais j'aimerais la voir se terminer dans l'intérêt des deux chemins de fer eux-mêmes, du moins en ce qui touche les critiques qu'on a fait entendre, dont l'une surtout m'a paru être discutée assez librement. Je suis porté à partager l'avis du Dr McGibbon, qu'il serait de beaucoup mieux si le traitement du chef exécutif était une somme absolument fixe, sans aucun supplément; cependant je ne partage pas l'avis deux fois exprimé par le Dr McGibbon, à l'effet qu'on a pris des moyens détournés. Le Comité devrait, ce me semble, exonérer sir Henry de toute accusation semblable.

Quant au reste, c'est une question de frais de voyage, que j'ai déjà discutée.

Je désire remercier les membres du Comité de leur bonne attention; mes remarques ont pu paraître décousues, mais je crois avoir dit tout ce que je voulais dire.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous continuiez, puis-je poser une question? Etes-vous d'avis que le Comité n'aurait pas dû étudier aucune des questions contenues dans le rapport de sir Henry? S'il en est ainsi, quel est le rôle de ce Comité?

L'hon. M. EULER: Je crois que le rôle de ce Comité consiste à s'occuper de l'état financier, autoriser les crédits nécessaires et les prévisions budgétaires, et, dans son rapport au parlement, formuler une opinion sur les directives que devrait suivre le chemin de fer. J'ajouterai aussi que, lorsque vous nommez pour les chemins de fer Nationaux du Canada un conseil d'administration qui a toute votre confiance,—et le gouvernement actuel devrait, il me semble, avoir confiance dans le conseil présentement en fonctions,—ce conseil a des devoirs précis à remplir, et nos devoirs ne devraient pas venir en opposition avec les siens ni les gêner. Il est certes opportun d'étudier toute question qui peut, selon vous, devenir l'objet d'une enquête, ou encore tout ce qui pourrait faire naître des soupçons. Je puis vous assurer de mon plus entier concours dans l'étude de toute question où l'on aura signalé quelque malversation. Je le dis en toute sincérité; mais je soutiens qu'il n'appartient pas à ce Comité de s'occuper des questions qui relèvent plutôt du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada.

Si nous voyions les choses comme quelques-uns des membres du Comité—et je ne les en blâme pas—il n'y a, selon moi, que deux manières d'agir; d'abord, exprimer nos vues au conseil d'administration, et, ensuite, lui laisser faire lui-même son enquête. Ce n'est que juste, il me semble, pour le conseil d'administration.

Encore une fois, je ne veux pas critiquer le sous-comité. Je n'y ai joué aucun rôle, il me semble. Ce n'était pas le devoir des membres de ce Comité, je crois, que de scruter les comptes. Nous avons des vérificateurs qui peuvent s'acquitter de cette tâche bien mieux que nous. Je n'avais pas l'intention de faire cette déclaration, mais c'est la question du président qui m'y a provoqué.

Le PRÉSIDENT: M. Chaplin a des observations à faire au Comité.

L'hon. M. CHAPLIN: Je crois, monsieur le président, que les membres du Comité sont plus ou moins satisfaits d'avoir entendu la déclaration de sir Henry Thornton. Elle est explicite. Il en est ainsi des décisions de l'ancien conseil d'administration. J'aimerais savoir s'il y a parmi nous, un membre de ce Comité qui est prêt à prendre sa défense en ce qui a trait à la question à l'étude, savoir le traitement de sir Henry Thornton. Y a-t-il quelqu'un dans ce Comité qui tenterait de légitimer cette attitude? Et c'est bien là où le conseil d'administration soutient sir Henry. Je ne veux pas du tout jeter le blâme, mais cette erreur est le fait autant de l'ancien conseil que de toute autre personne; mais je ne vois pas ce qui peut justifier ici sir Henry Thornton d'avoir accepté de cette compagnie les gratifications qu'il a reçues. C'est mon opinion.

Sir Henry Thornton nous transmet l'opinion d'un avocat. S'il nous fallait toujours accepter l'opinion des avocats, nous n'aurions pas besoin de juges. Je puis obtenir une opinion d'un avocat sur un sujet, et une opinion tout à fait différente d'un autre avocat. Si nous devons accepter l'opinion d'un avocat, mon Dieu, nous n'avons plus besoin de juges, et nous pouvons nous en passer.

J'ajouterai qu'il nous donne l'opinion de M. J. Gill Gardner. Je ne veux pas m'en laisser imposer par M. Gardner, pas plus que par les autres. Je voudrais qu'on me donnât l'occasion de scruter son compte de dépenses aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Puisque vous le demandez, nous pouvons vous le faire tenir.

L'hon. M. CHAPLIN: C'est mon intention de le demander. Je veux aussi qu'on cite M. Dunning pour lui demander s'il était au fait des transactions de l'ancien conseil. Ce n'est qu'après sa comparution que nous pourrons saisir le nœud de la situation.

Je n'ai rien à dire du personnel des hauts fonctionnaires, sauf toutefois, que, pour autant que j'ai pu m'en rendre compte, on n'a pas scruté leurs dépenses avec autant de soin que celles des fonctionnaires de second rang. C'est un aspect de la question que je voudrais approfondir un peu plus. Je n'ajoute pas foi à l'explica-

tion donnée par sir Henry Thornton quant à la moyenne des dépenses. Cette moyenne ne m'impressionne pas. Je veux connaître les comptes de dépenses des hauts fonctionnaires.

Je puis citer le cas d'un individu qui a fait le tour du monde au coût avoué de quelque six ou sept mille dollars. J'en connais un autre qui serait allé aux Antilles dans un autre but, celui d'y examiner la mer, probablement, pour nos vaisseaux. Je puis me tromper, mais il me semble qu'un chemin de fer, comme le nôtre, ayant à surmonter des difficultés semblables, ne devrait rien tolérer de la sorte. Si on veut faire un voyage, et si, par surcroît, on est un fonctionnaire largement rétribué, très bien, qu'on le fasse, mais à ses propres frais.

On a beaucoup parlé du conseil d'administration. Je veux dire que je diffère d'opinion sur ce point. Je diffère d'opinion avec M. Euler quand il affirme qu'on devrait l'en tenir responsable. Comment peut-on exiger qu'un conseil d'administration qui ne se réunit qu'une fois par mois, ou qu'un fonctionnaire, touchant $2,000 par année, mais qui se présente plus souvent, sache tout ce qui se passe sur un chemin de fer? Le conseil d'administration que nous avons ne peut diriger une entreprise de cette ampleur. Ce n'est pas sa faute, j'en conviens. Mais telle est mon opinion.

Les administrateurs devraient toucher un traitement convenable, consacrer tout leur temps à leurs fonctions, et assumer toutes les responsabilités. Représentez-vous un conseil d'administration qui se réunit pour discuter l'ordre du jour qu'on soumet à leur attention, et qu'on tient ensuite responsable de tout ce qui survient. Je pourrais m'étendre plus longuement sur le sujet, monsieur le président, mais je veux être juste envers le chemin de fer. C'est la position que je prends. J'ai toujours voulu aider le réseau; c'est toujours à lui que je m'adresse pour expédier les trois quarts de mes produits, et je n'ai jamais voulu le critiquer sans raison. Je le défendrais plutôt. Voilà mon attitude.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président, me permettrez-vous de dire un mot.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Sir HENRY THORNTON: On a parlé du conseil d'administration. Il siérait probablement mieux à quelque autre membre de ce conseil de parler de ses activités. Mais j'aimerais faire remarquer ceci: Depuis l'entrée en fonctions du présent conseil, les relations entre les hauts fonctionnaires et les autres ont été cordiales et amicales. De bon gré, on leur a donné toutes les chances voulues de faire des enquêtes et de présenter les suggestions qui en découlaient.

Ce conseil se réunit une fois par mois. Le comité exécutif se réunit une fois par semaine, et il m'arrive fréquemment, à titre de président de la compagnie, de consulter, sur les divers sujets qui se présentent, les membres que je puis atteindre. Tout ce que je puis affirmer c'est que ce conseil d'administration s'est acquitté de ses responsabilités avec une vigilance extraordinaire, avec loyauté et avec un désir sincère de parer aux désavantages de la présente situation de nos affaires. J'ai travaillé avec les administrateurs depuis bientôt dix-huit mois, et je puis affirmer, sans craindre qu'on me contredise, que sous tous rapports et dans toutes les questions débattues nous en sommes toujours venus à une entente, à un accord sur la direction qui, dans leur esprit, comme dans le mien, pouvait le mieux servir les intérêts du réseau et du peuple canadien.

Prétendre que le conseil d'administration ne serait pas suffisamment tenu au fait des affaires de la compagnie et de son programme pour prendre des décisions, c'est formuler une inexactitude. J'ai siégé dans de nombreux conseils et dans différents pays, et je ne connais pas de conseil d'administration plus vigilant et plus à même de faire enquête que le présent conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada.

Comme je viens de dire, il siérait peut-être mieux à l'un des autres membres du conseil qu'à moi de faire cette déclaration; je n'en dirai pas plus long. Il n'est pas un seul administrateur ici présent, je crois, qui nierait la véracité de cette déclaration.

M. McGIBBON: Je voudrais dire quelques mots en réponse à M. Euler sur l'opportunité d'avoir nos propres vérificateurs. En parcourant les comptes, j'en ai remarqué un auquel on avait attaché la pièce suivante, et qui portait l'adresse du président: "Cher sir Henry, mes déboursés dans ce voyage ont été de dix-neuf cent et quelques dollars". Les vérificateurs avaient approuvé ce compte, et c'est là toute l'explication que nous y trouvons. Je ne divulguerai pas le nom.

L'hon. M. EULER: Quelle année était-ce?

M. McGIBBONS: 1930 et 1931.

L'hon. M. EULER: En 1931, le sous-ministre des Chemins de fer était un administrateur, et plusieurs autres membres du présent conseil d'administration ont approuvé ces comptes avant qu'on les payât.

M. McGIBBON: Mieux vaut parler en toute franchise. Les hauts fonctionnaires ne sont pas tenus de produire des reçus.

L'hon. M. MANION: Je veux tout simplement déclarer, en premier lieu, que ce gouvernement ne s'est, en aucune manière, ingéré dans l'administration des chemins de fer. Nous n'avons jamais fait aucune représentation qui n'ait visé à l'économie.

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas porté d'accusation.

L'hon. M. MANION: Je ne veux nullement vous chercher noise, je me borne à exposer brièvement notre attitude devant le Comité. Nous avons toujours visé l'économie. Dès notre arrivée au pouvoir, nous constatâmes, et c'était naturel dans les circonstances, que les affaires allaient de mal en pis. Le mal s'est accentué depuis, du moins pour ce qui touche les recettes du chemin de fer. Et puisque le parlement ou le gouvernement du Canada doit prélever des fonds ou garantir des emprunts pour des vingtaines de millions de dollars—jusqu'à $71,000,000 cette année, en chiffres ronds, et $112,000,000 l'an dernier—mon point de vue doit quelque peu différer de celui de M. Euler. Je crois que le Comité devrait avoir le droit, sans paraître pour cela sortir de ses attributions ordinaires, de faire enquête dans toutes les parties du service des chemins de fer dont l'exploitation leur parait inutilement coûteuse, et où il lui semble possible de réaliser des économies.

J'avoue franchement devant ce Comité que je reçois des lettres de toute les parties du pays dans lesquelles on formule toute espèce de plaintes. Assez souvent je fais enquête, mais j'ignore les lettres anonymes.

L'hon. M. EULER: Je parlais de directives générales.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami a droit à son opinion. Une économie annuelle d'un demi ou de trois quarts de million ne me paraîtrait pas minime. J'avoue franchement que l'intervention du Comité l'an dernier y fut pour quelque chose. Cependant avant que le Comité n'ait eu à s'en occuper, je m'occupais moi-même de plusieurs questions dont ce Comité a été saisi, et cela, par l'entremise de M. Smart, qui me représente au conseil d'administration. Et, entre nous, nous nous flattons un peu des économies réalisées. Ce n'est pas que je veuille, un seul instant, critiquer la direction, mais je dirai qu'en certaines circonstances la direction du chemin de fer s'est montrée un peu trop enthousiaste et elle est allée trop loin. Ce n'est pas une critique grave, car la même chose s'est produite dans plusieurs compagnies privées. Ce qui nous fait intervenir, c'est que nous devons fournir l'argent ou garantir les obligations, ce qui revient à la même chose.

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas présenté d'objection.

L'hon. M. MANION: Non. Et je n'objecte pas à ce que vous avez dit. Si je reçois une plainte qui me paraît juste, je la transmets à sir Henry; et si quelqu'un me paraît avoir été injustement traité, je lui demande encore d'y donner son attention et de lui faire justice. Je présume que c'est là ce qu'ont fait tous les ministres des Chemins de fer qui m'ont précédé.

Je demanderais aux membres du Comité de ne pas faire de réflections indues. Ils ont droit d'étudier les comptes et de les réduire autant qu'ils le peuvent pourvu qu'ils ne portent pas atteinte à l'efficacité des chemins de fer Nationaux du Canada.

Sir HENRY THORNTON: A propos de ce que vient de dire le ministre, il convient peut-être d'ajouter, que nous avons tous deux travaillé de concert amicalement, agréablement et avec enthousiasme pour atteindre notre objectif commun. Et le ministre conviendra lui-même, je crois, que j'ai toujours été disposé à discuter avec lui toutes les questions, à écouter son avis, et que nous avons travaillé ensemble, dans nos attributions respectives, pour atteindre la fin qu'il vient d'exposer.

L'hon. M. MANION: C'est tout à fait exact. En toute justice pour les membres actuels du conseil d'administration—je ne veux pas pour le moment parler de l'ancien conseil d'administration—j'avouerai qu'ils accomplissent de l'excellent ouvrage et qu'ils s'acquittent sérieusement de leur tâche. Et avec M. Chaplin j'estime que le conseil d'administration avec sa réunion mensuelle, et le conseil exécutif se réunissant une fois par semaine, ne peuvent pas entrer dans tous les détails, et dans le même ordre d'idées, ce présent Comité ne peut pas non plus aller dans tous les détails. C'est ce que je voulais dire hier quand je m'adressais à M. Beaubien. Mais le comité exécutif et le conseil d'administration font une très bonne besogne et s'acquittent consciencieusement de leur tâche, si nous tenons compte de la situation financière actuelle.

M. BEAUBIEN: Le ministre a prétendu que le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada s'était probablement engagé dans de trop fortes dépenses, et avait montré trop d'enthousiasme quant à l'avenir du chemin de fer. Cette déclaration me paraît exacte, mais elle démontre que nous sommes victimes des circonstances. La compagnie n'est pas en meilleure posture que quiconque d'entre nous.

L'hon. M. MANION: Si ce n'est que nous devons la refréner, ce que nous ne faisons pas pour les compagnies privées.

M. POWER: Les deux déclarations, celle de sir Henry Thornton et l'autre de mon ami M. Chaplin, nous fournissent probablement un intéressant sujet de discussion. Quant à celle de sir Henry Thornton que, pour un, je considère très satisfaisante, il m'est pénible de différer d'opinion avec mon bon ami le Dr McGibbon au sujet de l'accusation qu'il a portée touchant la rémunération additionnelle accordée au président. Je ne peux absolument rien voir de clandestin dans cette procédure puisque le conseil d'administration et le ministre l'ont apparemment approuvée, pour ce qui concerne les deux autres chemins de fer subsidiaires, et la maison dont on a fait état.

Le PRÉSIDENT: N'oubliez-vous pas une des clauses principales du contrat de sir Henry quand vous faites cette déclaration?

M. POWER: Apparemment ceux qui ont signé le contrat se sont entendus; le ministre des Chemins de fer a signifié son approbation, et mon honorable ami sait que les parties à un contrat peuvent très bien y faire de concert les modifications qu'elles veulent—ce n'est pas que je désire discuter la question en détail.

Le PRÉSIDENT: On aurait fait mieux, n'est-ce pas, de procéder d'une autre manière.

M. POWER: Je ne discuterai pas un point de loi avec mon ami, puisque c'est au delà de mes capacités. Cependant je n'irais pas jusqu'à dire qu'il y a

quelque chose de clandestin dans tout cela, sans critique des termes employé par mon ami le Dr McGibbon. Je crois cependant que le point soulevé par mon ami M. Chaplin est de beaucoup plus important.

M. Chaplin, en homme d'affaires très expérimenté, déclare ici que, selon lui, ce système d'administration au moyen d'un conseil d'administration qui ne se réunit qu'une fois par mois, n'est pas ce qui convient à un chemin de fer comme le nôtre. Voilà qui tombe bien dans les attributions de notre Comité. L'examen de cette question relève de nous. Monsieur le président, vous conviendrez avec moi, je crois, que nous pourrions rendre un très grand service à notre pays et au chemin de fer, en nous attardant à étudier si le présent régime administratif est bien celui qui convient le mieux aux chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. MANION: Pour vous interrompre, n'est-ce pas un régime analogue que nous voyons dans les banques et au Pacifique-Canadien?

M. POWER: J'y arrivais précisément. Il est vrai que le Pacifique-Canadien a le même régime, un conseil d'administration analogue. Mais M. Chaplin, un homme d'affaires expérimenté, vient d'affirmer que, selon lui, les chemins de fer Nationaux du Canada ne pourront progresser tant qu'ils seront dotés de ce régime.

Nous pourrions probablement faire un usage plus profitable de notre temps en étudiant cette question avec plus d'à propos, comme on vient de le suggérer, qu'en fouillant dans une masse de détails, comme on l'a proposé. Il y a aussi une autre question que nous devrions étudier, et je la soumets respectueusement. Le ministre nous a dit, et nous le croyons volontiers, qu'il n'y a pas eu d'ingérence politique depuis qu'il est entré en fonctions. Mais, hier, du moins, on a insinué que l'ancien gouvernement et l'ancien conseil d'administration sont intervenus dans une certaine mesure. J'ai déduit des paroles du ministre, ou, comme on l'a fait remarquer, j'ai compris que c'était une admission par le ministre à l'effet qu'il serait quelque peu intervenu, quand il s'est occupé des contrats de traverses...

L'hon. M. MANION: Pour qu'ils ne fussent pas tous adjugés aux libéraux. C'est un réseau national, et non pas un réseau libéral.

M. POWER: Oui, mais les entrepreneurs de traverses étaient surtout des libéraux sous l'ancien gouvernement. Je suppose que le ministre est capable de déterminer leur allégeance politique. Nous n'avons pu encore nous procurer leurs noms, mais, sans doute, plusieurs d'entre eux sont conservateurs. J'ai compris que le ministre a dit que 26 sur 27 des entrepreneurs avaient été éliminés.

L'hon. M. MANION: J'ai été, je crois, un peu trop généreux hier dans ma remarque, parce que je l'ai faite sous l'ardeur du moment, après avoir entendu M. Vaughan intercaler une réponse. Ce dernier savait aussi bien hier qu'il sait aujourd'hui que l'ancien gouvernement, tout comme celui-ci, faisait des recommandations.

Je voulais éviter la question des traverses, parce que nos deux partis méritent la critique. Ce fut la seule petite ingérence politique quoiqu'elle n'ait pas coûté un sou aux chemins de fer Nationaux du Canada, sous les deux gouvernements. Je veux corriger mon affirmation d'hier et déclarer que très nombreux sont les entrepreneurs de l'ancien gouvernement qui détiennent encore des contrats. M. Paradis avait des contrats sous l'ancien gouvernement. C'est un libéral invétéré, et l'ancienne administration lui accordait la plupart des contrats. Il y a au moins un membre du parti de mon honorable ami qui a eu un contrat, et qui en a encore un cette année. Il avait de gros contrats sous l'ancien gouvernement.

Probablement un tiers, au moins, des anciens entrepreneurs, détiennent des contrats aujourd'hui. Nous n'avons pas de règle fixe. Mais je le dis en toute franchise, je ne crois pas qu'on devrait donner aux membres d'un seul parti politique neuf contrats sur dix. En tout cas, plusieurs de nos entrepreneurs actuels sont libéraux en politique.

M. POWER: Je soutiens, comme je l'ai toujours compris lorsque le parti politique que j'ai servi dans une certaine mesure, était au pouvoir, qu'il était impossible d'exercer une pression politique sur les chemins de fer Nationaux du Canada. C'était mon opinion, et elle n'est pas changée. Dois-je déduire que le ministre avoue que la situation est toujours la même?

L'hon. M. MANION: C'est exact.

M. POWER: Il y a une opinion courante dans tout le pays à l'effet que l'ingérence politique est l'âme damnée des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. MANION: Au nom de mon parti, je puis répondre qu'il n'y en a pas eu. Je ne puis répondre pour le parti de mon ami.

M. POWER: Pourquoi ne pas faire enquête là-dessus? Mon ami, M. Chaplin, a demandé que nous citions M. Dunning. Je ne l'ai pas vu depuis six mois, mais il serait heureux de venir, je crois. Pourquoi ne pas le questionner sur ce sujet? Nous devrions aussi, je crois, questionner sir Henry Thornton sur la même chose. Je ne crois pas que M. Vaughan chercherait à s'abriter si nous le questionnions encore. D'abord, la présente administration, telle que constituée, est-elle utile aux chemins de fer Nationaux du Canada?

Nous voyons ici quelques membres du comité exécutif du réseau. Je vois M. Moraud de Québec. Il pourrait nous dire s'il considère ce régime bon. Je remarque aussi la présence de M. Boys. Nous avons tous confiance en lui, je crois — quant à moi, j'en suis certain — et nous pouvons lui demander si, selon lui, c'est une manière efficace d'administrer le chemin de fer. Nous pourrions alors, ce me semble, faire quelque chose pour la compagnie et le pays.

Je serais personnellement très content si nous pouvions approfondir toute cette question d'ingérence politique sous l'ancien comme sous le présent gouvernement.

Hier, l'honorable ministre a déclaré devant ce Comité que peu avant l'élection, le réseau avait fait une dépense anormale de $40,000,000. Je ne puis dire si c'était dans son intérêt ou le résultat de l'influence.

L'hon. M. MANION: J'ai demandé à M. Vaughan de m'apporter un état touchant des déboursés sur certaines choses. Nous nous en occuperons alors.

M. POWER: Ce n'est là qu'un exemple. J'aimerais aller au fond de toute la question. Si nous faisons une enquête complète là-dessus, nous ferions quelque chose dont le parlement pourrait nous remercier.

Le PRÉSIDENT: Quant à savoir si le régime actuel est bien celui qui convient, je répondrai que toute cette question est présentement à l'étude par la commission royale, et je crois qu'elle peut l'examiner plus efficacement que nous. Ce sont des experts, et nous ne sommes que des profanes. Je suggère aux membres du Comité que nous ne devrions pas travailler dans un sens opposé. Nous devrions du moins attendre leur rapport. Voici pour la question d'administration soulevée par M. Chaplin et que vient de reprendre mon ami M. Power. C'est une question d'administration.

J'en conviens, cette question relèverait normalement de ce Comité,—de fait, elle en relève—si quelque autre organisme n'était pas à l'étudier. Nos efforts seraient en pure perte, et nous ne sommes pas en aussi bonne posture pour nous en occuper que la commission, composée de quelques membres de l'exécutif, dont quelques-uns sont aussi des fonctionnaires de chemins de fer importants, et qui peuvent avoir de meilleures idées sur le sujet que nous n'en pouvons avoir dans ce Comité. J'estime que nous ne devrions pas aborder ce sujet à ce moment-ci. Si la commission n'y voit pas, nous pourrons nous en occuper l'an prochain.

Je prétends que présentement nous y perdrions notre temps. Sir Henry Thornton a suggéré que ce Comité demandât au gouvernement la nomination d'un comité; le parlement a approuvé l'idée, et le Gouverneur en son conseil a institué la commission royale. Pendant que cette cause est pendante, je dirais,

je fais observer qu'il ne serait pas sage pour nous de délibérer sur le même sujet, pendant que la commission s'en occupe.

Pendant que j'ai la parole, me permettra-t-on de faire quelques remarques sur la déclaration de sir Henry Thornton. On s'est bien rendu compte, je crois, que, selon moi, les questions soulevées ici par le Dr McGibbon et M. Beaubien sont de notre ressort en vertu de l'ordre de renvoi, pourvu qu'on s'arrête aux années que nous étudions présentement; je n'ai pas à me justifier, car cette opinion me semble juste.

Je crois aussi que les discussions qui ont eu lieu ici ont déjà amené d'excellents résultats, puisque, comme nous l'assure le Dr McGibbon après une étude—quoique succincte—des comptes de dépenses, il a constaté une économie de $300,000 l'an dernier, et environ trois quarts de million de dollars cette année. Les contribuables canadiens seront heureux, il me semble, qu'on ait soulevé cette question devant ce Comité. Pendant que je suis à faire des remarques générales j'aimerais aussi déclarer ceci: Je ne crois pas que ce soit l'opinion arrêtée, d'aucun membre du Comité, je veux dire de tout le Comité, que les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada sont, généralement parlant, des voleurs et des concussionnaires. Au contraire, j'ai pu me rendre compte, par les observations que j'ai faites au cours de mes voyages dans tout le pays, par mes rencontres avec eux, qu'ils forment en général un groupe d'hommes aussi honorables que tout autre groupe d'hommes chargés de lourdes responsabilités; mais parmi ces groupes, quels qu'ils soient, dans toute entreprise industrielle, vous en trouverez toujours un qui ne remplit pas son devoir et qui jette du discrédit sur les autres.

Si nous pouvons corriger quelque irrégularité en agitant cette question, nous aurons rendu ce service, et nous aurons aidé en même temps les chefs de services de ce chemin de fer qui remplissent leur devoir envers le réseau; le blâme ne tombera pas sur celui qui a été loyal. On félicitera plutôt les hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux, et je ne veux pas limiter mes louanges à ceux-là seuls. Je voudrais que la presse de ce pays publiât partout que les membres de ce Comité sont d'opinion que les petits salariés du réseau sont en général des hommes loyaux, compétents et honorables, et que je n'ai jamais voulu, pas plus que je ne le veux maintenant, faire naître des soupçons sur le groupe entier. Et je suis assuré que le Dr McGibbon se lèvera aujourd'hui de son siège pour corroborer ce que je viens de dire. Les employés ne doivent pas croire que tous, ou l'un quelconque d'entre eux, sont menacés, uniquement parce que ce Comité examine les opérations du chemin de fer.

M. McGIBBON: Parfait.

Le PRÉSIDENT: Je désire qu'il n'y ait aucun doute là-dessus, et je voudrais qu'on le sache dans tout le pays.

J'ai assisté autant que quiconque aux délibérations de ce Comité, et je fais cette déclaration en toute justice pour les employés, comme pour les membres du Comité.

Sir EUGÈNE FISET: Monsieur le président, me permettra-t-on de faire quelques remarques non seulement sur les déclarations de sir Henry Thornton, mais aussi sur celles du Dr McGibbon. Il me semble que nous discutons deux sujets différents. Il appert que c'est le ministre des Chemins de fer qui engagea sir Henry Thornton comme président des chemins de fer Nationaux. Je crois plutôt qu'on l'engagea par arrêté du conseil sur la recommandation du conseil d'administration.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas le gouvernement qui l'a engagé, et cet engagement ne l'a-t-on pas annoncé au parlement?

Sir EUGÈNE FISET: Exactement, et ce fut sur la recommandation spéciale du conseil d'administration qu'on l'engagea et fixa son salaire. Un membre du conseil d'administration m'informe que tout s'est passé ainsi.

Le PRÉSIDENT: Il vous dira que ce n'est pas ainsi qu'on l'a engagé.

Sir EUGÈNE FISET: C'est ce que j'ai compris au Comité.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry nous dira-t-il ce qui s'est passé?

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président, quant aux circonstances qui ont amené en premier lieu mon engagement dans cette compagnie, je vous dirai que la première nouvelle que j'appris touchant un emploi au Canada, me vint du gouvernement canadien par l'entremise de celui qui était alors le haut commissaire à Londres; à la suite d'un échange de dépêches entre le haut commissaire et le gouvernement, je vins au pays pour discuter l'affaire.

Le seul corps avec lequel on pouvait alors discuter le sujet c'était le gouvernement canadien, et c'est avec ce dernier que j'arrêtai mes conditions. Ceci eut lieu, si je me souviens bien, en novembre 1922, ou peut-être en octobre.

Sir EUGÈNE FISET: Je crains que nous ne parlions pas de la même chose. Je voulais dire que le réengagement de sir Henry est venu à la suite d'une recommandation du conseil d'administration.

Le PRÉSIDENT: Il existe deux contrats; le premier avec le gouvernement canadien et le second avec les chemins de fer Nationaux du Canada. Vous avez probablement raison tous deux.

Je suis à faire faire des copies de ces deux contrats et on les versera au dossier à titre documentaire. (Imprimé en Appendice aux témoignages de ce jour.)

Sir EUGÈNE FISET: Je veux dire que c'est le conseil d'administration qui a réengagé sir Henry.

L'hon. M. MANION: Après que le gouvernement l'eût d'abord employé, on le réengagea sur la recommandation du conseil d'administration. Ce dernier avait recommandé son réengagement.

Sir EUGÈNE FISET: C'est sur la recommandation du conseil d'administration qu'eut lieu le réengagement. On fixa les appointements à $75,000, plus $15,000 pour ses déboursés ordinaires. Et le même organisme, le même conseil d'administration, a approuvé le supplément que recevait sir Hentry Thornton. On se servit donc du même organisme. Comment peut-on maintenant reprocher à sir Henry d'avoir accepté cette rémunération?

Il n'est pas juste d'affirmer, selon moi, que la chose s'est faite clandestinement. On l'a faite ouvertement, tout comme son réengagement. Quant à nous, je crois que le Comité devrait être satisfait des explications données.

Puis, monsieur, il y a le deuxième conseil. Mon ami, M. Chaplin, prétend que la rémunération du conseil d'administration n'est pas suffisante, et je partage son avis. J'estime qu'on devrait verser aux administrateurs un salaire suffisant pour qu'ils consacrent tout leur temps à leur besogne et on devrait leur donner la haute main sur la compagnie. J'irai plus loin. Je suis de ceux qui croient que la présidence de la compagnie et la présidence du conseil d'administration ne devraient pas être confiées à la même personne. C'est ce que j'ai déjà dit à la Chambre et je n'hésite pas à le répéter ici.

Je voudrais poser une question au président. N'est-il pas superflu d'aller dans les détails de l'administration actuelle, puisque la commission royale s'en occupe?

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai affirmé que l'administration est une question de régie intérieure que la commission royale est à étudier. Ce n'est plus la même chose.

Sir EUGÈNE FISET: J'accepte cette mise au point, monsieur le président, mais pouvez-vous nous dire si le rapport de la commission royale sera soumis au Comité?

Le PRÉSIDENT: Je croirais qu'on le soumettra d'abord au gouvernement, puis au parlement du Canada.

Sir EUGÈNE FISET: Le soumettra-t-on alors au Comité?

Le PRÉSIDENT: Je n'en puis rien dire.

Je ne veux pas empêcher aucun membre du Comité de discuter les questions soulevées ici ce matin. Cette discussion est utile, il me semble. Mais si personne ne désire pousser plus loin le sujet, je suggère que nous passions à l'ordre du jour du Comité.

Je crois que nous devrions faire imprimer la déclaration de sir Henry Thornton, afin que le Comité et le public puissent la lire et l'étudier ainsi que les explications et les suppléments qu'il a ajoutés à sa lettre ou déclaration. Il en est ainsi pour les contrats. Cela jettera de la lumière sur toute cette question, du moins, et ce sera, je crois bien, un exposé assez juste de la situation telle qu'elle devrait être.

On peut ajouter toutefois qu'on ne devrait pas perdre de vue la décision du conseil d'administration au sujet de sir Henry Thornton, non plus que les modifications apportées. Quant à la question générale des émoluments versés aux hauts fonctionnaires, je désire ajouter ceci: Nous avons le rapport d'un comité spécial dont M. Boys était le président, et dont faisaient aussi partie M. Anderson, M. Lucien Moraud, M. Labelle, un ou deux autres, et enfin M. Smart, le sous-ministre. Ils se sont occupés de toute cette question des émoluments.

Le conseil d'administration est à faire une enquête complète, et pour ce qui me concerne, — je crois exprimer le sentiment de tout le Comité, ou tout au moins de la majorité de ses membres — je suis satisfait de lui laisser la responsabilité, car je ne crois pas que nous soyons en posture, dans ce Comité, d'étudier toute cette question. Cependant je ferai observer, et j'aime à le dire en toute sincérité à sir Henry Thornton et à ceux de son groupe qui l'entourent ici, que si l'on parle de réduction de 40 p. 100 dans les salaires des petits fonctionnaires, il ne convient certainement pas de limiter cette réduction à cette catégorie. L'opinion publique n'en sera pas satisfaite.

M. POWER: Je n'ai, malheureusement, pu être présent pendant le témoignage de M. Boys. Le comité exécutif a-t-il étudié en détail les déboursés généraux ou, disons, les frais de déplacement des fonctionnaires du réseau, et le reste?

Le PRÉSIDENT: M. Boys est présent, et je l'invite à répondre à cette question.

M. POWER: Monsieur Boys, veuillez venir ici.

Puis-je vous demander si le sous-comité, dont vous êtes le président, à ce qu'on me dit, a étudié les dépenses des employés et fonctionnaires du réseau, les frais de déplacement?

M. BOYS: Pas d'une manière spéciale. De façon générale seulement, comme je l'ai déclaré lors de ma première comparution devant le Comité. J'ai exprimé mon opinion, mais j'ai dit que nous n'avions pas approfondi la question.

Il existe présentement un sous-comité des administrateurs qui s'occupe des appointements individuels; mais quant aux renseignements que l'on reçoit et la nécessité de ...

L'hon. M. EULER: N'y a-t-il pas un petit comité où l'on scrute les comptes de dépenses avant de les rembourser?

M. BOYS: Certes, oui. Je ne veux pas me répéter, monsieur le président et messieurs, mais si les membres du Comité veulent consulter le rapport signé par tous les membres du sous-comité, ils constateront qu'on s'occupe de cette question. On a adopté cette méthode, quoique tout récemment encore, puisque notre bureau est en fonctions depuis l'été dernier seulement. Mais la méthode que nous avons établie oblige tout fonctionnaire de cette compagnie à payer d'abord ses frais de déplacement et autres, et à présenter un compte détaillé de ses dépenses. Le remboursement ne s'effectue pas avant la vérification du compte.

M. CHAPLIN: C'est à peu près la recommandation que le Comité a faite l'an dernier.

M. Boys: Je n'en faisait pas partie, et ne puis savoir ce qui s'est passé. Mais c'est ainsi qu'on agit maintenant. Nous avons de plus donné au vice-président le droit d'interjeter appel. Il prétendait qu'il ne pouvait être juge dans le cas des fonctionnaires de même rang que lui.

M. Power: Appel auprès de qui?

M. Boys: Auprès du comité composé du président, de M. Ruel et de M. Smart. Bien que je ne veuille pas répéter mes paroles, je dirai au Comité que je ne suis pas venu ici dans le but de rendre témoignage. Je suis venu à Ottawa assister à une réunion du comité exécutif qui a eu lieu hier, et à une autre qui aura lieu aujourd'hui. Comme je m'intéressais à cette discussion j'ai voulu venir ici aujourd'hui.

Si quelque membre désire poser des questions, très bien. Sir Henry Thornton a parlé de la collaboration intime entre lui-même et le conseil d'administration, et j'abonde dans son sens. Nous ne sommes pas toujours tombés d'accord sur les questions qu'on nous a soumises; quelques fois nous avons agi à notre guise; d'autres fois on a réussi à nous convaincre que nous avions tort et nous avons suivi alors l'avis de l'administration.

Je veux faire une observation sur ce que le ministre a dit. La chose est peut-être à propos. J'ai fait partie de la députation pendant plusieurs années et je connais très bien presque tous les membres du gouvernement. On serait porté à croire que si l'un quelconque des membres du gouvernement voulait mentionner quelque sujet, ce serait à moi qu'on s'adresserait; mais jamais, depuis toujours, un ministre ou toute autre personne n'a cherché à s'ingérer dans nos affaires. On nous a laissés libres; et, si les choses ne sont pas bien conduites, nous en prendrons nous-mêmes la responsabilité, et ne chercherons pas à la placer sur d'autres épaules.

Je puis vous assurer que notre unique but, dans ces temps difficiles, c'est de travailler dans l'intérêt des chemins de fer Nationaux du Canada.

Je lis parfois dans les journaux que le présent conseil d'administration s'oppose à l'étatisation des chemins de fer. Je veux profiter de l'occasion pour affirmer ici au nom des membres du conseil d'administration, tout autant qu'au mien, que nous sommes tous en faveur de l'étatisation. Ce fut un article de mon programme aux élections de 1925 et 1926.

Le conseil ne s'est pas préoccupé du passé, mais il s'est appliqué à assurer le succès de l'entreprise dans l'avenir. Voilà ce à quoi nous visons.

Je désire remercier les membres du Comité de la confiance qu'ils nous ont témoignée à moi et aux autres membres du comité exécutif, et nous désirons en être toujours dignes.

M. Power: Vous efforcez-vous de réaliser des économies?

M. Boys: Oui, si vous comparez notre rapport de l'an dernier avec celui de cette année vous constaterez qu'on a économisé plus de $20,000,000. Si vous lisez les journaux d'hier, vous verrez que la *General Motors of Canada* a perçu des recettes dans le dernier trimestre de $9,000,000 à comparer à $28,000,000 pour la période correspondante de l'an dernier.

Vous vous rendrez compte des difficultés que ce réseau et toutes les autres entreprises doivent présentement surmonter. Les recettes diminuent, et cependant, il vous faut jusqu'à un certain point continuer les mêmes dépenses du passé; il faut un long temps pour établir l'équilibre. Je suis l'un de ceux qui ont confiance dans les chemins de fer Nationaux du Canada, et je crois que dans une ère plus prospère, avec l'augmentation de nos recettes et l'application de mesures rigoureuses d'économie, les chemins de fer Nationaux du Canada seront un actif profitable pour notre pays.

M. Power: Vous disiez, il y a quelques instants, que vous aviez reçu toute la coopération possible de sir Henry Thornton. J'aimerais que vous m'appreniez aussi si vous avez eu la même coopération des autres hauts fonctionnaires sous le rapport de l'économie à pratiquer.

M. Boys: Certainement. Tous les fonctionnaires ont voulu nous aider dans l'avenir, je l'espère bien.

M. Power: Vous n'avez éprouvé aucune difficulté dans votre enquête?

M. Boys: Aucune. Bien plus, si le Comité désire nous voir instituer quelque enquête, il n'a qu'à nous le demander et nous nous y rendrons volontiers.

Le président: M. Chaplin est un des plus anciens membres du Comité et un homme dont les opinions ont le plus grand poids, auprès de moi du moins, et il en serait ainsi auprès de vous, je le crois bien. Après cette entrée en matières, puis-je vous poser une question? Avez-vous considéré la suggestion qu'il a faite ici touchant la nomination d'un conseil d'administration permanent et bien rétribué? Il n'est peut-être pas loyal de vous poser cette question.

M. Boys: Cette question ne m'embarrasse pas. On se trompe si l'on croit que j'occupe ma présente position parce qu'elle est rémunératrice. Après dix-huit années de vie publique, il me faut résider dans une petite ville, et si je suis destiné à la même occupation pour le reste de mes jours, je ne sais ce qui arrivera. Pour moi cette occupation est un plaisir et non pas seulement une distraction. Je n'y suis pas uniquement pour la rémunération que j'en retire.

Si vous voulez modifier le régime en vogue, comme le ministre l'a dit, dans plusieurs sociétés, vous obtiendrez peut-être de meilleurs résultats avec un conseil d'administration suffisamment rémunéré pour qu'il consacre tout son temps à ses fonctions; mais alors vous modifierez tout l'ordre établi, car les banques, le Pacifique-Canadien et le reste préfèrent le régime actuel. A quoi le conseil s'emploiera-t-il? Comptez-vous qu'il étudiera séparément chacun des petits comptes de dépenses et en décidera lui-même? C'est impossible.

Le président: Un tel changement aura-t-il pour effet de faire administrer le réseau par le conseil plutôt que par le comité exécutif? C'est ce que je déduis du projet de M. Chaplin.

M. Boys: Si vous faites cette inovation, monsieur le président, vous confierez l'administration au conseil, et vous avez déjà un organisme qui s'en occupe.

Notre rôle, comme je le comprends, est de donner des directives et de discuter et décider toute question qui surgit. Mais vous ne pouvez entrer dans les détails, car c'est impossible. L'occasion ne nous est pas donnée d'aborder cette tâche. Je ne veux blâmer personne, mais qu'on n'exige pas trop de nous. Ce n'est qu'après la fin de l'enquête du comité parlementaire, que nous nous sommes mis à l'œuvre. Nous étions rendus à l'été, puis le temps des vacances est arrivé, et ce n'est qu'en septembre que nous avons repris la besogne. Quant à moi, je ne puis assister à toutes les réunions du comité exécutif. Il est vrai que nous en retirons $40; mais il nous faut quitter notre foyer un certain jour, assister le lendemain à la réunion, et revenir le surlendemain. Je me suis efforcé d'assister à deux ou trois réunions chaque mois. Je ne puis faire mieux.

Le conseil d'administration rend de bons services, selon moi. Si vous voulez qu'il fasse plus, vous augmenterez les frais d'administration aux dépens du pays.

M. Beaubien: Relativement à la suggestion présentée par M. Chaplin et visant à l'institution d'un conseil d'administration permanent, ne faudrait-il pas nécessairement nommer des experts en chemins de fer, au lieu d'hommes d'affaires comme vous avez aujourd'hui. Ne serait-il pas difficile de constituer un conseil d'administration capable de comprendre toutes les questions techniques en matière ferroviaire?

M. Boys: Monsieur Beaubien, je crois qu'au conseil d'administration, tout comme au parlement, il est bon d'avoir des hommes d'expérience variée. Il vous faut des hommes d'affaires, aussi bien que des hommes versés dans les questions de chemins de fer. Je crois qu'il faudrait aussi des avocats.

L'hon. M. Euler: J'aimerais poser une question qui ne devrait pas, je l'espère bien, embarrasser M. Boys, pour qui je professe le plus grand respect. Il s'est exprimé sur une question qu'on vient de soulever, portant non pas sur des

questions d'administration et autres choses importantes, mais concernant l'étude de petits détails comme les comptes de dépenses, et le reste. Croit-il ou non qu'il serait préférable de laisser l'examen de ces comptes à un comité du conseil d'administration, plutôt qu'au membres du conseil?

M. BOYS: Je répondrai sans hésitation. Je crois que l'organisme que vous avez institué devrait s'acquitter de cette tâche; mais si, par hasard, nous entendons parler de quelque chose qui n'est pas satisfaisant, nous croyons de notre devoir, au conseil d'administration, d'étudier spécialement cette question; mais nous ne pouvons toujours agir ainsi. L'ordre du jour requiert immédiatement notre attention et nous occupe pendant quatre ou cinq heures. Mais nous ne pouvons faire plus, à moins de rester un jour de plus.

L'hon. M. EULER: Pour ce qui touche l'enquête particulière faite par le Comité ou le sous-comité, n'auriez-vous pas trouvé curieux que le Comité vous eût fait tenir les renseignements obtenus au cours de l'enquête?

M. BOYS: Franchement, après avoir entendu parler des questions soulevées l'an dernier devant le Comité, je me serais présenté cette année pour témoigner sur les comptes de dépenses. Je me suis fait préparer un état pour les cinq mois où nous avons mis en vigueur la méthode que j'ai mentionnée. Je l'ai ici, et si le Comité me l'avait demandé, je le lui aurais donné. Je crois qu'on n'aurait pas dû faire autant de publicité là-dessus, mais le Comité ne m'a pas demandé le document.

L'hon. M. EULER: Je ne veux pas vous taxer de mauvaise foi, mais sous le rapport de la procédure, qu'en aurait pensé votre conseil d'administration? C'est vous qui le représentez, en somme, et si vous aviez quelque ressentiment de ce côté-là, n'était-ce pas au conseil d'administration qu'il fallait vous adresser?

M. BOYS: Je suis disposé à étudier toute question qu'un individu quelconque peut soumettre, s'il croit que nous devrions l'approfondir.

M. MACMILLAN: Je puis dire que le sous-comité n'a pas mis le public au fait de tout ce qu'il a accompli; et ce que ses membres ont constaté et pensé est encore dans leur esprit et y restera.

M. POWER: On m'a laissé entendre, pour ce qui touche les appointements des fonctionnaires du réseau, qu'à l'une des premières réunions du Comité, vous nous avez avoué avoir fait une étude comparée des appointements des autres chemins de fer. Seriez-vous assez bon de me dire où vous vous êtes procuré ces chiffres—de quel chemin de fer vous les avez obtenus?

M. BOYS: Pour les chemins de fer situés en dehors du Canada, nous avons obtenu nos renseignements de la Commission de commerce entre Etats.

M. POWER: Vous les avez comparés avec ceux des chemins de fer Nationaux?

M. BOYS: Le rapport établit que—je ne l'ai pas étudié suffisamment pour être sûr de mes affirmations. Si vous prenez le chiffre total des appointements et le nombre total des employés, et si vous établissez la moyenne, vous ne pourrez être assurés d'avoir une peinture exacte de la situation.

M. POWER: Quels sont les salaires individuels en comparaison avec les autres chemins de fer?

M. BOYS: Le rapport affirme qu'il a été impossible de faire cette comparaison, mais que les salaires paraissaient presque égaux.

M. POWER: Y compris les émoluments des fonctionnaires?

M. BOYS: Y compris les fonctionnaires touchant $5,000 et plus.

M. MCGIBBON: Avez-vous obtenu les salaires individuels, ou avez-vous pris le total pour le diviser par le nombre de fonctionnaires?

M. BOYS: Nous avons pris le nombre total des fonctionnaires et la somme des salaires versée à ceux qui touchent $5,000 ou plus. Je vous ai dit les difficultés que nous y rencontrons. On m'a donné ces renseignements en confidence et je ne puis divulguer les noms.

M. POWER: Avez-vous étudié séparément les appointements des plus hauts fonctionnaires?

M. BOYS: Oui.

M. POWER: Et vous affirmez que ces appointements sont presque les mêmes que ceux des autres chemins de fer?

M. BOYS: Il y a d'autres choses à considérer, telle l'ampleur de l'entreprise et tout le reste; et il serait peut-être à propos de vous dire ceci—et je n'ai pas de mandat spécial des chemins de fer Nationaux du Canada pour faire cette déclaration—c'est que, pour plusieurs années à venir, je ne crois pas qu'on puisse exploiter les chemins de fer Nationaux du Canada à un taux aussi bas que les autres chemins de fer, parce que les chemins de fer Nationaux du Canada se composent de quatre différents chemins de fer, dont trois étaient destinés à se faire concurrernce. Nous ne pouvons les adopter les uns aux autres pour en faire un tout harmonieux. A Winnipeg vous avez deux usines des chemins de fer Nationaux du Canada, lorsqu'il est évident qu'une seule suffirait; l'autre devrait être près des montagnes Rocheuses. On doit remorquer de l'océan Pacifique à Winnipeg toute locomotive nécessitant des réparations.

Il existe quatre voies ferrées entre Montréal et Québec, là où le Pacifique-Canadien n'en compte qu'une. Nous en avons deux jusqu'à la côte du Pacifique, et il n'en a qu'une. Nous ne pouvons abandonner ces voies. Des industries et des gens se sont établis sur leurs parcours, et nous devons les maintenir; quiconque réfléchit un instant et s'arrête, ne fût-ce que pour un moment, à considérer la situation constatera que, pour ces raisons, il faudra des années avant de réduire les frais d exploitation au même niveau que le Pacifique-Canadien. Mais, d'un autre côté, si vous examinez les dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada et celles du Pacifique-Canadien, la comparaison est assez favorable.

M. POWER: Serait-il juste d'affirmer en comparant la longueur des voies, et le reste, que celle des chemins de fer Nationaux du Canada est trop élevée?

M. BOYS: Evidemment. Quand nous les avons acquises, nous ne pouvions abolir les lignes inutiles. Mais si vous envisagez tous les détails, vous conviendrez, je crois, qu'on a fait beaucoup tout en donnant satisfaction aux employés.

M. MCGIBBON: Prenons l'autre aspect de la question. Puisque vous parlez de chevauchement, n'est-il pas juste de dire qu'on a engagé de deux à trois cents millions de dollars de fonds publics qui dorment et continueront de dormir?

M. BOYS: Certainement: je ne prétends pas que nous devrions oublier ce fait.

M. MACMILLAN: Croyez-vous quand vous envisagez la question du transport maritime sur les océans Atlantique et Pacifique, de la maison de Montréal, des hôtels comme celui de la Jamaïque, que ces dépenses ont été faites dans l'intérêt de la compagnie?

M. BOYS: Evidemment vous m'entraînez plus ou moins loin du sujet, et en répondant à votre question je ne parlerai pas en ma qualité d'administrateur. Avec mon peu d'expérience et mes connaissances limitées en la matière, je crois que tous les chemins de fer du Canada se seraient trouvés en meilleure posture, s'ils ne s'étaient pas du tout occupés d'autres...

M. MACMILLAN: Je ne veux parler que de ce qui nous appartient.

M. BOYS: Je ne prétends pas poser à l'expert, mais je suis quelque peu au fait des recettes provenant de nos hôtels, et on y perd de l'argent, sans aucun doute.

M. MACMILLAN: Je ne vous ai pas seulement parlé des hôtels, mais aussi des vaisseaux sur l'Atlantique et le Pacifique, de la maison de Montréal, et de l'hôtel de la Jamaïque. Je vous ai demandé si, dans votre opinion, ces dépenses étaient extravagantes ou dans le meilleur intérêt de la compagnie?

M. Boys: Je ne devrais, il me semble, limiter ma réponse à un chemin de fer. Si vous me demandiez maintenant si c'est une sage dépense que de construire le Royal York ou l'*Empress of Britain*, je répondrais que je ferais mieux de ne pas m'en mêler, puisque c'est au delà de ma compétence.

M. MacMillan: Je ne cherche pas à peindre la situation du Pacifique-Canadien. Il ne me doit rien et je ne lui dois rien; et je ne me suis jamais servi d'une passe sur ce chemin de fer, et je n'en suis pas un ami particulier. Tout ce qui me préoccupe c'est d'attirer l'attention des administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada sur la nécessité de pratiquer la plus stricte économie. Bien plus, je considère que les dépenses que je viens de mentionner n'étaient pas dans l'intérêt du chemin de fer, pas plus que du peuple, et qu'elles sont extravagantes.

Le président: Chacun de nous conviendra, je crois, que nous cherchons à tirer de cette impasse la compagnie et les fonctionnaires de la compagnie, et qu'il faut pour cela pratiquer la plus stricte économie. S'ils ne veulent pas le comprendre, ils doivent être obtus. Quant aux hôtels je suis certain qu'ils ne se lanceraient pas dans cette entreprise, si la chose était à recommencer.

M. Beaubien: Si la chose était à recommencer, il y a beaucoup de terrain que je n'achèterais pas.

M. Power: Peut-on expliquer autrement que par une raison d'administration, sinon de programme, la nécessité pour les chemins de fer Nationaux du Canada d'avoir deux ou trois divisions ou ateliers de réparations, dont l'un dans les provinces Maritimes — et je le dis avec respect et en toute humilité — un autre à Toronto, et deux autres dans l'Ouest du pays, alors que l'autre chemin de fer rival peut très bien fonctionner sans en avoir autant, puisqu'il n'a pas " l'obsession " des provinces Maritimes?

Le président: Je ne me laisserai pas entraîner dans cette discussion.

Sir Henry Thornton: Pour ce qui est des hôtels, les chemins de fer Nationaux du Canada en possédaient quelques-uns quand j'entrai en fonctions. J'avouerai franchement que je serais heureux, si nous n'en possédions pas un seul. Ils me donnent autant de tracas, sinon plus, que tout le reste du chemin de fer. Toutefois, nous nous trouvâmes dans cette situation. Notre concurrent construisait des hôtels, très sagement selon lui, et il nous fallait plus ou moins faire face à la situation. Ainsi, prenons la question de l'hôtel Vancouver. Il y avait eu une longue controverse avec la ville de Vancouver concernant un contrat auquel avait consenti l'ancienne filiale, alors sous la direction de Mackenzie et Mann, et en vertu de cet accord, le *Canadian Northern*, — c'est ainsi qu'on le désignait, avait obtenu certains terrains et certaines concessions dans la ville de Vancouver. Ce contrat stipulait tout, excepté une cuisinière; je ne connais pas d'obligations possibles auxquelles le chemin de fer ne se fût engagé dans ce document. Afin de limiter quelque peu nos obligations, nous avons pendant plusieurs années négocié avec la ville de Vancouver.

Parmi les obligations auxquelles on s'était engagé, il y avait la construction d'un hôtel à Vancouver. Nous ne l'avions jamais construit. Mais, pour résumer, en acceptant de bâtir cet hôtel, actuellement en construction, nous avons réussi à obtenir l'annulation du contrat, et nous épargner ainsi de nombreuses obligations que la compagnie aurait été tenue de remplir et qui nous auraient entraînés à de grandes dépenses. En fin de compte, en construisant cet hôtel, la compagnie a pu s'épargner de forts déboursés auxquels elle était rigoureusement engagée.

Maintenant, laissez-moi vous dire, messieurs, que je n'aime pas les hôtels. Je n'en veux pas. J'ai déjà assez de soucis avec ce chemins de fer sans avoir à m'occuper d'une série d'hôtelleries. Mais nous en avions déjà quelques-unes, et quant à celle de Vancouver, il nous fallait en sortir de quelque manière, et le plus économiquement possible. C'est ce que nous fîmes.

M. McGIBBON: Sir Henry, puis-je vous poser une question maintenant?

Sir HENRY THORNTON: Si la chose vous plaît, docteur.

M. McGIBBON: En fouillant les archives du ministère, j'ai découvert une lettre du ministre des Chemins de fer, en date du 19 avril 1920, adressée aux autorités civiques de Vancouver, où l'on traite cette question. Il y définit la ligne de conduite à suivre, à condition que le gouvernement accomplît certains travaux à Vancouver, ce que la population de cette ville a accepté. Je me contenterai d'en lire un paragraphe:

> Je veux saisir cette occasion pour bien vous persuader que l'une des clauses de l'accord original, celle stipulant que la compagnie devra construire et maintenir un hôtel, doit être mise au rancart. Je veux être très explicite sur ce point et vous faire savoir officiellement, comme je l'ai déjà fait publiquement à Vancouver, que jamais le gouvernement ne songera à fournir les capitaux nécessaires à cette entreprise. Je désire donc qu'on comprenne parfaitement que nous ne permettrons pas aucune discussion sur ce point particulier quand on procédera à la revise de ce contrat. Et je désire de plus qu'on comprenne très bien que les avis que je donnerai au gouvernement dans le règlement de l'affaire Champion et White s'inspireront en premier lieu du principe posé ci-dessus et que la ville de Vancouver doit reconnaître.

Sir HENRY THORNTON: Qui était le ministre?

M. McGIBBON: L'honorable docteur Reid.

On m'informe que la ville a consenti, et j'ajouterai qu'en présence d'une lettre semblable où l'on définit cette ligne de conduite, le chemin de fer se libérait de cette obligation. Et cependant, on a construit l'hôtel.

Sir HENRY THORNTON: Je ne connaissais pas l'existence de cette lettre. Cependant, s'il m'est permis de m'expliquer, je voudrais attirer votre attention sur le fait que, en décembre... de quelque nature que ce soit, je ne conteste pas cela.

L'hon. M. CHAPLIN: Avant de commencer vos explications, permettez-moi, sir Henry, que selon l'idée que je m'en faisais, l'accord original stipulait que les entrepreneurs-constructeurs Mackenzie et Mann recevaient de la ville de Vancouver de très importantes concessions pour faire entrer la voie ferrée par False-Creek, et, à cette fin, l'accord signé avec la ville stipulait la construction d'un hôtel, dont le coût devait être de trois millions et demi de dollars. Et j'aimerais savoir, pendant que vous nous donnez des explications, comment il se fait qu'avec un contrat semblable spécifiant le prix de l'hôtel, vous avez construit un hôtel de $10,000,000?

Sir HENRY THORNTON: En répnose, j'aimerais d'abord dire ceci. En dépit de tout ce que vient de mentionner le docteur McGibbon, la ville de Vancouver instituait en décembre 1926 une poursuite contre les chemins de fer Nationaux du Canada pour les forcer à remplir les conditions de l'accord de 1913, et pour la confiscation de $1,500,000 d'obligations émises par Mackenzie et Mann. On peut définir succinctement quelle était alors la situation. En 1913, le *Canadian Northern Railway* avait consenti à construire un hôtel de 250 chambres. En 1920, la compagnie ayant évité à la ville une difficulté qui résultait de l'injonction Champion et White, l'article 16 stipulant la construction d'un hôtel fut biffé et d'autres articles furent différés. Le 15 avril 1926, la ville exonéra la compagnie de l'exécution des articles 12, 13, 14 et 17 stipulant la construction à Vancouver, d'un hôtel d'au moins 500 chambres à un coût approximatif d'au moins $3,500,000.

Le 7 août 1926, on adopta un arrêté du conseil autorisant les chemins de fer Nationaux du Canada à construire un hôtel à Vancouver au coût prévu d'au moins $3,500,000.

Le PRÉSIDENT: C'est cet arrêté du conseil qu'on a cancelé?

Sir HENRY THORNTON: Je me souviens aussi qu'en plus des obligations que le chemin de fer a assumées en retour de terrains et autres facilités, il y avait aussi une dépense élevée pour le remblayage du False-Creek, et qui se chiffrait à plusieurs centaines de milliers de dollars. Je n'ai pas le chiffre exact, mais on peut se le procurer.

De toutes façons, l'aboutissement de toute l'affaire fut que nous en vînmes à composer avec la ville de Vancouver pour régler le procès qu'on nous avait intenté en décembre 1925. Notre service du contentieux m'averti que l'ancien accord avec le *Canadian Northern Railway* nous liait toujours. Je ne puis dire s'il en était ainsi ou non; mais j'acceptai l'avis de nos conseillers juridiques lorsqu'ils m'assurèrent que cet accord nous liait, et que si on le faisait mettre en force, la compagnie serait appelée à dépenser plusieurs millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Il existe une petite lacune dans votre historique de la question. On adopta un arrêté du conseil au mois d'août 1926, je crois, qu'on annula après l'élection. Il serait préférable de connaître tous les faits, car ils sont intéressants.

Sir HENRY THORNTON: Oui. Je désire vous en donner un exposé complet. C'est en 1926, je crois, qu'eut lieu l'élection. Ainsi, quand le parti conservateur prit le pouvoir, avant les élections, je discutai l'affaire de Vancouver avec sir Henry Drayton qui remplissait à Ottawa les fonctions de premier ministre suppléant, pendant que le premier ministre s'occupait de sa campagne électorale; et j'en vins à une décision avec lui sur ce qu'on devait faire et comment on devait procéder. Je suis assuré que sir Henry Drayton donna toute l'autorisation nécessaire pour l'exécution de cet accord, et que le gouvernement du jour y donna son approbation.

Le PRÉSIDENT: L'arrêté du conseil du mois d'août 1926 définit bien toutes les positions.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact. Puis vint l'élection et le parti libéral revint au pouvoir, et on annula par un arrêté du conseil, tous les arrêtés du conseil et les actes du parti conservateur. Je n'emploie pas les termes juridiques exacts, mais c'est ce qui arriva. Puis nous dûmes étudier cette question et recommencer tout ce que nous avions fait. C'est exactement ce qui s'est passé, et le dossier fait foi de tout, je crois bien. Je ne parle ni pour ni contre aucun parti politique.

Le PRÉSIDENT: Je comprends. Si l'on avait mis en force l'arrêté du conseil de 1926, tel que rédigé, vous auriez eu un hôtel coûtant $3,500,000. Cet arrêté du conseil est en date du mois d'août 1926.

L'hon. M. EULER: Ce fut pendant le règne du soi-disant gouvernement fantôme.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Je ne veux pas du tout entrer dans une discussion politique. Tout ce que je puis faire c'est de citer le dossier.

Le PRÉSIDENT: Et je veux établir les responsabilités.

Il passe une heure et nous avons eu une séance bien remplie. Je ne crois pas que le Comité puisse se réunir cet après-midi. D'abord on n'a pas adopté le budget, et quant à moi je désire être à la Chambre des communes; de plus, le ministre ne pourra pas être présent, et je n'aime pas siéger en son absence.

L'hon. M. CHAPLIN: On a posé un certain nombre de questions. Les réponses sont-elles prêtes?

Sir HENRY THORNTON: On est à les préparer et elles devraient être prêtes dans le plus court délai possible.

Le Comité s'ajourne au jeudi 28 avril à onze heures du matin.

APPENDICE

1. Contrat, en date du 23 septembre 1929, entre la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, et le major général sir Henry Worth Thornton, K.B.E.

2. Contrat, en date du 25 octobre 1929, entre Sa Majesté le Roi et le major général sir Henry Thornton, K.B.E.

ACCORD fait ce 23 septembre A.D. 1929.

ENTRE

La Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, ci-après appelée la "Compagnie nationale", d'une part; et le major général sir Henry Worth Thornton, K.B.E., ci-après appelé le "chef administratif", d'autre part.

Attendu que le chef administratif, par sa nomination et son consentement, a assumé la gérance à titre de chef administratif, agissant en qualité de Président, pour une période de trois années à compter du 4 octobre 1922, de la *Grand Trunk Railway Company of Canada* devenu *Canadian National Railway Company*, de la *Canadian Northern Railway Company*, et de diverses compagnies constituantes et de filiales composant le réseau de ces diverses compagnies de chemins de fer, de la Compagnie de la marine marchande du gouvernement canadien, Limitée, exploitant plusieurs vaisseaux appartenant à des compagnies distinctes, et des chemins de fer Nationaux du Canada; toutes administrées et exploitées comme réseau national sous le nom collectif et désignatif de "Chemins de fer Nationaux du Canada" conformément à la "Loi des chemins de fer Nationaux du Canada", ainsi que des autres ouvrages et entreprises contrôlés ou possédés par le gouvernement canadien que l'on pourra, de temps en temps, en vertu des dispositions de ladite Loi, confier aux mêmes direction et exploitation;

Et attendu que la période d'engagement ci-dessus mentionnée a pris fin le 3 octobre 1925, et que le chef administratif a été dûment élu président de la "Compagnie nationale" pour une autre période de cinq années à compter de la date de la fin de son emploi, comme ci-dessus mentionné, et qu'en conséquence de sa nomination et de son consentement il a assumé la gérance à titre de chef administratif, remplissant les fonctions susdites, pour les compagnies, chemins de fer, travaux, et entreprises précités;

Et attendu que la "Compagnie nationale", par une résolution de son conseil d'administration en date du 23 septembre 1929 (dont copie ci-jointe, marquée "A") a dûment élu le directeur gérant comme son président, et a autorisé la conclusion d'un accord entre ladite Compagnie nationale et le chef administratif, aux termes et conditions ci-après définies et inscrites, et que le Directeur gérant a convenu avec la Compagnie nationale d'accepter ladite élection et de remplir les fonctions précitées, auxdits termes et conditions;

Par conséquent, le présent contrat fait foi que les parties aux présentes ont convenu de ce qui suit:

1. *Engagement.*—La Compagnie nationale convient par les présentes d'employer ou de faire employer le chef administratif à titre de président de la compagnie nationale et des diverses compagnies constituantes et de leurs filiales formant son réseau et à ce titre, de chef administratif de tout chemin de fer, navire et autre ouvrage et entreprise, contrôlés ou possédés par le gouvernement canadien et qui sont maintenant ou qui peuvent en aucun temps pendant la durée du présent contrat être confiés par arrêté du Gouverneur en son conseil à la direction et à l'administration de la Compagnie nationale et à titre de président

de toute compagnie ou réseau de chemin de fer possédés ou contrôlés par le gouvernement du Canada selon que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada l'exigera de temps à autre, ladite compagnie ou lesdites compagnies ou ledit réseau ou lesdits réseaux devant à cette fin procéder à l'élection du chef administratif.

2. *Durée de l'engagement.*—La durée de l'engagement conclu par les présentes sera de cinq années à compter du quatrième jour d'octobre 1928 et le contrat restera en vigueur après la fin de cette période d'année en année, sauf s'il est résilié selon qu'il est stipulé ci-après.

3. *Rémunération.*—La rémunération du Chef administratif, pour tous les services à accomplir au besoin pendant toute la durée de son engagement, aux termes du présent contrat, consistera d'un traitement annuel fixe (indépendamment de l'importance du travail ou des devoirs à exécuter au besoin et sans aucune autre forme de supplément ou de rémunération) de soixante-quinze mille dollars ($75,000) par année, payable par versements mensuels égaux le ou vers le premier jour de chaque mois mais non pas d'avance. Il est entendu et convenu que les versements mensuels dudit traitement annuel fixe, de soixante-quinze mille dollars ($75,000) stipulé aux présentes pour la période écoulée entre le quatrième jour d'octobre 1928 et le troisième jour d'octobre 1929 ayant été effectué immédiatement avant la livraison du présent contrat, le chef administratif en donne par les présentes quittance.

4. *Devoirs généraux.*—Le Chef administratif remplira avec diligence et fidélité et au meilleur de ses connaissances et de son habileté tous les devoirs qui lui seront imposés par suite du présent contrat et il emploiera tous les moyens raisonnables en vue de sauvegarder, favoriser et accroître les intérêts qui lui sont confiés.

5. *Dépenses.*—Subordonnément aux statuts, règles et règlements en vigueur le Chef administratif aura droit au remboursement de tous les déboursés raisonnables effectués dans l'accomplissement de ses devoirs.

6. *Résiliation du contrat.*—Le présent contrat pourra être résilié en aucun moment de la période susdite sur avis par écrit de la Compagnie nationale adressé au Chef administratif pour mauvais accomplissement de ses fonctions pendant la durée de son contrat sans qu'il n'ait aucun droit de réclamer ou d'exiger une indemnité quelconque par suite ou à cause de cette résiliation; et le présent contrat peut être résilié à partir du troisième jour d'octobre de toute année après le troisième jour d'octobre 1933 à douze mois d'avis de la date projetée de ladite résiliation donné par écrit par l'une ou l'autre des parties aux présentes à l'autre partie aux présentes sans que l'une ou l'autre desdites parties n'ait aucun recours contre l'autre partie en raison ou à la suite de cette résiliation.

7. *Remplacement du contrat du 2 septembre 1925.*—Le contrat du deuxième jour de septembre 1925 intervenu et conclu entre la Compagnie nationale et le Chef administratif aux fins de l'engagement par celle-là de celui-ci pour une période de cinq ans à partir du quatrième jour d'octobre 1925, à titre de président de la Compagnie nationale et des différentes compagnies constituantes ou filiales formant le réseau, auquel titre celui-ci remplira les fonctions de Chef administratif de tous les chemins de fer, lignes de navigation, et autres ouvrages, entreprises, contrôlés ou possédés par le gouvernement du Canada, est par les présentes annulé et remplacé à partir du quatrième jour d'octobre 1928 avec autant de force et d'effet entre les parties aux présentes que si ledit contrat intervenu en premier lieu aux conditions y contenues eût pris fin le troisième jour d'octobre 1928.

En foi de quoi les parties aux présentes ont signé le présent contrat.

Signé, scellé et livré par la Compagnie nationale en présence de } COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA,

E. D. DECARY,
Administrateur,

R. P. ORMSBY,
Secrétaire.

Signé, scellé et livré par le Chef administratif en présence de R. P. ORMSBY. } H. W. THORNTON.

Le présent contrat fait à Ottawa dans la province d'Ontario ce vingt-cinquième jour d'octobre 1929, A.D.:

ENTRE:

Sa Majesté le Roi, au nom du Dominion du Canada, représenté aux présentes par l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux (en conformité d'un arrêté du Gouverneur en son conseil, C.P. 2144, du 23 octobre 1929, A.D., ci-après appelé "Sa Majesté", de la première part; et le major général sir Henry Thornton, K.B.E., ci-après appelé le Chef administratif de la seconde part.

Considérant que, aux termes d'une résolution adoptée par son conseil d'administration à une réunion du vingt-troisième jour de septembre 1929 la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada confirma l'élection du Chef administratif à la présidence de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada pour et pendant une période de cinq ans à partir du quatrième jour d'octobre 1925, et qu'aux termes d'une résolution adoptée par son conseil d'administration à une réunion tenue le deuxième jour de septembre 1925, ladite compagnie déclara le Chef administratif élu au poste de président des chemins de fer Nationaux du Canada pour et pendant une période de cinq ans à partir du quatrième jour d'octobre 1928 et d'année en année après cette période écoulée subordonnément à la révocation de son terme comme président comme susdit, tel qu'il en a été convenu entre lui et ladite compagnie, à un traitement annuel fixe de soixante-quinze mille dollars ($75,000) pour ses services en ladite qualité, y compris tous autres services qui peuvent lui être assignés de temps à autre aux termes du présent contrat;

Et considérant que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, en conformité deladite résolution adoptée par son conseil d'administration à sa réunion du vingt-trois septembre 1929, conclut dûment un contrat d'engagement en date du vingt-troisième jour de septembre 1929 dont l'original est ci-après annexé sous la rubrique "A" et désigné ci-après sous le nom de "Contrat d'engagement de la compagnie";

Et considérant que Sa Majesté, aux termes de l'arrêté du Gouverneur en son conseil (C.P. 2144) du vingt-trois octobre 1929, a dûment approuvé, sanctionné et confirmé le contrat d'engagement de la compagnie et autorisé la conclusion d'un autre contrat d'engagement au nom de Sa Majesté avec le Chef administratif aux termes et conditions contenus et énoncé ci-après et que le Chef administratif a en conséquence acceptés:

Par conséquent, le présent contrat fait foi que les parties aux présentes conviennent de ce qui suit:

1. *Engagement.*—Sa Majesté convient par les présentes d'employer ou de faire employer le Chef administratif et ce dernier convient par les présentes d'agir comme Chef administratif de la compagnie des chemins de fer Nationaux, de la *Canadian Northern Railway Company* et des différentes compagnies constituantes et des filiales formant le réseau de ces compagnies respectives et de la Marine marchande du Gouvernement canadien, limitée, exploitant les divers

vapeurs appartenant aux compagnies particulières, ainsi que les chemins de fer de l'Etat, y compris toutes autres entreprises ou ouvrages qui peuvent de temps à autre être contrôlés ou possédés par Sa Majesté et qui peuvent, par arrêté du conseil, être placés sous la même direction, sauf tous ouvrages ou entreprises qui peuvent être au besoin soustraites par Sa Majesté, par arrêté du conseil, à cette même direction.

2. *Durée de l'engagement.*—La durée de l'engagement conclu par les présentes sera de cinq années à compter du quatrième jour d'octobre 1928 et le contrat restera en vigueur d'année en année, sauf s'il est résilié selon qu'il est stipulé ci-après.

3. *Rémunération.*—La rémunération du Chef administratif pour tous les services à accomplir au besoin et pendant toute la durée de son engagement aux termes du présent contrat consistera d'un traitement annuel fixe (indépendamment de l'importance du travail ou des devoirs à exécuter au besoin et sans aucune autre forme de supplément ou rémunération) de soixante-quinze mille dollars ($75,000) par année, payable par versements mensuels, mais non pas d'avance, moins la rémunération annuelle payable en mensualités par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada au Chef administratif aux termes du contrat d'engagement de la compagnie pendant la durée dudit contrat d'engagement; mais il est par les présentes entendu et convenu que les versements mensuels dudit traitement annuel fixe de soixante-quinze mille dollars ($75,000), aux termes des présentes, pour la période commençant le quatrième jour d'octobre 1928 et finissant le troisième jour d'octobre 1929, ont été effectués immédiatement avant la livraison du présent contrat dont quittance est par les présentes confirmée par le Chef administratif, et il est de plus par les présentes entendu et convenu que les versements mensuels du traitemnt annuel fixe de soixante-quinze mille dollars ($75,000), aux termes des présentes, à compter du quatrième jour d'octobre 1929, et après, seront dorénavant différés, dans le cas de chaque payement individuel, d'une période d'un mois, le versement mensuel pour le mois finissant le troisième jour de novembre 1929 devenant payable le ou vers le quatrième jour du mois suivant et la date du dernier versement mensuel devant être déterminée à la fin de la période d'engagement mentionnée aux présentes.

4. *Devoirs généraux.*—Le Chef administratif remplira avec diligence et fidélité et au meilleur de ses connaissances et de son habileté tous les devoirs qui lui seront imposés par suite du présent contrat et il emploiera tous les moyens raisonnables en vue de sauvegarder, favoriser et accroître les intérêts qui lui sont confiés.

5. *Dépenses.*—Subordonnément aux statuts, règles et règlements en vigueur le Chef administratif aura droit au remboursement de tous les déboursés raisonnables effectués dans l'accomplissement de ses devoirs aux termes du présent contrat, moins les dépenses que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada doit rembourser au Chef administratif aux termes du contrat d'engagement de la compagnie relativement aux devoirs remplis dans l'une ou l'autre de ses fonctions conjointement avec ceux que comporte son engagement par les présentes et il est entendu et convenu qu'un état de compte des déboursés effectués dans l'accomplissement des fonctions stipulées aux présentes sera soumis de temps à autre par le Chef administratif pour les fins de vérification et de paiement à telles périodes que pourront l'exiger les fonctionnaires de Sa Majesté chargés de ces devoirs.

6. *Résiliation du contrat.*—Le présent contrat pourra être résilié en aucun moment de la période susdite sur avis par écrit de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada adressé au Chef administratif pour accomplissement de ses fonctions sans qu'il n'ait aucun droit de réclamer ou d'exiger une indemnité

quelconque par suite ou à cause de cette résiliation; et le présent contrat pourra être résilié à partir du troisième jour d'octobre de toute année après le troisième jour d'octobre 1933 à douze mois d'avis donné par écrit par l'une ou l'autre des parties aux présentes à l'autre partie sans que l'une ou l'autre desdites parties aux présentes n'ait aucun recours contre l'autre partie en raison ou à la suite de cette résiliation.

En foi de quoi les parties aux présentes ont signé le présent contrat à la date et en l'année susdites.

Signé, scellé et livré par Sa Majesté en présence de
GEO. W. YATES.

CHAS. A. DUNNING,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Signé, scellé et livré par le chef administratif en présence de
E. B. HAWKEN.

J. W. PUGSLEY,
Secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux.
H. W. THORNTON.

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE D'AUDIENCE N° 231,

Le 28 avril 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Je suggère que nous commencions ce matin par les crédits, 1932-1933, des paquebots nationaux et de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

PRÊT À LA MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT CANADIEN, LTÉE

Prêt à la marine marchande du gouvernement canadien, ltée. (Canadian National Steamships), remboursable sur demande, avec intérêt à un taux qui sera fixé par le Gouverneur en son conseil, à tels termes et conditions que le Gouverneur en son conseil peut déterminer, et pour être appliqué au paiement de:

Déficits dans l'exploitation de la compagnie et des navires sous le contrôle de la compagnie pendant l'année finissant le 31 décembre 1932, $440,000.

PRÊT À LA " CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LTD."

Prêt à la " Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.", remboursable sur demande, avec intérêt à un taux que fixera le Gouverneur en son conseil, suivant les termes et conditions que le Gouverneur en son conseil peut établir et à être appliqué au paiement de:

Déficits dans l'exploitation de la compagnie et des paquebots sous le contrôle de la compagnie au cours de l'année se terminant le 31 décembre 1932 et ce qui est imputable sur l'intérêt, $820,600.

Je me demande pourquoi ce crédit tombe sous la rubrique des " Paquebots du National-Canadien et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes", parce que je n'y vois rien qui se rapporte aux tarifs de marchandises dans les provinces Maritimes.

M. SMART: Le crédit figure au verso.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon.

Est-ce le bon plaisir du Comité d'étudier ce crédit? Le total s'élève à $10,128,000. Je présume que la discussion sur le chapitre concernant les paquebots exigera à lui seul assez de temps. Je dirai, cependant, que les représentants de

ces lignes de navigation ne sont pas ici et nous pourrions procéder et adopter le crédit, si le Comité le désire, avec l'entente que toute question se rattachant à ce crédit pourra être librement étudiée plus tard. Je fais cette suggestion dans l'idée de faciliter l'adoption des crédits.

M. POWER: Cela embrasse tout le chapitre — des deux côtés de la feuille?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DUFF: En tant que les paquebots sont concernés, nous pourrions étudier cette question en considérant le rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. POWER: Ou nous pourrions la discuter lorsque le crédit sera présenté en Chambre?

Le PRÉSIDENT: Oui. L'avez-vous lu?

M. POWER: Non.

Le PRÉSIDENT: Je vais vous le lire avant qu'il ne soit adopté.

M. HEAPS: Il y a une couple de semaines, j'ai discuté le nombre d'employés pendant une certaine période d'années ainsi que les salaires payés à ces employés.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons les renseignements ici et pouvons vous en donner lecture immédiatement, monsieur Heaps.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le premier crédit est adopté?
Adopté.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le crédit nº 315 " Prêt à la " Canadian National (West Indies) Steamship Limited " est adopté?
Adopté.

Le PRÉSIDENT:

LOI DES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES

Pour solder au besoin pendant l'année financière 1932-1933, la différence, évaluée par la Commission des chemins de fer et par elle certifiée au ministre des Chemins de fer et Canaux à sa demande, occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les tarifs de taxes et les taxes normales (mentionnées à l'article 9 de ladite loi) sur toutes les marchandises transportées en 1932, en vertu des tarifs approuvés, par les compagnies suivantes:

CANADA AND GULF TERMINAL RAILWAY

De quelle ligne s'agit-il?

M. FAIRWEATHER: Il ne s'agit pas ici des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Je savais que c'était une de ces compagnies de chemin de fer pour le transport de la houille et de l'essence (il lit):

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, Y COMPRIS: FREDERICTON AND GRAND LAKE COAL AND RAILWAY COMPANY

New Brunswick Coal and Railway Company. Cumberland Railway and Coal Company. Dominion Atlantic Railway. Maritime Coal, Railway and Power Company. Sydney and Louisbourg Railway. Temiscouata Railway, $900,000.

C'est le même crédit que celui de l'année dernière. Je voudrais savoir si on fait la même dépense tous les ans? Leur accorde-t-on cette somme tous les ans; la leur accordera-t-on cette année?

Sir HENRY THORNTON: Ce crédit est réparti entre plusieurs compagnies.

M. SMART: Le partage se fait entre plusieurs compagnies. La somme payée l'année dernière était inférieure au montant du crédit.

Le PRÉSIDENT: Je suis fondé à croire que ce crédit s'applique à toutes les compagnies de chemins de fer indépendantes, en dehors du réseau national, qui sont exploitées dans la zone d'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ces états sont vérifiés?

M. SMART: Les vérificateurs de la Commission des chemins de fer certifient le montant encaissé et les sommes estimées. C'est-à-dire pour chacun de ces chemins de fer et afin que les paiements soient effectués conformément aux dispositions de la loi.

M. POWER: Quelqu'un ici peut-il nous dire quelle somme a été payée au Pacifique-Canadien aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

Le PRÉSIDENT: J'allais le demander. Il n'est pas possible que ce soit une somme ronde.

M. POWER: Neuf cent mille dollars me semblent une somme bien faible si elle embrasse toutes les opérations du Pacifique-Canadien dans les provinces Maritimes. Neuf cent mille dollars est le montant approximatif à verser à tous les chemins de fer. Je puis me tromper, mais j'ai l'impression que le Pacifique-Canadien exploite ses lignes dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Le montant n'est-il pas plus élevé?

Le PRÉSIDENT: Cette somme ne s'applique pas aux lignes du Pacifique-Canadien de la Nouvelle-Ecosse.

M. POWER: Elle s'appliquerait aux lignes du Pacifique-Canadien à partir de Montréal, ou à ce qui correspondrait à une destination de Capreol à Saint-Jean, je suppose.

Le PRÉSIDENT: Oui. Mais à quel endroit précis, monsieur Smart, sur la ligne du Pacifique-Canadien, de Saint-Jean à Montréal, ces taux de transport pour les provinces Maritimes cessent-ils de s'appliquer?

M. SMART: A la frontière, Vanceboro.

M. POWER: A la frontière?

M. SMART: A Vanceboro, dans le Maine.

Le PRÉSIDENT: Elle ne s'applique pas au transport dans le Maine.

M. POWER: S'applique-t-elle au transport à l'ouest de Vanceboro?

M. SMART: Dans la province limitrophe seulement.

Le PRÉSIDENT: On n'accorde rien du tout en territoire étranger ni dans la région du Québec jusqu'à Mégantic?

M. SMART: Non.

Le PRÉSIDENT: La voie ne lui appartient pas, vous le savez. Le Pacifique-Canadien n'est pas propriétaire de la ligne entre Vanceboro et Matawanock.

M. SMART: Puis-je vous lire ceci, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. SMART: Voici sur quoi on s'est appuyé:

> Les suivants sont les mouvements préférés mentionnés à l'article trois et à d'autres articles de la présente loi:
>
> (*a*) Trafic local, entièrement sur voie ferrée, entre des endroits sur les lignes de l'Est; par exemple, de Sydney à Newcastle.
>
> (*b*) Mouvements de sortie, vers l'ouest, entièrement par voie ferrée,— D'endroits sur les lignes de l'Est en allant vers l'ouest à des endroits du Canada situés au delà des limites des lignes de l'Est à la jonction Diamond ou à Lévis; par exemple, de Moncton à

Montréal—l'abaissement de vingt pour cent doit être proportionné au tarif d'entier parcours sur les lignes de l'Est ou, dans cet exemple, au tarif applicable de Moncton vers l'ouest jusqu'à la jonction Diamond ou Lévis.

Le PRÉSIDENT: Mais ces endroits ne sont pas sur la ligne du Pacifique-Canadien?

M. POWER: Sur la ligne des chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Est-il question du Pacifique-Canadien et quelle est la distance en milles sur cette ligne? Avez-vous un autre exemplaire de la loi?

M. SMART: Non.

Le PRÉSIDENT: J'estime que nous devrions éclaircir ce point.

M. POWER: Nous y arriverions mieux si nous avions les sommes versées à chacun de ces chemins de fer au cours de l'année dernière.

M. SMART: Je n'ai pas ces détails ici. Ils sont au département.

Pacifique-Canadien, y compris Fredericton, *Grand Lake Cal and Railway Company* et *New Brunswick Coal and Railway Company*, $233,-730.52.

M. POWER: Cela comprend les deux lignes exploitées par le Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Oui. L'une est une filiale et l'autre est louée du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

M. SMART: *Cumberland Railway and Coal Company*, $26,499.97; *Dominion Atlantic Railway*, $188,121.05; *Maritime Coal, Railway and Power Company*. $19,497. La ligne *Quebec Oriental Railway* n'a rien reçu l'année dernière. *Sydney and Louisburg Railway*, $177,125.42; *Temiscouata Railway*, $21,096.37. Soit un total de $669,673.20.

M. POWER: Voulez-vous lire le montant pour la *Canada and Gulf Terminal*, la première ligne en tête de la liste?

M. SMART: $3,602.87.

M. POWER: Vous avez remarqué que le *Quebec Oriental Railway* n'avait rien reçu cette année.

M. SMART: Cette ligne sera maintenant comprise dans les chemins de fer Nationaux ainsi que l'*Atlantic, Quebec and Western*. Ce sont les deux lignes de Gaspé?

M. POWER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas, dans le moment, où la loi autorise le paiement de ces sommes; mais, sans aucun doute, le paiement est régulier. M. Fairweather du personnnel des Chemins de fer, nous indiquera peut-être l'article qui autorise ces paiements.

A-t-on d'autres questions à poser sous ce rapport?

M. POWER: Je suis si surpris de voir que les autres chemins de fer reçoivent si peu en application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes que je me demande s'il n'y a pas d'autres crédits s'y rapportant.

Le PRÉSIDENT: Je l'ignore. Je ferai observer que le Pacifique-Canadien ne possède dans ce territoire choisi, comme on le désigne, que 90 milles de voie ferrée.

M. POWER: De Montréal à Saint-Jean et ensuite de Digby à Halifax. Quelle somme a-t-on payée au D.A.R.?

M. SMART: $19,497.

M. POWERS Comment se comparent les chiffres de cette année avec ceux de l'année dernière?

M. SMART (il lit):

	Année civile 1930	Année civile 1931
Atlantic, Quebec and Western Railway	.....	.....
Canada and Gulf Terminal Railway	$ 6,965 48	$ 3,602 87
P.-C., y compris *Fredericton, Grand Lake Coal and Railway Co.* et *New Brunswick Coal and Railway Company.*	285,888 82	233,730 52
Cumberland Railway and Coal Company	32,542 95	26,499 97
Dominion Atlantic Railway	241,029 85	188,121 05
Maritime Coal Railway and Power Company	20,370 51	19,497 00
Quebec Oriental Railway, Sydney and Louisburg Railway	242,328 44	177,125 42
Témiscouata	32,068 80	21,096 37
Total, chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada	$ 861,194 85	$ 669,673 20

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'autorisation pour le paiement effectué à ces lignes est contenue à l'article 9 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, paragraphe 3.

Je voudrais demander au sous-ministre si la vérification des comptes et des réclamations incombe à la Commission des chemins de fer.

M. SMART: Oui, et le certificat est transmis au ministre des Chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Et aux termes de la loi le Parlement a dit que cela est suffisant.

M. SMART: Oui.

Le PRÉSIDENT (il lit):

> Somme requise pour payer au besoin à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, le déficit accusé dans ses recettes et revenus, au cours de l'année 1932, en raison de l'exploitation des lignes de l'Est, tel que prévu par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes:
>
> (*a*) Montant du déficit au chapitre des recettes et revenus (moins le montant dudit déficit pour lequel il est spécialement prévu au paragraphe suivant), $6,217,400.
>
> (*b*) Montant du déficit au chapitre des recettes et revenus attribuable à la diminution des tarifs sous le régime de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, $1,750,000.

Est-ce que c'est la formule usuelle?

M. SMART: Oui; c'est exactement ainsi que nous l'avons préparée.

M. POWER: Dans le cas des autres chemins de fer, nous payons la différence entre les tarifs qui existaient à l'époque de la mise en vigueur de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et les tarifs de faveur?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. POWER: Dans le cas des chemins de fer Nationaux nous payons simplement tout le déficit?

L'hon. M. MANION: Oui.

M. POWER: Nous ne tenons pas compte de la réduction de 10 p. 100?

M. SMART: Le déficit est simplement divisé en deux, ce que vous auriez sans l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la présente somme.

L'hon. M. MANION: Ils prennent de fait les 20 p. 100 et le comptent au chapitre de leur recettes ordinaires et ensuite nous avons à payer le déficit.

Le PRÉSIDENT: Le déficit des lignes de l'Est se chiffre à $857,000.

M. POWER: Vous faites erreur.

Le PRÉSIDENT: Oui, vous avez raison.

M. POWER: A combien de milles du Canadien-National s'applique la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. SMART: A toute la ligne à l'est de la jonction Diamond.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la distance en milles, à peu près?

M. FAIRWEATHER: 3,342 milles.

M. POWER: C'est la même distance ou le même parcours auquel s'applique le déficit d'exploitation de $6,000,000?

M. FAIRWEATHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le total est de $8,867,000 dont $1,750,000 représentent la contribution effectuée sous le régime du 10 p. 100.

M. POWER: La perte totale n'est que de $6,217,000?

Le PRÉSIDENT: Après les 20 p. 100.

M. POWER: Vous n'interpréteriez pas ces $900,000 mentionnés ci-dessus comme une perte pour les autres chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Non, cette somme pourrait être un profit.

M. POWER: C'est-à-dire que nous versons $1,750,000 en subvention et nous absorbons une perte de $6,217,000?

Le PRÉSIDENT: Oui. Le mémoire qui a été distribué sous la rubrique Pièce "A" devrait être consigné avec le crédit pour l'information de ceux qui voudraient l'étudier.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

LIGNES DE L'EST

Etat des sommes qu'il sera nécessaire d'inclure dans les crédits du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1932.

Exploitation—Recettes		$21,476,000 00
Exploitation—Dépenses		25,060,000 00
Exploitation—Déficit net		$ 3,584,000 00
Compte des revenus—Autres soldes débiteurs et créditeurs—Net		2,257,859 78
Compte des revenus—Déficit net avant les charges fixes		$ 5,481,859 78
Intérêt sur dette consolidée due au public—Pièce "A"		360,665 22
		$ 6,202,525 00
Profits et pertes—Soldes débiteurs et créditeurs—Net		14,875 00
		$ 6,217,400 00
Intérêt sur avances du gouvernement fédéral		626,413 00
Estimation nette du changement au compte des profits et pertes durant l'année		$ 6,843,813 00
Estimation nette du changement au compte des profits et pertes tel que ci-dessus		$ 6,843,813 00
A déduire: Intérêt sur avances du gouvernement fédéral		626,413 00
Déficit net au compte des revenus attribuables à d'autres causes que les modifications à la loi		$ 6,217,400 00
Contribution en conformité de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes		1,750,000 00
Total net des sommes requises		$ 7,967,400 00

PIÈCE "A"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

LIGNES DE L'EST

Intérêts payables en l'année finissant le 31 décembre 1932.

Description des valeurs	Émission par les compagnies	Date de l'échéance	Principal échu le 31 déc. 1932, Estimation	Intérêts courus pour l'année finissant le 31 déc. 1932, Estimation
			$ c.	$ c.
Première hypothèque, obligations-or, 3½%	H. & S.W. Ry...	30 sep. 1942.....	4,447,000 00	155,645 00
Obligations, titres 4%.....	St. J. & Q. Ry...	1962.....	2,727,977 40	109,119 10
St. John and Quebec Ry., diverses échéances, 5%.....	.....	Jusqu'en 1958...	1,824,022 60	95,901 12
Total.....	.....	.....	8,989,000 00	360,665 22

Le PRÉSIDENT: Fera-t-on rapport sur ces deux crédits à la Chambre? Adopté. Maintenant, quelle était votre question, monsieur Heaps?

M. HEAPS: Je croyais que l'on pourrait nous dire combien d'hommes sont employés sur ce chemin de fer.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que la première question que M. Heaps a en vue est la liste indiquant le nombre d'hommes employés sur le chemin de fer pendant les cinq dernières années et le montant des salaires payés pendant la même période. Je déposerai ces renseignements. Voulez-vous que j'en donne lecture?

M. HEAPS: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Le premier chiffre que je lirai pour chaque année sera celui du nombre moyen d'hommes employés et le deuxième celui du total des salaires. En 1927, 106,196 employés, total des salaires, $163,712,099; 1928: une moyenne de 110,156 employés, total des salaires, $173,264,215; 1929: une moyenne de 111,383 employés, salaires, $177,037,682; 1930: une moyenne de 101,046 employés, salaires, $159,980,994; 1931: une moyenne de 91,416 employés, salaires, total de $139,784,630.

M. HEAPS: Est-ce que ces chiffres comprennent les employés sur toutes les lignes?

Sir HENRY THORNTON: Sur tous les chemins de fer constituant le réseau.

M. HEAPS: Y compris tous les employés supérieurs salariés?

Sir HENRY THORNTON: Oui, tout, tous les employés.

L'hon. M. ROGERS: Les tarifs de marchandises ont-ils été relevés au cours de la dernière année?

Sir HENRY THORNTON: Non, monsieur Rogers, pas l'année dernière.

M. HEAPS: Monsieur le président, on me dit que l'on fait quelquefois une distinction entre les employés salariés et les ouvriers. Vous n'avez peut-être pas fait ce partage.

Le PRÉSIDENT: Non. Je crois que l'on a répondu aux questions telles qu'elles ont été posées.

M. HEAPS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas eu un état indiquant cette division.

Sir HENRY THORNTON: Ce renseignement est fourni au Bureau fédéral de la statistique.

Le PRÉSIDENT: La division y est-elle donnée?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: On me dit que l'on peut obtenir ce renseignement du Bureau de la Statistique; le partage y est fait.

L'hon. M. EULER: Combien d'hommes étaient employés sur les chemins de fer Nationaux en 1928 et combien sont employés aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Il vient justement de le dire.

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas compris.

Le PRÉSIDENT: En 1928 le nombre total d'employés était de 110,156; et en 1931 de 91,416.

L'hon. M. EULER: Quel chiffre est le moins élevé?

Le PRÉSIDENT: 91,416.

L'hon. Dr MANION: Vingt mille de moins.

Sir HENRY THORNTON: M. MacMillan a demandé le total des salaires payés en 1930 et en 1931, ainsi que le montant imputable au compte de capital et au compte d'exploitation. Ce relevé comprend les lignes de l'Est, le Vermont-Central et le *Grand Trunk Western*, tout le réseau. En 1930, les salaires payés se chiffraient à $159,980,994 dont $143,347,981 imputables au compte des frais d'exploitation. Il a été imputé au compte de capital et à d'autres comptes la somme de $16,633,013. En 1931, le total des salaires payés représentait la somme de $139,784,630 dont $126,950,842 imputables au compte des frais d'exploitation. Il a été imputé au compte de capital la somme de $12,833,788.

L'hon. M. MANION: Afin de tirer la chose au clair, je crois devoir poser une couple de questions. Je suppose que la diminution de 20,000 employés est attribuable à une diminution des affaires.

Sir HENRY THORNTON: C'est là peut-être le facteur le plus important, bien que tout le monde sache parfaitement que la direction s'est évertuée à pratiquer l'économie. Mais naturellement, sur une ligne de chemin de fer, le nombre d'employés varie selon le volume d'affaires, selon le mouvement du trafic.

L'hon. M. MANION: J'estime que nous devrions avoir les chiffres afin de pouvoir juger de la diminution des affaires. Les chiffres de 1928 comparés à ceux de 1931 indiquent une différence de $104,000,000. L'année 1928 indique $104,000,000 de plus dans les recettes brutes de tout le réseau en comparaison avec l'année 1931, ce qui indique assez bien la diminution des affaires, cause de la réduction du nombre d'employés. J'ai cru convenable de faire ressortir ce point, de mettre les deux chiffres en regard.

M. HEAPS: La diminution a été plus accentuée en 1931.

L'hon. M. MANION: Il y a encore diminution.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, relativement aux chiffres que vous nous avez soumis en réponse à M. MacMillan, pour les années 1930 et 1931, je constate qu'une forte proportion de ces montants est imputée au compte de capital, de capital et autres comptes. D'abord, quels sont ces autres comptes?

Sir HENRY THORNTON: Passages supérieurs ou inférieurs et autres ouvrages analogues dans les municipalités.

Le PRÉSIDENT: Cela est imputable à une autre caisse?

Sir HENRY THORNTON: Si je ne me trompe...

M. MCLAREN: Les chemins de fer font les déboursés et perçoivent ensuite une contribution de la caisse des passages à niveau et d'autres...

Le PRÉSIDENT: Des municipalités?

M. MCLAREN: Des municipalités et d'autres compagnies.

Le PRÉSIDENT: Supposons que la Commission des chemins de fer ordonne d'abolir un passage à niveau et de le remplacer par un passage supérieur ou inférieur, ce qui constitue une dépense considérable, vous avez là une dépense impu-

table au compte de capital. Vous recevez une contribution de la caisse des passages à niveau, c'est-à-dire une contribution du gouvernement fédéral. La Commission des chemins de fer ordonne à la municipalité de payer une proportion du coût qui peut être le tiers, selon les termes de l'ordonnance. Puis, il reste un certain montant à la charge des chemins de fer eux-mêmes.

M. McLaren: Oui. Pour ce qui concerne les travaux de passage à niveau, ceux-ci peuvent être payés par les chemins de fer Nationaux et nous payons les frais initiaux. Puis ensuite, lors du partage, selon l'ordonnance de la Commission, nous percevons une contribution du Pacifique-Canadien ou des autres compagnies de chemin de fer et nous obtenons aussi une partie des frais de la caisse des passages à niveau.

Le président: Vous n'imputeriez pas au compte permanent du capital le total de $16,000,000?

M McLaren: Non, seulement notre part du coût.

L'hon. M. Euler: A-t-on imputé au cours de la dernière année le coût de certains passages à niveau à la caisse du chômage?

L'hon. M. Manion: Puis-je répondre à cette question? Le gouvernement a donné certaines sommes tirées de la caisse du chômage à la Commission des chemins de fer et la Commission en a fait le partage et les a affectées à certains passages à niveau qu'elle a décidé de construire, mais les chemins de fer n'ont pas obtenu d'argent de cette façon. Le gouvernement a pris cet argent pour le donner à la Commission des chemins de fer qui l'a dépensé de la façon ordinaire.

M. MacMillan: Je ne crois pas que ce soit une réponse complète à ma question. Voici la question que j'ai posée à M. Hungerford qui était ici ce jour-là: "Pouvez-vous me dire, monsieur Hungerford, si durant les années 1930 et 1931, les hommes d'ateliers ont été employés à la reconstruction de wagons et autres travaux de ce genre, locomotives, et le reste, et quelle proportion de leurs salaires a été imputée au compte de capital et au compte d'exploitation".

Le président: Je ne crois pas que ce soit une réponse à cette question.

M. MacMillan: Je le crois.

Le président: Avez-vous posé cette question?

M. MacMillan: Non.

Le président: Voyons le compte rendu. Quel jour avez-vous posé cette question, monsieur MacMillan?

M. MacMillan: On la trouvera au fascicule n° 3 des Procès-verbaux et Témoignages, page 32.

> Le président (il lit): M. MacMillan: Pouvez-vous me dire monsieur Hungerford, si durant les années 1930 et 1931 les hommes d'ateliers ont été employés à la reconstruction de wagons et autres travaux de ce genre, locomotives et le reste, et quelle proportion de leurs salaires a été imputée au compte de capital et au compte d'exploitation?

Vous vouliez simplement vous renseigner au sujet des hommes d'ateliers. Votre question ne s'appliquait qu'aux hommes d'atelier?

M. MacMillan: Oui, pour ce qui concerne directement la reconstruction des locomotives et autre matériel, et M. Hungerford répondit que cela était une question sujette à des règles bien établies.

Le président: Oui, c'est bien là sa réponse, si j'ai bonne mémoire.

Sir Henry Thornton: Avons-nous répondu, oui ou non, à la question de M. MacMillan?

Le président: Si vous vous reportez à la page 33, vous verrez qu'il y a un malentendu. M. MacMillan commence avec une question concrète telle qu'il l'a formulée à la page 32 et, ensuite, après quelques instants de conversation, nous trouvons cette question à la page 33:

La somme de leurs salaires imputée au compte de capital et au compte d'exploitation durant les années 1930 et 1931.

Maintenant, je crois que cela a été mal interprété. Ce qu'il voulait savoir se rapportait à sa question antérieure. Vous pouvez peut-être lui fournir ce renseignement.

Sir HENRY THORNTON: J'ai ce renseignement ici.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrons le consigner.

Sir HENRY THORNTON: Je demanderai à M. Fairweather d'en donner lecture.

M. FAIRWEATHER: Année 1930: nombre moyen des employés dans les ateliers principaux et rémunération payée, une partie imputable au compte de capital et une partie à d'autres comptes: 1930, 11,432 employés qui ont reçu en salaires $848,744.55 imputables au compte de capital.

M. HEAPS: Quels sont les ateliers que vous appelez ateliers principaux?

M. FAIRWEATHER: Ce sont les ateliers où se font les réparations les plus importantes: Fort-Rouge, Transcona, Stratford, Leaside, Montréal, St-Malo et Moncton.

M. MACMILLAN: London?

M. FAIRWEATHER: London et Battle-Creek aux Etats-Unis et Port-Huron. La somme imputable aux autres comptes a été de $16,075,055.62. En 1931, le nombre moyen des employés a été de 11,153 avec une somme de $955,474.86 imputable au compte de capital et de $14,191,462.18 au compte d'exploitation.

M. MACMILLAN: Que voulez-vous dire par autres comptes.

M. FAIRWEATHER: C'est surtout ce qui est imputé au compte d'exploitation.

M. MACMILLAN: Qu'est-ce que cela comprend?

M. FAIRWEATHER: Presque exclusivement l'entretien du matériel; mais au point de vue technique il y aurait une distinction à faire entre cela et les autres comptes. Mais il s'agit presque exclusivement de l'entretien des locomotives et des wagons.

Le PRÉSIDENT: Quel est le montant imputable au compte de capital?

M. FAIRWEATHER: Imputable au compte de capital? Rappelez-vous qu'il s'agit seulement de la rémunération des employés dans les ateliers principaux.

Le PRÉSIDENT: C'est tout ce qu'il demande.

M. FAIRWEATHER: $848,000 en 1930 et $915,000 en 1931.

M. GEARY: Qui détermine ce qui constitue une charge imputable au capital et quelle proportion doit être ainsi imputée?

M. FAIRWEATHER: Cela est déterminé par la classification des comptes établie à l'origine par la *Interstate Commerce Commission* des Etats-Unis et adoptée par les autorités de notre propre chemin de fer. En tout premier lieu, ce sont les employés supérieurs de notre compagnie qui font cette division et les comptes sont ensuite vérifiés par une firme indépendante de vérificateurs, George A. Touche et compagnie.

M. GEARY: Suivant les comptes de l'*I.C.C.*?

M. FAIRWEATHER: Strictement suivant la classification de l'*I.C.C.*

Le PRÉSIDENT: Contrôlés d'abord par le vérificateur de la compagnie?

M. FAIRWEATHER: Contrôlés par le vérificateur de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire pour tous les ateliers.

M. FAIRWEATHER: Les ateliers principaux.

Sir HENRY THORNTON: M. MacMillan voulait savoir,—j'oublie la date de la question, mais elle a été posée,—le coût de l'impression de la revue des chemins de fer Nationaux, le tirage, la recette et si on la distribue gratuitement et la date

à laquelle on a cessé de la distribuer gratuitement. Voici la réponse: Le coût de le publication de la revue des chemins de fer Nationaux en 1931 s'établit comme il suit: Dépenses $105,996.39; recettes $63,188.40; coût net, $42,807.99. Le tirage fut de 1,036,150 livraisons. La distribution gratuite a cessé avec la livraison d'avril 1932. Vu la suppression de la liste de distribution gratuite, le coût net en 1932 sera d'environ $5,000. On anticipe qu'en 1932 la revue des chemins de fer Nationaux du Canada se suffira.

M. MACMILLAN: De quoi se compose le coût?

Sir HENRY THORNTON: M. MacMillan veut connaître les détails du coût.

Le PRÉSIDENT: Les $105,000.

M. MACMILLAN: Oui.

M. MACLAREN: Les frais d'impression constituent le principal item.

Le PRÉSIDENT: Où est-elle imprimée?

M. MACLAREN: A l'imprimerie du *Saturday Night*, à Toronto.

Le PRÉSIDENT: A forfait?

M. MACMILLAN: Je comprends que c'est là le principal item, mais si cette revue était publiée par une maison de publication, qui aurait tout le personnel voulu pour faire le travail...

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons avoir tous ces renseignements, monsieur MacMillan.

M. MACMILLAN: Vous avez, je crois, un service de publicité? Je suppose que ce service est chargé de la rédaction de la revue.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez raison.

M. MACMILLAN: Est-ce qu'une partie de ses dépenses est imputée à la revue?

Sir HENRY THORNTON: Oui; une certaine proportion. Nous pouvons vous procurer ces données si vous voulez les analyser.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais à voir comment le coût est partagé. J'ai moi-même une opinion arrêtée à ce sujet. Je crois que c'est une dépense tout à fait inutile. Voilà mon opinion.

M. MACMILLAN: J'aimerais savoir quel fût le coût de cette revue en 1929 et en 1930.

Le PRÉSIDENT: On peut vous donner ce renseignement.

Sir HENRY THORNTON: Elucidons votre question afin de pouvoir y répondre. Vous voulez savoir, monsieur MacMillan, quel fut le coût de la revue en 1928, 1929 et 1930. Nous avons ces détails ici. Voulez-vous lire les chiffres pour les années en question, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: En 1928 les recettes ont été de $65,200.48 et les dépenses de $109,313.19; soit un coût net de $44,112.71. Le tirage fut de 1,055,388 exemplaires et le coût moyen l'exemplaire de 4 cents .2. En 1929, les recettes ont été de $84,837.50; les dépenses de $118,572.18 et le coût net $33,734.68. Le tirage fut de 1,104,000 exemplaires et le coût l'exemplaire de 3 cents .1.

Le PRÉSIDENT: En 1929. Vous n'avez pas donné les chiffres pour 1930 et 1931.

M. FAIRWEATHER: Vous voulez les chiffres pour 1930. Recettes, $86,939.65; dépenses $119,527.20; coût net $32,587.55. Nombre d'exemplaires imprimés, 1,065,100; coût moyen l'exemplaire, 3 cents .1.

L'hon. M. MANION: Avez-vous les chiffres indiquant le coût total de publicité pour tout le chemin de fer en 1931?

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons les avoir, docteur.

L'hon. M. MANION: Je voudrais faire consigner ces données. J'ai un état indiquant le coût de publicité qui a été consigné l'année dernière. Il fait voir que le coût de la publicité en 1930 fut de $1,452,489.26 et en 1929, $1,429,390.94. Je crois que ce sont les chiffres consignés l'année dernière. A tout événement, je désire vous voir consigner maintenant le coût de la publicité pour les années 1929, 1930 et 1931, et en remontant aussi loin en arrière qu'il vous plaira.

Le PRÉSIDENT: Les frais d'annonces sont-ils inclus?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

L'hon. M. MANION: Oui, les frais d'annonces sont inclus.

Sir HENRY THORNTON: L'impression des horaires et tout ce qui est destiné à l'usage du public.

L'hon. M. MANION: Vous pouvez présenter ces données dans la même forme que l'année dernière. Je croyais que ces données avaient été consignées l'année dernière, mais je n'en suis pas sûr.

Sir HENRY THORNTON: C'est votre désir?

L'hon. M. MANION: Oui, un état rédigé de la même façon.

Sir HENRY THORNTON: Pour l'année dernière?

L'hon. M. MANION: Consignez les données que vous avez là et donnez-nous les chiffres pour trois ou quatre années.

Le PRÉSIDENT: Prenons les années 1929, 1930 et 1931.

M. MACMILLAN: Les chiffres figurant sous la rubrique du service de publicité comprennent-ils les frais de transport des journalistes?

M. MACLAREN: J'ai ici un état pour les années 1930 et 1931 qui répondra probablement à la demande de M. MacMillan. Le coût de l'impression de la revue en 1931 fut de $77,561.12 et en 1930, $86,516.18; salaires, dépenses, commission, etc., $18,440; 1930: $20,068; autres dépenses, $9,994; en 1930, $12,942. Dépenses totales en 1931, $105,996; en 1930, $119,527.

Sir HENRY THORNTON: Voulez-vous avoir ces données, monsieur MacMillan, de 1928 à 1931 inclusivement? Vous ne voulez pas seulement les renseignements qui ont été donnés mais de plus une analyse des dépenses? Est-ce bien cela?

M. MACMILLAN: C'est parfaitement cela, sir Henry. Je veux approfondir la question du coût du service de publicité...

Sir HENRY THORNTON: C'est-à-dire, en plus du coût de la revue? Je veux bien comprendre la question afin de pouvoir vous donner une réponse intelligente.

Le PRÉSIDENT: Alors, sir Henry, pourquoi le coût du bureau de New-York est-il inscrit avec les dépenses du service de publicité? C'est un bureau de transport.

Sir HENRY THORNTON: J'aimerais répondre à cette question vu qu'elle a été posée...

M. MCGIBBON: Avant d'abandonner la question de publicité, je voudrais vous demander si le total comprend le coût des annonces dans le but d'obtenir du trafic, la rémunération des agents de publicité, et le reste, et si ce total comprend aussi les employés occupés à d'autres besognes en ce pays ou en Europe, parce que les chiffres que j'ai ici sont beaucoup plus élevés que votre total.

L'hon. M. MANION: Ce sont ceux que j'ai donnés?

M. MCGIBBON: Oui, mais mon total dépasse un peu $2,300,000. Il me semble que toutes les réponses aux questions dépendent de la précision dans la manière de les poser. A moins de formuler une question catégorique et détaillée, vous n'obtenez pas le coût total.

Sir HENRY THORNTON: Nous cherchons à répondre aux questions avec autant d'honnêteté et de sincérité que possible. Maintenant, si vous désirez d'autres renseignements ou tout autre détail, nous serons très heureux de vous les fournir.

M. McGIBBON: Lorsqu'on vous a demandé le total du coût de la publicité, cela était suffisant et il n'était pas nécessaire de spécifier tout ce qui entre dans ce total.

L'hon. M. MANION: Voici la liste que j'ai donnée. On y voit 37 item différents formant le total que je vous ai communiqué. J'ignore si tout est compris là dedans, mais c'est un état que j'ai eu l'année dernière de la compagnie et je pensais qu'il avait été consigné. Je me souviens que certains de ces détails ont été portés à la connaissance du Comité; je croyais que tous avaient été inclus.

Sir HENRY THORNTON: Maintenant, je veux être certain de bien comprendre toutes ces questions. Je sais ce que le ministre désire.

Le PRÉSIDENT: Le Dr McGibbon tient que ce n'est pas là un tableau complet des frais de publicité pour l'année dernière. Il a mentionné un total dépassant $2,000,000.

L'hon. M. MANION: Cet état porte l'en-tête suivant: "frais de publicité 1930, 1929, état comparatif, y compris les lignes de l'Est".

Le PRÉSIDENT: Et le Vermont-Central?

L'hon. M. MANION: Quelque $27,000 pour ce chemin de fer.

Sir HENRY THORNTON: Quel est le total?

L'hon. M. MANION: En 1929?

Sir HENRY THORNTON: En 1930.

L'hon. M. MANION: $1,452,489.26.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons le même état ici. L'état que vous avez ne comprend pas le service des paquebots. C'est un état qui concerne le chemin de fer seulement. Nous préparons un état distinct pour chaque service.

L'hon. M. MANION: Je croyais que vous pouviez les présenter séparément.

M. McGIBBON: Les chiffres que j'ai obtenus du Bureau fédéral de la statistique pour l'année 1930, par exemple, tombent sous l'en-tête des "Dépenses de publicité (compte 363)". En 1930, les dépenses de publicité furent de $1,669,150.87, et celles du bureau industriel et d'immigration, compte 356, pour la même année, de $670,395.77. L'addition de ces deux forme un total de $2,369,546.64.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, docteur, désigner encore ces deux comptes?

M. McGIBBON: Le premier est intitulé: " Frais de publicité " (compte 353) 1930, $1,699,150.87.

Le second est intitulé: "Bureaux d'immigration et d'industrie", (compte 356), 1930, $670,395.77."

Le PRÉSIDENT: Les deux atteignent ensemble plus de $2,000,000. Ils n'apparaissent pas dans cet autre, parce que nous n'avons rien de comparable à cette analyse.

Sir HENRY THORNTON: Je vais vous fournir ces données qui vont peut-être faire de la lumière. En 1930, l'ensemble du budget a atteint $2,106,730.79 réparti comme il suit; transport, $1,426,233.28; hôtels, $69,513.20; vapeurs du National-Canadien, $103,315.90; radio, $420,028.17; navigation et lignes électriques dans Ontario, $12,338.66; télégraphes, $22,073.48; messageries, $13,348; colonisation et ressources naturelles, $40,880.10; grand total: $2,106,730.79.

En 1931, les frais totaux de publicité pour les rubriques ci-haut, y compris les rubriques déjà citées, s'élevèrent à $1,565,320.06 dont $1,050,000 pour le transport; $75,000 pour les hôtels; $60,000 pour les vapeurs du National-Canadien; $325,000 pour la radio; $12,500 pour la navigation et les lignes électriques de l'Ontario; $26,400 pour les télégraphes et $9,100.06 pour la colonisation et les ressources naturelles.

Le budget proposé pour la présente année, affecte au transport $697,800, aux hôtels $48,400; aux vapeurs du National-Canadien $99,097; à la radio $114,000; à la navigation et aux lignes électriques de l'Ontario $9,512.50; aux télégraphes $13,500; aux messageries $7,920; à la colonisation et aux ressources naturelles $7,700; grand total: $998,329.50. Donc chute de $2,106,730.79 pour 1930 à $1,000,000 pour 1932.

M. MACMILLAN: Il y a aussi les hôtels et les frais de déplacement et tout. Est-ce là une section du compte des frais de déplacement, je veux dire une répartition entre divers services.

Sir HENRY THORNTON: Affaire de comptabilité. Pouvez-vous donner la réponse, monsieur McLaren?

M. MCLAREN: Je ne crois pas avoir bien compris la question de M. MacMillan. Je puis dire que pour le compte des frais d'hôtel il est réparti en comptes détaillés, dont le nombre est de 30 à 35; c'est-à-dire puisés aux comptes des chemins de fer; le bilan de l'exploitation apparaît aux comptes de revenu, les diverses opérations des hôtels.

M. MACMILLAN: Je crois pouvoir éclaircir ma question; elle était un peu ambiguë. Ces $2,000,000 que l'on a dit hier être les frais de déplacement des employés supérieurs; c'est sir Henry qui en a parlé hier, je crois. Y aurait-il répartition de ces frais par services.

M. MCLAREN: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Ces détails ne figurent-ils pas dans l'état?

M. MCLAREN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien suivi vos données, et je n'en suis pas sûr, votre budget de publicité, annonces comprises, dépassait les $2,000,000 une certaine année, et il n'atteint pas $1,000,000, en chiffres ronds, cette année.

Sir HENRY THORNTON: Exact.

Le PRÉSIDENT: Que faites-vous, ici, de vos dépenses fixes? Y a-t-il réduction proportionnelle? En effet, selon les chiffres que j'ai reçus, ce service est surchargé.

Sir HENRY THORNTON: Nous les avons réduites un peu partout. Mais il faut se rappeler que dans des temps de crise, alors qu'on économise à outrance et par tous les moyens, les frais fixes restent les mêmes absolument; en même temps il faut plus de tête, plus de vigilance et de sollicitude, que seuls les employés supérieurs peuvent exercer, que dans les temps de grande prospérité.

L'hon. M. MANION: Comment arrivez-vous, sir Henry, à cette réduction d'un million?

Le PRÉSIDENT: Avant d'en venir là, et si le docteur me le permet; tout cela sonne fort bien, j'ose dire que nulle industrie au pays ne suit cet exemple et que les frais fixes sont les premiers à être réduits. Mais j'en viens à un exemple concret. Vous avez un directeur de la publicité aussi bien sinon mieux rémunéré que n'importe quel rédacteur en chef d'un quotidien canadien. Comment expliquez-vous cela?

Sir HENRY THORNTON: Je réponds d'abord à la question du président. J'ignore ce qu'est la rémunération des rédacteurs en chef; je me garderai donc de toute comparaison. Je puis seulement dire à propos de l'administration du service de publicité que, à mon sens, nous ne payons pas un traitement plus élevé que les autres compagnies de chemins de fer.

Toutes les organisations industrielles, et les chemins de fer, ont besoin d'un service de publicité, mais la chose est vraie surtout pour les chemins de fer Nationaux; en effet, ces derniers sont encore dans leur enfance.

L'hon. M. MANION: Enfant terrible.

Sir HENRY THORNTON: Comme on l'a dit hier soir, le petit marmot devient un grand homme. Personne ne peut dire ce que sera demain.

L'hon. M. MANION: Beau progrès, en vérité!

Sir HENRY THORNTON: Je me souviens qu'en 1923 les chemins de fer Nationaux étaient à peu près inconnus à l'étranger et la plupart du temps, généralement, on les confondait avec le Pacifique-Canadien. On m'a demandé si je dirigeais le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien et si le National-Canadien était propriétaire du Pacifique-Canadien ou vice versa. Aux Etats-Unis presque tous les gens dont, soit dit en passant, nous tirons le meilleur de nos recettes, en mettant le pied sur le territoire canadien voyageaient toujours sur le Pacifique-Canadien, parce qu'ils en avaient entendu parler; ils le connaissaient surtout en raison de sa longue existence et de la publicité. Et nous, comme toute nouvelle entreprise, devions nous faire connaître et annoncer la nature de nos services auprès du grand nombre de voyageurs, de clients, d'expéditeurs.

Or, avec les années et à mesure qu'une industrie s'installe et démontre la qualité de sa marchandise par le nombre des achats faits chez elle, elle se trouve dans une meilleure situation que l'industrie naissante. Il arrive donc ainsi que à l'aurore de l'existence des chemins de fer Nationaux, si ces derniers désiraient obtenir une part du transport il leur fallait aller au-devant de ce dernier et faire savoir aux clients éventuels de toutes catégories ce que les chemins de fer Nationaux étaient, ce qu'ils offraient et ce qu'ils pouvaient effectuer.

A agir autrement nous n'eussions pas obtenu autant de trafic. De plus en annonçant les chemins de fer Nationaux nous annoncions le Canada. Voilà, bref, la situation.

Toute cette affaire de publicité n'est pas une chose qu'on règle à la légère ou qu'on jette pardessus bord avec un sourire ou d'un geste de la main. Je veux dire par là que personne n'a l'idée d'en agir ainsi, et les institutions industrielles et celles dont l'objet est la vente de produits quelconques ou d'articles pouvant être utiles à l'humanité doivent faire connaître leur marchandise et attirer l'attention de l'acheteur. L'idée me vient présentement que la proportion de nos frais de publicité sur nos recettes n'est pas excessive si on fait la comparaison avec les autres compagnies de chemins de fer.

Que faire et jusqu'où aller est affaire de jugement, d'expérience commerciale et de transport même. C'est comme pour le fabricant de savon qui se demande combien il va mettre de fonds de premier établissement pour faire connaître son produit et le lancer sur le marché; rien d'autre, en l'espèce, qu'affaire de jugement.

Etant donné les circonstances cette année—je veux parler du petit nombre de voyageurs et de clients, chose amenée par la crise—nous avons cru sage de réduire nos frais de publicité; et nous l'avons fait. Toutefois, et pour mener à bien une entreprise de publicité il faut de l'expérience et de la tête. Impossible de confier ce soin à un nouvel employé ou à un jeune commis aux écritures ni à personne de ceux qui n'en savent pas assez en affaires. Or, toutes ces questions et en particulier celle que l'on vient de signaler furent discutées et pesées par les administrateurs, moi-même et les employés supérieurs de la compagnie.

L'hon. M. MANION: Pourriez-vous, sir Henry, nous dire les détails? Vous affirmez avoir réduit ces frais d'un million; pourriez-vous nous donner rapidement les détails de cette réduction.

Sir HENRY THORNTON: Pas à brûle-pourpoint.

L'hon. M. MANION: Le nombre du personnel? Quel était-il l'an dernier et quel est-il cette année?

M. FAIRWEATHER: Le nombre des employés a diminué de 41 du 31 janvier 1931 au 31 août 1931, et de 43 au 1er septembre 1931, soit 84.

L'hon. M. MANION: Sur combien?

M. FAIRWEATHER: Je ne sais pas le nombre.

Sir HENRY THORNTON: Vous pouvez l'obtenir.

Le PRÉSIDENT: Si je saisis bien, la publicité a son importance et vous nous avez dit ce que vous en pensez.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que vous n'avez pas réduit notablement vos frais fixes dans ce service?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Rappelez-vous, monsieur le président, que vous m'avez posé nombre de questions auxquelles je ne puis répondre à pied levé.

M. FAIRWEATHER: Le nombre total d'employés, fin 1930, était de 180 dans le service général de publicité. Il est de 71 aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Voilà une amélioration. D'autres questions à poser à ce sujet?

Sir HENRY THORNTON: Je ne suis pas sûr d'avoir noté tous les renseignement que ces messieurs désirent, mais j'ai heureusement un mémorandum.

L'hon. M. MANION: Ils sont mentionnés au dossier et le secrétaire peut vous les procurer.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur ce sujet?

M. GEARY: Les frais de publicité comprennent-ils les horaires?

Sir HENRY THORNTON: Oui. On en achète et distribue un grand nombre. A propos, il est très intéressant de noter qu'en Angleterre les horaires se vendent pour quelques sous. La pratique a son avantage, si on pouvait l'établir. La coutume, dans toute l'Amérique du Nord et sans exception aucune, est de donner les horaires; or, cette gratuité fait que des gens les prennent sans en avoir besoin. D'autres les prennent par curiosité et les jettent au panier, d'autres enfin les prennent et n'y jettent même pas les yeux. Toutefois, dans l'Amérique du Nord nous n'avons pu réussir à vendre nos horaires et je me demande si la chose sera jamais possible.

L'hon. M. EULER: Je désire avoir l'avis de sir Henry Thornton sur la publicité. Quand il est si difficile d'obtenir du transport est-il bien sage de négliger la publicité?

Sir HENRY THORNTON: Voici ma réponse, monsieur Euler. Quand le transport commence à diminuer pour toutes sortes de raisons, il est d'excellente politique de redoubler de publicité dans l'espoir de garder ou d'acquérir une plus grande proportion de ce transport que le concurrent. Et quand je dis "concurrent" je n'entends pas du tout parler de l'antagonisme au Canada entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Nous nous faisons une lutte assez dure pour le transport entre New-York et Chicago par l'utilisation de nos lignes qui traversent la péninsule d'Ontario et par le *Grand Trunk Western*. Nous venons aussi en lutte directe avec le Michigan Central et d'autres chemins de fer qui ont deux voies sur le sol canadien entre New-York et Chicago. Je viens de le dire, à la chute du transport nous faisons ce que nous pouvons pour conserver l'acquis et augmenter notre chiffre d'affaires. Principe excellent à suivre jusqu'à un certain point; pas besoin de formule précise; affaire de jugement et de savoir jusqu'à quel point ce principe vaut quand les affaires ralentissent. Or, une fois sur cette route, on arrive à un moment, que nous avons atteint sinon en plein du moins en partie, où il est parfaitement inutile de faire de la publicité. En d'autres termes, inutile de dépenser de l'argent pour attraper une chose qui n'existe pas. Quand elle existe, fort bien. L'idée nous est venue que la situation générale dans l'Amérique du Nord était telle qu'il n'y avait rien à gagner à faire de la publicité. Et nous avons cru sage, en conséquence, de descendre aux chiffres que l'on vous a fournis.

L'hon. M. EULER: Je ne veux pas dire qu'il ne faudrait pas accentuer la publicité; je pense qu'il doit exister une marge de réduction qu'il ne faut pas dépasser.

Sir HENRY THORNTON: Le jugement compte tant en cette affaire.

M. GEARY: Quel pourcentage de vos dépenses représente la publicité?

M. FAIRWEATHER: Des frais d'exploitation?

Sir HENRY THORNTON: Si je saisis bien, vous voulez savoir quelle proportion de la recette totale représente la publicité?

M. GEARY: Oui.

M. FAIRWEATHER: A peu près une unité sur 250 pour 1932, soit un peu moins qu'une demie de un pour cent.

M. GEARY: J'imagine qu'une maison de médicaments ne pourrait se tirer d'affaires avec cette proportion.

Le PRÉSIDENT: Les deux ne se comparent pas.

M. GEARY: Simple comparaison.

Sir HENRY THORNTON: Ici encore, colonel, entre la connaissance des affaires. Nous savons tous que les maisons de médicaments brevetés dépensent proportionnellement beaucoup plus en annonces que les chemins de fer à cause de la nature même de leur commerce.

L'hon. M. EULER: N'ajouteriez-vous pas que la publicité effectuée dans d'autres pays, comme les Etats-Unis, par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien rapporte gros par le grand nombre de touristes qu'elles amène ici, qui dépensent beaucoup et qui cependant ne nous viennent pas par les chemins de fer; toutefois, le pays en profite dans la proportion probable de $250,000,000.

Sir HENRY THORNTON: Il s'est dit bien des choses sur le tourisme et on prétend que la recette de ce chef par le pays atteint les $250,000,000. Oui, on a lancé ce chiffre qui ne se prouve d'aucune façon. Cependant la recette doit être élevée et, quelle qu'elle soit, l'obtention et la conservation du commerce touristique ne dépend pas seulement du Pacifique-Canadien ni du National-Canadien ni des hôtels privés, ni d'autre chose. Elles résultent des efforts combinés de tous ceux qui s'intéressent au commerce touristique canadien. Les gouvernements provinciaux y mettent la main et l'on peut dire que même la confection des routes active le commerce touristique.

L'hon. M. MANION: Et n'iriez-vous pas jusqu'à affirmer, sir Henry, que la majeure partie des touristes nous arrivent non par le chemin de fer mais par l'automobile.

Sir HENRY THORNTON: La chose est assez difficile à affirmer. Il va sans dire qu'un grand nombre nous viennent par l'automobile, mais tout dépend de la partie du pays visée. Pour l'Est canadien la chose est absolument vraie. Mais pour l'Ouest et loin des grands centres comme Boston, New-York, Philadelphie, Washington et le reste, cette proportion diminue jusqu'à ce qu'on arrive sur le territoire de la Colombie-Britannique, sur la côte du Pacifique, où vous vous trouvez face à face avec un afflux d'automobilistes venant de San-Francisco, Los-Angeles et les Etats de l'Ouest.

M. CANTLEY: Quel profit vous a apporté l'exploitation de vos lignes étrangères en 1931, aux Etats-Unis, par exemple?

Sir HENRY THORNTON: Réponse impossible à donner de mémoire.

M. MACMILLAN: Seriez-vous disposé à me fournir un état des dépenses de votre service de publicité? Je ne veux pas parler des frais de déplacement de vos employés supérieurs, frais que l'on peut toujours répartir sur divers services, mais des dépenses particulièrement imputables des employés de votre service de publicité.

Sir HENRY THORNTON: Si je saisis bien, voici... jusqu'à quelle année désirez-vous remonter?

M. MACMILLAN: 1929, 1930 et 1931.

Sir HENRY THORNTON: Vous désirez avoir pour ces années une analyse des dépenses imputées au service de publicité?

M. MACMILLAN: Je m'y connais assez en publicité et j'y ai laissé plusieurs centaines de mille dollars; or, je sais qu'il est assez ardu de répartir ce genre de dépenses sur tous les services. En effet, vos données comportent les frais de voyage de vos employés supérieurs, voyages que vous tenez pour de la publicité. Ainsi vous avez un directeur de service qui commande à un personnel. Quelles sont les dépenses de ces gens?

Sir HENRY THORNTON: Vous désirez une analyse des dépenses de ce service?

M. MACMILLAN: Je ne veux pas une analyse des émoluments des employés supérieurs du service, mais seulement des personnes occupées au travail même de publicité.

Le PRÉSIDENT: M. MacMillan désire savoir, si je comprends bien, ce qu'est le compte de réception du commissaire de la publicité et de son personnel.

M. MACMILLAN: Et toutes autres dépenses.

M. MCLAREN: C'est dire que vous désirez savoir ce que coûtent et la publicité et l'annonce sans égard à la répartition, et non les dépenses de ce service réparties entre les hôtels du réseau et les lignes de l'Est et les autres dépenses.

M. MACMILLAN: Vous parlez du service et non des personnes qui en font partie?

M. MCLAREN: Oui,

M. BELL: Un mot, monsieur le président. Je désire savoir de sir Henry s'il a engagé par contrat à longue durée quelques-uns de ses employés supérieurs ou s'il peut les congédier à un mois d'avis.

Sir HENRY THORNTON: La situation est exactement celle-là, monsieur Bell.

Le PRÉSIDENT: Pas de contrat à longue durée? Voilà qui est inusité.

M. BELL: Il semble que vous ayez conclu avec un architecte de Montréal un contrat de quelques années présentement expiré. Vous savez de quel contrat je veux parler?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. BELL: Existe-t-il plusieurs contrats de cette nature qui lient la compagnie et lui imposent des dépenses qu'elle ne ferait pas en ces temps d'économie?

Sir HENRY THORNTON: Je vais vous répondre et je sais très bien que je vais dire les faits exacts; je voudrais par ailleurs avoir le temps de vérifier ma réponse et m'assurer que je n'ai rien oublié. Le contrat en question, annulé d'ailleurs, était unique.

L'hon. M. MANION: Je crois que le contrat Archibald est celui dont veut parler M. Bell. Les choses en sont-elles au point que ce contrat n'existe plus du tout?

Sir HENRY THORNTON: Il me faudrait m'en assurer.

Le PRÉSIDENT: Je me proposais, à un certain moment des délibérations, de demander un rapport complet sur le contrat Archibald, je veux dire copie de ce contrat et une déclaration sur sa nature pour les années de sa durée et ce qu'il a coûté partout; enfin je voulais demander un état du coût du personnel des ingénieurs du réseau occupés à la même besogne.

Sir HENRY THORNTON: Architectes et ingénieurs?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je ne crains pas de déclarer qu'on m'a représenté que ce contrat était très extravagant. J'apprends avec infiniment de plaisir qu'il a été annulé.

M. McGIBBON: Les commissions sont-elles comprises?

Le PRÉSIDENT: Oui, tous les émoluments et commissions, quels qu'ils soient, depuis que naquit le projet du terminus de Montréal.

M. McGIBBON: J'aimerais à avoir ces données pour 1929, 1930 et 1931.

Sir HENRY THORNTON: De 1929 à aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Non seulement ce qu'a occasionné le développement de Montréal mais tout ce qu'a eu à toucher M. Archibald.

M. BELL: Au tour, maintenant, du terminus de Montréal, chose d'une importance extrême pour la ville de Montréal. Je veux savoir si les facilités terminales sont temporairement suspendues officiellement. Reste-t-il sur les lieux un noyau de personnel prêt à toute éventualité? Enfin la Commission royale devait-elle jeter un coup d'œil sur les activités des chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, où en sommes nous?

Sir HENRY THORNTON: Il faudrait préparer un état général.

Le PRÉSIDENT: Chose impossible à faire de mémoire.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. KENNEDY: J'aimerais savoir ce que le réseau a payé en frais de cour et le reste, ces trois dernières années.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous y inclure les entreprises étrangères ou seulement les frais du service?

M. KENNEDY: Les deux.

Le PRÉSIDENT: Réparti en deux, les entreprises extérieures et le service lui-même.

Sir HENRY THORNTON: M. Kennedy demande un état de toutes les dépenses du contentieux et de tous genres occasionnées par les avocats attitrés et permanents de la compagnie ou versées, à l'occasion, à des personnes ne faisant pas partie du personnel de la compagnie.

M. KENNEDY: Oui, et distinct pour chacun.

M. POWER: Pour quel laps de temps?

M. KENNEDY: Pour les trois dernières années.

M. McGIBBON: Qu'on nous donne aussi les commissions versées sur les achats de propriétés immobillères à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler des commissions en rapport avec le terminus de Montréal?

M. McGIBBON: Oui.

M. GEARY: Monsieur le president, auriez-vous la bonté de prier sir Henry Thornton de dresser un état des résultats de la publicité faite pour le chemin de fer National et le Pacifique-Canadien, de même que du mouvement touristique au Canada? Cette publicité vise-t-elle les chemins et routes et tout, et induit-elle réellement les automobilistes à venir au Canada en même temps qu'elle favorise le chemin de fer? La chose me paraît assez importante. Notre gouvernement ne fait pas grand'chose dans ce domaine.

Sir HENRY THORNTON: Tout d'abord, ma réponse directe à cette question, colonel, sera que sans l'ombre d'un doute la publicité faite par le chemin de fer, les compagnies maritimes telles que la *Canada Steamships*, les hôtels qui n'appartiennent pas au Pacifique-Canadien ou à nous-mêmes et autres agences de tourisme a certainement eu un effet immense et heureux sur le mouvement touristique au Canada.

J'ai sous les yeux des données qui indiquent que les provinces, cités et villes du Canada dépensent un million par année en publicité pour attirer l'étranger. Ce chiffre présente quelque intérêt.

M. POWER: Vous voulez dire que les provinces et le reste ne dépensent pas plus que le million?

Sir HENRY THORNTON: M. Fairweather peut-il expliquer la chose?

M. FAIRWEATHER: Si l'on prend toutes les sommes on arrivera à un plus gros chiffre, mais ceci est un calcul approximatif que j'ai préparé d'accord avec le *Montreal Tourist and Convention Bureau.* Les seules données explicites disponibles ont trait aux grandes villes et aux provinces; et je ne doute nullement que les villages et les petites villes font des frais de publicité qui viendraient grossir ce chiffre.

M. POWER: A propos des provinces, je crois que celles de Québec, Ontario et les Maritimes font de la publicité sur une grande échelle.

M. FAIRWEATHER: Nous avons les données des provinces. C'est tout ce que je puis dire. Possible qu'il s'agisse de la même chose que ce dont parle M. McGibbon quand il se plaint qu'on n'ait pas demandé en toutes lettres un compte détaillé. Il s'agissait du mouvement touristique de 1930.

Le tourisme constitue le mouvement d'exportation canadien invisible le plus important et le plus vaste; et en matière de balance internationale des payements et autres choses de cet acabit, le tourisme constitue pour le Canada non seulement le plus étendu des gains invisibles mais peut-être le plus considérable apport de tout l'ensemble des échanges entre le Canada et les autres pays.

M. GEARY: J'apprends que le gouvernement fédéral ne dépense rien pour attirer les touristes. Les chemins de fer font tout le travail à caractère national. Ceci est-il exact ou faux?

M. FAIRWEATHER: Exact, pour ce que j'en sais. Les provinces, cités et municipalités se chargent de la besogne.

M. GEARY: Ceci dit, je me demande si les deux chemins de fer, avec toute leur publicité, ont une part dans les revenus que le pays tire de la présence ici des étrangers. En discutant la publicité de ce chemin de fer en particulier nous pouvons nous demander si, tout en gonflant la recette du chemin de fer même, elle ne profite pas en même temps au Canada tout entier.

Sir HENRY THORNTON: La réponse, colonel, ne peut qu'être affirmative.

Le PRÉSIDENT: Dans le cas contraire, ce serait un bien triste état de choses.

M. MACMILLAN: J'ai posé quelques questions l'autre jour et j'attends encore la réponse.

Sir HENRY THORNTON: Elle est prête. La réponse aux questions de M. MacMillan se reliera à la brochure relative au régime de pensions déjà distribuée.

(1) Question: Quel est le régime de pension de retraite en vogue sur les chemins de fer Nationaux?

Réponse: Il y en a trois dont deux n'intéressent pas les nouveaux employés. Un mémorandum relatif à chacun d'eux a déjà été versé au dossier.

(2) Question: Le régime est-il contributif?

Reponse: (*a*) La Caisse de prévoyance et de retraite du Grand-Tronc, fermée aux nouveaux employés le 31 décembre 1907, est contributive; (*b*) La Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, fermée aux nouveaux employés le 7 août 1929, est contributive; (*c*) Le régime de pension des chemins de fer Nationaux, simple prolongement de l'ancien régime de pension du Grand-Tronc né sous le régime des statuts du Canada de 1907 et étendu en vertu du chapitre 4, 19-20, George V (1929) à tous les employés du réseau ne participant pas encore aux autres régimes de pension, n'est pas contributif.

(3) Question: Tel qu'appliqué présentement, ce régime vous semble-t-il juste à l'endroit de la population canadienne, des employés du chemin de fer et du chemin de fer lui-même?

Réponse: Oui, mais il y a des restrictions. Je dis: oui, mais je crois, en même temps, qu'une explication s'impose.

Tous les grands chemins de fer de l'Amerique du Nord, ceux aussi de la Grande-Bretagne et peut-être des autres pays—je ne puis, toutefois, parler que de ceux de l'Amérique du Nord et de l'Angleterre où j'ai eu de l'expérience—assurent à leurs employés une pension sous une forme ou une autre. Les unes sont contributives et les autres non. Je viens de classer les deux régimes de pension: contributif et non-contributif. Il existe, comme vous avez dû le voir par les réponses sur les régimes de pension présentement fermés aux nouveaux employés, deux régimes contributifs et un qui ne l'est pas, celui des chemins de fer Nationaux.

L'usage chez toutes les grandes compagnies de chemins de fer est devenu le suivant: elles ont des pensions d'une ou l'autre catégorie en faveur des employés ayant dépassé leur cycle d'activité et atteint un âge où il ne peuvent plus, soit comme chefs, soit comme employés, rendre service à la compagnie. C'est un principe reconnu, non seulement chez les chemins de fer, mais aussi par les gouvernements, et qui semble assez solidement établi. C'est dire que l'industrie doit voir à protéger la vieillesse de ceux qui lui ont donné leur vie et se sont usés à son service.

Que le régime soit contributif ou non, tout dépend, du moins en grande partie, des circonstances et des arrangements intervenus entre la compagnie et ses employés. Même nos puissants syndicats ouvriers en sont.

Mon sentiment personnel est que, étant donné le revenu net des compagnies de chemins de fer ou compte tenu des dépenses de ces dernières, la première soustraction à effectuer sur la recette brute des compagnies doit être celle du versement à effectuer en faveur de ses employés selon la nature de leur travail et le tarif octroyé pour ce travail; en effet, et s'il en était autrement, on verrait immédiatement naître le mécontentement qui s'exprime par un rendement plus faible; bien plus, on assisterait probablement à une vraie grève à la moindre tentative de diminuer les salaires ou l'indemnité au-dessous d'un chiffre jugé équitable par les représentants du personnel. Donc, dans l'intérêt même de la compagnie il faut verser cette indemnité qui assure la satisfaction chez les employés et que ces derniers jugent raisonnable, toutes choses égales, d'ailleurs, à l'endroit de l'individu intéressé et des catégories d'individus. La chose me semble si évidente qu'il n'est pas nécessaire d'insister. Vient ensuite une autre soustraction à faire sur la recette: les individus, quels qu'ils soient et à quelque classe qu'ils appartiennent, et les plus nombreux sont ceux que l'on classe comme employés—jugent qu'il importe de voir à assurer le reste de leurs jours. Ce principe aussi semble être reconnu universellement. D'aucuns iront même plus loin et affirmeront qu'il faut encore assurer le sort des employés malades ou blessés au service de la compagnie. Toutefois et tout compte fait, il est admis universellement dans l'industrie que, en sus d'une indemnité convenable à verser, il reste un second devoir, celui de verser une contribution qui permette à l'employé de finir ses jours après avoir atteint l'âge où il ne peut plus être utile à la compagnie.

Quand nous en sommes venus au moment de régler notre situation par rapport à la pension versée sous le régime de l'organisation consolidée du National-Canadien, nous nous sommes trouvés en face des deux régimes précités, celui du Grand-Tronc et celui de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, et il nous fallut bien adopter l'usage courant et imaginer quelque chose d'étranger aux limitations des deux régimes déjà cités et qui viseraient d'autres personnes que les employés à qui ces deux régimes étaient ouverts, et nous avons adopté la pension non contributive en usage au National-Canadien.

Personnellement, je considère comme bien préférable le régime contributif; je veux dire que les employeurs devraient verser leur quote-part de même que les employés pour cette raison bien simple que par là l'employé se trouve placé

dans une situation moins humiliante; il ne reçoit pas l'aumône; et ce qui importe davantage, l'employeur et l'employé se trouvent à en bénéficier. Le chiffre d'ensemble de la pension s'en trouve diminué mais l'employé, sa contribution se trouvant additionnée à celle de l'employeur, s'en trouve mieux.

Au début de notre régime de pension, au National-Canadien, la plupart des employés, et c'était, après tout, eux qu'il fallait tout d'abord consulter, se montrèrent revêches à l'idée de la contribution, ce qui nous força à adopter l'état de choses actuel.

Ce temps une fois révolu, je puis vous déclarer en toute sécurité que l'avis des employés représentés par leurs syndicats s'est modifié, et tout récemment on m'a approché en vue de remettre à l'étude et de refondre l'ensemble du régime de pension en le plaçant sur un pied contributif, chose que je crois préférable à l'état de choses actuel et qui sera plus profitable et à l'employeur et à l'employé. C'est ce problème pressant que nous allons aborder sans délai et que nous mènerons probablement à bien au cours de l'année.

M. MacMillan dira: vous êtes loin d'avoir répondu à ma question; à quoi je rétorquerai que sa question n'en est pas une à laquelle on peut répondre par un oui ou par un non.

J'ai voulu vous définir clairement la situation, et je me suis efforcé d'y mettre toute l'équité possible.

M. MACMILLAN: Votre réponse me satisfait absolument. Mais comment se fait-il que vous ne soyez pas dans le passé arrivé à la conclusion actuelle? La pension, telle qu'elle existe présentement et avec les années, pèsera lourdement sur les épaules de la compagnie.

Sir HENRY THORNTON: Exact; pourquoi, nous dit-on, n'en êtes-vous pas venu à ceci tout d'abord? Demandez-nous pourquoi nous n'avons pas adopté six ou sept ans plus tôt le régime préconisé, et vous aurez parfaitement raison. Pourquoi? Parce que, à l'époque, il était impossible d'en venir à une entente avec les syndicats qui parlent au nom de 90 p. 100 des employés de chemins de fer. Rappelez-vous qu'alors l'administration et les chefs de services du réseau fusionné, étaient inconnus de la plupart des chefs des syndicats ouvriers. Cependant avec les années nous nous sommes mieux connus et avons créé un sentiment de confiance mutuelle. De là est née une offre ou suggestion venue des syndicats ouvriers mêmes à l'effet que, vu l'énormité du fardeau qui pesait apparemment, du chef de la pension actuelle, sur les épaules de la compagnie, le temps semblait venu de rouvrir la question entière des pensions et de placer ces dernières sur un pied contributif. Voilà, monsieur MacMillan, pourquoi nous n'avons pas adopté le projet plus tôt.

Le PRÉSIDENT: Les autres pensions que vous avez citées sont statutaires?

Sir HENRY THORNTON: Oui, toutes.

Le PRÉSIDENT: Vous nous avez dit que là était la raison de l'adoption de la pension non-contributive, nouveau régime inauguré je ne sais quand?

Sir HENRY THORNTON: Etait-ce en 1929? Il s'agissait en l'espèce d'un prolongement des pensions du Grand-Tronc.

Le PRÉSIDENT: Possible que l'ancienne ait été le point de départ de la vôtre, mais elle en différait en ce qu'elle était contributive et la vôtre pas. Vous nous avez dit, si j'ai bien compris, que les syndicats ouvriers voyaient d'un mauvais œil la pension contributive. Etait-elle fondamentale, cette raison de refus des syndicats, à l'époque, et n'y avait-il pas d'autres raisons?

Sir HENRY THORNTON: Un mot d'explication, si vous voulez bien. Et d'abord ceux que devait toucher surtout la pension ne voyaient pas du même œil l'idée de la contribution. Puis, bon nombre des chemins de fer de l'Amérique du Nord avaient la pension non contributive. En d'autres termes, ce problème pouvait s'envisager de deux manières avec exemples à l'appui. Il

nous fallait enfin accepter l'état de choses tel quel et en tirer le meilleur parti possible. Enfin et comme je vous l'ai déjà dit, la marche du temps a modifié les esprits.

M. Fairweather va-t-il faire de la lumière où je n'en ai pas fait par oubli?

M. FAIRWEATHER: Ces pensions contributives ou non, ne sont pas simples à résoudre. Le régime en vogue au Grand-Tronc était encore celui des toutes premières années, déplaisait aux employés et était absolument mal vu de ces derniers. A tel point que la compagnie décida d'en appeler au vote qui se montra absolument opposé à la contribution. En 1908, le Grand-Tronc créa la pension non contributive avec cette réserve que ceux qui désiraient abandonner la contribution pouvaient le faire à certaines conditions et adopter la pension non contributive.

Au National-Canadien il arriva simplement ceci que la pension non contributive du Grand-Tronc s'appliqua à tous les employés, la contribution en vigueur chez cette dernière ayant été pendant longtemps fermée aux nouveaux employés. Quant au Canadien-Nord, benjamin des chemins de fer et assez peu solide sur ses bases, il n'avait aucun régime de pension.

Sir HENRY THORNTON: Je puis ajouter pour la gouverne du Comité que le régime de pension sur les chemins de fer fut inauguré au Royaume-Uni bien avant que sur le continent américain. Au Royaume-Uni, les régimes de pension, sur les chemins de fer et dans l'industrie, mais je m'attache surtout aux chemins de fer, existent depuis de nombreuses années et tout probablement depuis l'apparition des chemins de fer. Si ma mémoire me sert bien, la plupart des régimes, sinon tous, au Royaume-Uni étaient contributifs. Je parle, ici, de mémoire, mais je ne crois pas me tromper beaucoup, pour ce que je sais de la situation.

M. POWER: En tout cas, le régime actuellement en vogue fut adopté par le Parlement et incorporé dans des lois spéciales?

Sir HENRY THORNTON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Présenté par l'administration et adopté par le Parlement.

M. POWER: Il porte le nom de Loi des pensions des chemins de fer Nationaux, de 1929.

Le PRESIDENT: Oui.

M. MCGIBBON: Une autre question. Ces pensions sont-elles l'objet de réglementations bien définies?

Sir HENRY THORNTON: Certainement.

M. MCGIBBON: Les employés supérieurs peuvent-ils les modifier?

Sir HENRY THORNTON: Elles sont régies par des instructions bien définies et placées sous la surveillance du conseil d'administration.

M. MCGIBBON: Et ne peuvent être modifiées?

Sir HENRY THORNTON: Non, si ce n'est de l'agrément du conseil.

M. MacMillan m'a posé une autre question à laquelle je vais répondre, et épuiser ainsi la liste qu'il m'a soumise.

M. MACMILLAN: La question n° 4.

Sir HENRY THORNTON: La voici:

> (4) Peut-on verser à un employé ou à un chef de service une pension plus élevée que ce que le règlement autorise? Si oui, qui peut autoriser le relèvement de la pension d'un employé ou d'un chef de service?—R. La chose peut se faire par décision du conseil conformément aux dispositions de la loi générale des Chemins de fer du Canada.

M. GEARY: Monsieur le président, je crois voir un peu clair dans tout ceci mais me trompé-je en disant que dans le bilan on octroie un montant suffisant pour maintenir ces caisses mathématiquement suffisantes?

Sir HENRY THORNTON: Oh! Non.

M. FAIRWEATHER: Les choses diffèrent quelque peu pour chaque caisse.

Le régime de pension non contributif ne comporte pas de caisse. Quant au régime contributif, il est sous la régie, je parle de la caisse de pension du Grand-Tronc, d'un conseil absolument étranger au National-Canadien. C'est un conseil de régie disposant de sa propre caisse, qui place ses fonds dans des titres. Il possède présentement une caisse et les fonds sont placés sur première hypothèque, dans des titres de l'Etat et dans des valeurs de même nature. Mais tout ceci est parfaitement étranger au National-Canadien. Il s'agit d'une caisse de fiducie gérée par les employés, et le chemin de fer a un représentant sur le conseil.

M. GEARY: Vous n'avez ni fourni ni placé en réserve, ou de quelque autre manière, un montant pouvant assurer la suffisance mathématique de votre caisse non contributive?

M. FAIRWEATHER: La caisse contributive du Grand-Tronc est mathématiquement suffisante. Quant au National-Canadien, il n'a pas de caisse contributive.

Le PRÉSIDENT: Pour revenir à la question n° 4 de M. MacMillan, je pense à l'article 122 de la Loi des chemins de fer, qui stipule:—

> Les directeurs peuvent à discrétion établir des règlements ou adopter des résolutions non incompatibles avec le droit, pour:
>
> (*a*) La mise à la retraite de ces fonctionnaires et employés aux conditions, qu'il s'agisse d'une pension annuelle ou d'autre compensation, que les directeurs, en chaque cas, croient justes et raisonnables, en tenant compte des intérêts du service de la compagnie et des circonstances.

M. MACMILLAN: Vu ces dispositions, l'administration s'est-elle prévalue de ses droits à l'occasion?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MACMILLAN: Elle a relevé les pensions?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MACMILLAN: Peut-on obtenir un état à ce sujet pour les cinq dernières années?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le colonel Cantley désire poser une question que je vais lire et remettre à l'administration:

> Je désirerais qu'on nous présente un mémorandum des frais d'exploitation (impôts compris, s'il en est) pour tous les hôtels qu'exploitent en due propriété les chemins de fer Nationaux, en 1930 et 1931; aussi le coût total de l'hôtel Nova Scotian, à Halifax, au 31 décembre 1931, partagé entre le terrain, les bâtiments et l'ameublement, et le chiffre, de la dépréciation, s'il en est, de la date de l'inauguration au 31 décembre 1931.

M. MCGIBBON: Je désirerais connaître le coût de tous les hôtels de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est une heure.

Le Comité s'ajourne à quatre heures de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE D'AUDIENCE 231

Le 3 mai 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai reçu d'un député huit questions ayant trait surtout au trafic. Voici la première:

1. Quelle a été la recette des chemins de fer Nationaux dérivée du transport des voyageurs et des marchandises dans les provinces?

Naturellement les chiffres ne se répartissent pas par provinces et je me demande comment on peut y répondre.

2. Quel est le coût des nouveaux embranchements ou des réparations des anciens effectués par les chemins de fer dans les provinces?

Ce renseignement peut peut-être s'obtenir, mais j'en doute.

3. Quelle a été la recette du transport des grains par provinces?

Je ne crois pas que la recette se répartisse ainsi.

4. Quelle quantité de grains, tonnage total, a-t-on expédiée par Churchill sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson?

Je suppose qu'on peut fournir ce renseignement.

Recettes brutes du transport de toute autre catégorie sur le chemin de la Baie d'Hudson?

Réponse facile.

Total des frais d'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson depuis son inauguration?

5. Le Cartel du blé de l'Ouest ou autres entreprises canadiennes ont-ils construit des élévateurs à grains et d'emmagasinage à Buffalo ou autres ports des Etats-Unis? En ressort-il une perte de recettes pour les chemins de fer et les ports canadiens et, si oui, dans quelle proportion approximative?

Aucunes données officielles là-dessus, que je sache, dans les livres des chemins de fer, mais il faudra s'en tirer le mieux possible.

6. Quelle quantité de grain américain ont transporté les chemins de fer canadiens ces cinq dernières années?

S'adresser au Bureau de la statistique.

Quelle fut la recette de ce fait?

7. Quelle quantité de grain canadien ont transporté les cargos étrangers?

Quelle fut de ce chef la perte des entreprises maritimes canadiennes?

8. Des lois étrangères ont-elles été adoptées pour protéger les compagnies de transport ou les entreprises maritimes étrangères, et peut-on communiquer au Comité la liste des dites lois?

J'ai transmis toutes ces questions à l'administration des chemins de fer Nationaux, qui va y répondre au mieux.

Sir HENRY THORNTON: Il y a de ces question, comme vous l'avez signalé, monsieur le président, auxquelles je suis sûr que nous ne pouvons pas répondre, et d'autres sur lesquelles nous pouvons obtenir des renseignements d'autres sources. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de prendre ces questions et d'en disposer le mieux possible.

Le PRÉSIDENT: Docteur McGibbon, vous savez que M. Séguin a été sommé de comparaître ce matin à votre demande. Je crois qu'il est ici. Voulez-vous l'interroger?

Le Dr McGIBBON: Oui.

G. HENRI SÉGUIN est appelé et assermenté.

Le président:

D. Quels sont vos nom, domicile et occupation?—R. G. Henri Séguin, 4960, avenue Grosvenor, Montréal, notaire.

M. McGibbon:

D. Quelle était votre occupation en 1930?—R. J'étais notaire.
D. De quelle étude faisiez-vous partie?—R. Décary, Barlow et Joron.
D. Quelles étaient vos fonctions dans cette étude?—R. Notaire.
D. Etiez-vous un associé?—R. Je suis membre de cette étude.
D. Vous étiez un associé?—R. Non, je ne suis pas un associé.
D. L'étiez-vous en 1930?—R. Oui, monsieur.
D. Etiez-vous un associé en 1930?—R. Non, monsieur.
D. Vous ne l'étiez pas. Etiez-vous employé?—R. Oui, monsieur.
D. En 1930, vous étiez employé comme notaire?—R. Oui, monsieur.
D. Je suppose que vous receviez un salaire raisonnable, comme les notaires. Je ne veux pas vous demander ce que vous receviez.?—R. Je le suppose.
D. En 1930, vous avez rédigé un acte concernant une maison de l'avenue des Pins, à Montréal, portant le numéro 1415?—R. Oui, monsieur.
D. Combien l'avez-vous payée—R. $185,000.
D. Combien d'argent avez-vous fourni?—R. Je n'ai rien fourni de mon argent.

Le président:

D. Agissiez-vous pour vous-même ou pour d'autres?—R. A la demande de M. E. R. Décary.
D. Qu'était-il?—R. Il était président de la *Title Gurantee and Trust Corporation of Canada.*
D. Quelle autre position occupait-il?—R. Je ne sais.
D. Etait-il administrateur des chemins de fer Nationaux, à cette époque? —R. A l'époque, je ne sais. Il le fut un certain temps.
D. Etait-il administrateur, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. McGibbon:

D. Avez-vous payé cette propriété?—R. Oui, monsieur.
D. L'achat comprenait-il les meubles?—R. Oui, monsieur.
D. Combien d'argent fut-il alloué pour l'ameublement?—R. $10,000.
D. Avez-vous un inventaire des meubles?—R. Il y avait une liste de meubles annexée à l'acte.
D. Il y avait une liste de meubles annexée à l'acte. Et où avez-vous emprunté l'argent?—R. De la *Montreal Trust.*
D. Combien avez-vous emprunté?—R. $185,000.
D. Vous avez emprunté la somme complète, plus $10,000 pour l'ameublement?—R. Oui, monsieur.
D. C'est ce que vous avez fait?—R. Pas plus $10,000, mais $185,000 en tout.
D. C'est ce que j'ai dit: $175,000 pour la propriété et $10,000 pour l'ameublement?—R. Oui, monsieur.
D. De quelle compagnie avez-vous emprunté tout cela?—R. De la *Montreal Trust Company.*
D. A quelle date?—A. Au commencement d'août.
D. Allons, quelle date était-ce? Vous savez la date?—R. Je ne sais pas la date exacte. Je sais que les actes ont été complétés le 8 août.
D. Que voulez-vous dire par les actes?—R. L'acte de vente et l'acte de prêt.

D. C'est-à-dire que vous avez acheté la propriété, que vous l'avez hypothéquée et que vous l'avez louée, tout cela le même jour?—R. Oui, monsieur.

D. C'était la veille du jour où le très honorable R. B. Bennett devint premier ministre, n'est-ce pas? Quelle était la cause de cette grande hâte?—R. Je n'en sais rien.

D. Vous avez conclu le marché, vous devriez le savoir.—R. Je n'ai pas conclu le marché, j'ai signé les actes.

D. Vous m'avez dit il y a un instant que vous aviez acheté la propriété?—R. D'après l'acte de vente.

D. Vous avez signé tous les contrats?—R. J'ai signé l'acte de vente et l'acte de prêt.

D. Vous n'étiez que l'instrument de M. Décary, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Vous étiez un employé de M. Décary. Mettons-le ainsi.

M. McGIBBON: Il dit n'en rien connaître.

M. POWER: Il agissait d'après les instructions de M. Décary. Ce n'est pas très loyal.

M. McGibbon:

D. Vous avez agi en qualité d'employé de M. Décary?—R. Oui.

D. Et combien avez-vous reçu? Quel intérêt avez-vous versé à la *Montreal Trust Company*?—R. Six et demi pour cent.

D. Qu'avez-vous obtenu du National-Canadien?—R. Huit et demi pour cent. Nous n'avons pas eu d'intérêt; nous avons eu un loyer.

D. Quel loyer?—R. Un loyer égal à 8½ p. 100.

M. POWER: Tout cela est-il expliqué dans l'acte?

Le PRÉSIDENT: On vient de me passer le document. Je ne sais pas si c'est expliqué ou non. Si c'est écrit, nous devrons sans doute avoir le témoignage écrit; mais la question est bien dans l'ordre.

M. McGibbon:

D. Alors il y a un profit de 2 p. 100?—R. La différence de 2 p. 100 était en réduction de l'hypothèque, parce que, d'après le marché...

Le PRÉSIDENT: L'amortissement du principal?

Le TÉMOIN: Oui.

M. McGibbon:

D. Au taux de 2 p. 100 par année?—R. Oui.

D. Le National-Canadien finançait-il toute l'affaire et amortissait-il la somme au taux de 2 p. 100?—R. Oui, monsieur.

D. Et payait-il l'ameublement aussi?—R. D'après mes renseignements, le National paye le loyer.

D. A qui appartient la maison?—R. J'en suis le propriétaire en titre.

D. En d'autres termes, vous avez obtenu un pot de vin de 2 pour cent sur une vente de $185,000.

Le PRÉSIDENT: Il a obtenu un profit.

M. POWER: Je m'objecte à cette manière de dire la chose.

M. McGIBBON: Appelez cela un "profit;" je préférerais le mot "pot-de-vin."

M. POWER: Ce n'est pas juste envers le témoin.

M. McGIBBON: Mon argument est celui-ci: Il n'y a pas un seul notaire dans le monde qui pourrait financer cet achat de $185,000 et, s'adressant à une compagnie de fiducie, obtenir toute la somme et passer la propriété aux chemins de fer Nationaux aux conditions qu'il a obtenues.

Le président:

D. Informons-nous en auprès du témoin. Monsieur Séguin, avez-vous dirigé les négociatione vous-même pour l'achat de la maison?—R. Non, monsieur.

D. Qui les a dirigées?—R. Je ne sais pas. Monsieur Décary m'a demandé d'acheter la propriété et j'ai signé les actes et emprunté l'argent.

D. Suivant ce que vous en connaissez, c'était l'enfant de M. Décary?—R. Oui, monsieur.

D. Sans doute, c'est vrai, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Avez-vous dirigé les négociations avec la *Montreal Trust Company* pour l'emprunt de l'argent?—R. Non, monsieur.

D. C'est M. Décary qui a fait cela aussi, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. De sorte que, pour votre part, vous avez suivi vos instructions?—R. Oui.

D. Et vous avez reçu vos instructions uniquement de M. Décary?—R. Oui.

D. Et c'est M. Décary qui touche le bénéfice sur cette maison, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Vous êtes simplement un fiduciaire?—R. Oui.

D. Avez-vous obtenu quelque chose privément, personnellement, sur ce bénéfice?—R. Rien du tout.

D. Vous avez retiré votre salaire et M. Décary obtient tout le profit qu'il peut y avoir?—R. Oui.

D. Et lorsque le marché s'est conclu, M. Décary était administrateur du National-Canadien?—R. Je ne sais pas exactement.

D. Ne savez-vous pas cela? Tout le monde le sait. Et il n'a cessé d'en être un administrateur que quelques semaines après le 8 août 1930, et il avait été administrateur quelques années avant le 8 août 1930?—R. Oui.

D. Ainsi M. Décary, en sa qualité d'administrateur du National-Canadien, a acheté la maison et l'a louée à la compagnie et il en a retiré un bénéfice, étant administrateur. Voilà le fond de l'affaire, n'est-ce pas?—R. Je ne sais.

M. POWER: Je crois qu'il va nous falloir citer M. Décary.

Le PRÉSIDENT: Peu m'importe si vous le croyez ou non.

M. POWER: Je propose qu'il soit assigné.

Le PRÉSIDENT: Cela ne me fait rien. Je goûterais le plaisir d'interroger contradictoirement M. Décary.

M. McGibbon:

D. A qui appartient la maison aujourd'hui?—R. J'en suis le propriétaire en titre.

Le président:

D. Vous n'en êtes pas le vrai propriétaire?—R. Non.

D. Monsieur Décary en est le vrai propriétaire et vous êtes son fiduciaire? —R. Oui.

M. MCGIBBON: Sir Henry, êtes-vous administrateur de la *Montreal Trust Company*?

Sir HENRY THORNTON: Je le suis maintenant, mais je ne l'étais pas lorsque le marché s'est conclu.

M. MACMILLAN: Quand êtes-vous devenu administrateur de la *Montreal Trust Company*?

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais vous le dire exactement. Il me faudrait faire des recherches.

M. MACMILLAN: Eh bien, sir Henry, en faisant une déclaration ici l'autre jour, à propos de cette maison, vous avez traité de la chose au long.

M. DUFF: Pourquoi ne pas en finir avec le témoin d'abord et nous occuper de sir Henry ensuite?

Le PRÉSIDENT: Si M. MacMillan tient à poser une question au président, je n'y vois pas grand mal. Ordinairement, ce n'est pas dans l'ordre.

M. MACMILLAN: Je dis que sir Henry a fait une déclaration au sujet du marché de la maison et qu'il a cité d'abord la résolution du comité exécutif des administrateurs du National-Canadien, en date du 17 septembre 1929, exprimant l'opinion qu'une habitation convenable pour le président de la compagnie était essentielle à la bonne direction des affaires de la compagnie et décidant que le comité exécutif devait s'occuper de passer un bail aux conditions que le comité pourrait subséquemment juger propices. Le 23 septembre 1929, les administrateurs ont approuvé la résolution de l'exécutif et le bail a été autorisé le 24 mars 1930. Le procès-verbal de l'assemblée de l'exécutif dit que le président a quitté la réunion. Pourrions-nous avoir une copie de ce procès-verbal?

Sir HENRY THORNTON: Certainement.

M. MacMillan:

D. Telle était la situation en septembre 1925. Pouvez-vous me dire, monsieur Séguin, quand les négociations pour l'achat de cette maison ont été entamées?—R. Je ne le sais pas du tout. Je n'ai pas pris part aux négociations.

D. Tout ce que vous savez, c'est la date où l'on vous a présenté les documents pour les signer?—R. Oui.

D. Vous ne savez rien autre chose.

Le président:

D. Vous êtes le notaire devant qui les contrats ont été passés?—R. Ils n'ont pas été passés devant moi.

D. Devant qui l'ont-ils été?—R. Le notaire Joron.

D. C'était un autre notaire de votre étude?—R. Oui.

D. Vous nous avez dit que le prix d'achat de la maison et de l'ameublement, comme les documents l'ont révélé, était de $185,000?—R. Oui.

D. Est-ce le prix qu'on a réellement payé?—R. Oui.

D. Savez-vous cela par vous-même?—R. Oui, parce que le chèque de la *Montreal Trust* effectuant le prêt a été fait à mon ordre et que, l'ayant endossé, je l'ai transmis à la *Royal Trust* qui agissait pour le vendeur.

D. La *Royal Trust* a touché toute la somme de $185,000?—R. Certainement, monsieur.

M. McGibbon:

D. La maison ne vous appartenait pas avant le 8 août 1930?—R. Non, monsieur.

D. Avant cela, vous n'aviez pas de maison à louer au National-Canadien? —R. Non, monsieur.

D. Alors, lorsque sir Henry a déclaré l'autre jour qu'on avait adopté une résolution quelques mois auparavant à l'effet d'approuver la location d'une maison, vous n'aviez pas de maison à louer à cette époque?—R. Pardon?

D. Vous n'aviez rien à louer à cette date?—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire la date de la résolution?

M. DUFF: Monsieur Séguin, avez-vous négocié à propos de cette propriété avant le 8 août 1930?

Le PRÉSIDENT: Il vient de me dire qu'il n'avait pas négocié du tout; que c'était M. Décary qui avait négocié. Il n'a eu rien à faire là-dedans.

M. MACMILLAN: Sir Henry, vers ce temps-là, si j'ai bien compris votre déclaration, les administrateurs vous ont offert une gratification de $100,000, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Je ne l'ai pas dit exactement comme cela. J'ai dit que quelques-uns des administrateurs m'avaient parlé de m'offrir une gratification de ce genre.

M. MacMillan: Quels étaient les administrateurs?

Sir Henry Thornton: M. Gardner en était un.

M. MacMillan: M. Gill Gardner?

Sir Henry Thornton: Oui, J. Gill Gardner; et je crois qu'il a parlé pour quelques-uns des autres administrateurs avec lesquels il avait discuté l'affaire.

M. MacMillan: Est-ce le seul qui vous ait parlé de la chose?

Sir Henry Thornton: Naturellement, je crois que lorsque l'on recule ainsi dans le passé, on ne peut pas toujours se fier à sa mémoire. Je crois que M. Décary en savait aussi quelque chose. En tout cas, M. Gardner a discuté la chose avec moi.

M. MacMillan: L'affaire de la gratification de $100,000?

Sir Henry Thornton: Précisément.

M. MacMillan: De sorte que vous avez refusé l'offre qu'on vous faisait d'une gratification de $100,000?

Sir Henry Thornton: Comme j'ai cherché à l'expliquer dans ma déclaration...

M. MacMillian: Parce que vous trouviez que ce ne serait pas juste envers les employés supérieurs.

Sir Henry Thornton: J'ai donné mes raisons dans ma déclaration.

M. MacMillan: N'est-ce pas ce que vous avez dit?

Sir Henry Thornton: Oui, précisément.

M. MacMillan: C'est en septembre 1929 que la résolution dont vous avez parlé, au sujet de la maison, a été adoptée semble-t-il. Puis le temps passe et rien ne se fait. La gratification est refusée et rien ne se fait avant deux ou trois jours après la dernière élection. Alors, on achète la maison. Est-ce cela?

Le président: Dix jours.

Sir Henry Thornton: C'est exact, mais les négociations concernant l'acquisition de la maison étaient en marche depuis quelque temps.

M. MacMillan: Etiez-vous au courant des négociations?

Sir Henry Thornton: Oh! oui.

M. MacMillan: Saviez-vous que M. Décary achetait la maison?

Sir Henry Thornton: Oh! oui. Vous vous rappelez que la première proposition fut que la compagnie achète la maison. Dans la suite, après discussion, la chose fut considérée comme peu sage ou du moins on jugea préférable que la compagnie louât une maison pour un certain temps au lieu d'en acheter une, et lorsque ce marché...

M. MacMillan: Etes-vous au courant de quelque autre convention au sujet de la maison, sauf le bail passé entre le National-Canadien et M...

Sir Henry Thornton: Je ne connais aucune autre entente concernant la maison que celles qui ont déjà été présentées au Comité.

M. MacMillan: Le seul contrat que vous connaissiez, c'est le bail entre le National-Canadien et M. Séguin. C'est le seul contrat dont vous ayez eu connaissance?

Sir Henry Thornton: C'est le seul contrat que je connaisse, sauf ce qu'on pourrait appeler les ententes implicites contenues dans les diverses résolutions qu'on a adoptées.

Le président: Sir Henry, à part le bail, les négociations ont été verbales, n'est-ce pas?

Sir Henry Thornton: La situation était celle-ci: Après que la résolution fut adoptée, le 17 septembre 1929, on me demanda de voir quelle sorte de maison nous pouvions trouver. Je suis entré en négociations avec le propriétaire de la maison.

M. MacMillan: Vous êtes entré en négociations?

Sir Henry Thornton: Oui, car on croyait préférable que je dirige les négociations et que j'obtienne une option du propriétaire plutôt que la compagnie.

M. MacMillan: Par la compagnie, voulez-vous dire la compagnie de M. Décary?

Sir Henry Thornton: Je veux dire soit le National-Canadien, soit quelqu'un qui le représente ou qui s'y rattache de quelque manière, implicitement ou autrement.

Le président: Sir Henry, alors vous vous êtes mis à l'oeuvre et vous avez loué une maison d'un membre de votre propre conseil d'administration qui a fait un profit et qui occupait la situation d'un fiduciaire?

M. Power: Rien n'indique qu'il a fait un profit.

Le président: Oui, deux pour cent du prêt.

M. Power: C'est de l'amortissement.

Le président: A qui revient le profit?

Sir Henry Thornton: Je pourrais expliquer la chose comme ceci.

Le président: Je n'ai pas besoin d'explication sur cette partie. On a fait un achat de la part de M. Décary.

M. MacMillan: Je voudrais avancer un peu.

M. Power: Je crois que nous devrions approfondir la question.

Le président: Je le veux bien.

M. Power: Demandons à sir Henry d'expliquer ce deux pour cent, s'il le peut. C'est plus important que la question de M. MacMillan.

M. Geary: Je suggère que nous obtenions du témoin tout ce qu'il peut nous dire, puis que nous interrogions sir Henry.

M. MacMillan: Ai-je la parole?

Le président: Oui, vous l'avez.

M. MacMillan: Vous, savant monsieur, veuillez vous priver d'interrompre.

M. Power: J'ai le droit de parler dans ce Comité tout autant que n'importe qui et je me propose de l'exercer. Le président fait une affirmation à propos d'un homme qui détient une haute position à Montréal. Je ne connais pas cet homme. Je ne suppose pas que je reconnaîtrais M. Décary, si je le voyais sur la rue. Avant d'aller plus loin, je crois que nous devrions nous enquérir de cela. Le président pense évidemment qu'il s'est rendu coupable de quelque chose dans un certain achat de maison.

Le président: Comment appelez-vous cela autrement?

M. Power: C'est une affirmation assez peu voilée au sujet d'un homme de la situation de M. Décary. Je crois que nous avons fait beaucoup d'affirmations à la légère devant ce Comité. Je propose que M. Décary comparaisse.

M. MacMillan: Je crois qu'il serait opportun qu'une commission royale examine cette affaire.

M. Power: Vous avez une commission royale qui examine tout ce qui se rapporte au National-Canadien et c'est beaucoup mieux que ce guet autour des bureaux du National-Canadien.

M. MacMillan: La question que j'allais poser à sir Henry est celle-ci: la situation des actionnaires du réseau National, c'est-à-dire du public canadien, est simplement celle-ci, actuellement: Je présume, sir Henry, que vous habitez, sans payer de loyer, une maison qui coûte $185,000, et qu'au bout de dix ans nous aurons payé la maison et M. Décary ou quelque autre en sera le propriétaire, est-ce cela?

Sir Henry Thornton: Non, ce n'est pas tout à fait la situation. Mais pour avoir une déclaration à ce sujet je crois que vous feriez mieux avec M. Décary

qu'avec moi-même, car après avoir obtenu du propriétaire l'option ou une option solide sur cette maison et avoir passé le marché à M. Décary pour qu'il le complèta, je ne sais rien par moi-même de ce qui s'est passé entre la *Montreal Trust* ou la *Royal Trust* ou qui que ce soit. J'étais dans l'Ouest. Je suis parti, je pense, vers le milieu de juin, l'année où le marché s'est conclu, en 1930, et je suis allé dans l'Ouest. Je ne suis revenu qu'au commencement d'août. Tout ce que je puis vous dire au sujet de ce marché est simplement ce que j'ai entendu dire. Si vous voulez des renseignements directs, il vous faudra vous adresser à celui qui a effectué le marché directement, c'est-à-dire M. Décary. A présent, je vais vous dire ce que je sais... du moins ce qu'on m'a dit de la chose, et je n'ai pas lieu de douter que lorsqu'il en est venu à l'achat de la propriété, M. Décary a négocié seul avec la *Montreal Trust Company* pour obtenir les $185,000 et qu'on lui a probablement dit: eh bien, lorsqu'on fait un achat de cette sorte, il est d'usage de payer comptant 25 ou 50 p. 100 de la valeur de la propriété. Vous venez nous demander de vous prêter la pleine valeur de l'immeuble. Or, cet immeuble peut prendre ou perdre de la valeur...

D. Il y a $10,000 de plus que la pleine valeur.—R. Je parle de $185,000, valeur de la propriété plus l'ameublement.

D. L'ameublement qui dans dix ans sera hors d'usage?—R. J'ose dire que nous trouverons toujours dans nos maisons des meubles qui sont encore de service au bout de dix ans, mais cependant...

D. Laissez-moi vous demander cela.—R. Je cherche à faire une déclaration.

M. POWER: Sir Henry cherche à faire une déclaration.

M. MACMILLAN: Je ne veux pas parler.

M. POWER: Eh bien, ne parlez pas.

Sir HENRY THORNTON: On aura dit: Eh bien, voici un arrangement plutôt extraordinaire puisque vous ne payez rien du prix d'achat de la propriété à acquérir, et, comme je l'ai dit il y a un instant, elle peut prendre ou perdre de la valeur. En tout cas, en qualité de compagnie de fiducie, d'institution bancaire prêtant de l'argent, nous avons droit à quelque protection pour le capital engagé, au lieu d'un paiement partiel en espèces sur le prix d'achat de la propriété. On aura probablement dit à M. Décary: nous allons vous prêter sur cette propriété $185,000 à 6½ p. 100 d'intérêt, mais nous demanderons que, pour la protection de notre propriété, la dépréciation soit comptée au taux de 2 p. 100 par année.

Le PRÉSIDENT: Rendez-vous témoignage sur ce que vous savez par vous-même?

Sir HENRY THORNTON: J'ai indiqué le sens de mes remarques.

Le PRÉSIDENT: C'est une chose toute différente, et je suggère que sir Henry se borne aux faits dont il a eu une connaissance personnelle.

M. POWER: Sir Henry vient ici tous les jours et nous lui posons des questions au sujet du National...

Le PRÉSIDENT: Qu'il connaît.

M. POWER: Qu'il connaît par l'entremise de son haut personnel. Il ne peut avoir une connaissance personnelle de toutes les choses que nous lui demandons.

Le PRÉSIDENT: Mais ceci est un peu différent, et je lui conseille de se restreindre aux faits dont il a eu une connaissance personnelle.

M. POWER: Voulez-vous les faits ou voulez-vous que la chose se publie sans explications?

Le PRÉSIDENT: Cette remarque est tout à fait gratuite.

M. POWER: Pas plus gratuite que bien des choses dites par le président depuis le début.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il a droit de nous donner les faits dont il a eu connaissance personnellement.

M. POWER: Il en a la même connaissance personnelle que des choses sur lesquelles il nous a déjà renseigné.

Sir HENRY THORNTON: J'ai indiqué le sens de mes paroles en disant que je n'avais pas une connaissance de première main des faits dont j'allais parler. Si vous voulez que je continue, je vais continuer. Si vous n'y tenez pas, je n'irai pas plus loin.

M. BEAUBIEN: Le président n'est pas le maître du Comité. Il n'en est que le président.

Le PRÉSIDENT: Encore une chose gratuite.

M. POWER: Pas plus gratuite que les autres remarques qu'on a faites. Vous êtes censé être le président pour diriger le Comité.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je vous demander si vous voulez que je continue ou que j'arrête?

Le PRÉSIDENT: Je crois que sir Henry devrait affirmer les faits dont il a une connaissance personnelle. S'il ne les connaît pas par lui-même, il ne doit pas nous donner du ouï-dire sur une affaire aussi importante que celle-ci.

Sir HENRY THORNTON: Vous conviendrez, monsieur le président, que lorsque j'ai commencé à parler, j'ai dit que mes renseignements étaient tous de seconde main et que les seuls renseignements de première main que vous pouviez obtenir devaient venir de M. Décary.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Je crois que nous ferons mieux d'obtenir le témoignage de M. Décary. Il faut que nous le fassions venir.

Sir HENRY THORNTON: Je demande l'indulgence du Comité. Il s'est fait, ici des affirmations qui me concernent considérablement et qui, à mon sens, devraient être élucidées. Je veux l'enquête la plus complète sur toute cette transaction. Je veux que soient appelés tous les témoins qui peuvent donner des renseignements de première main.

Le PRÉSIDENT: S'il y a des témoins que vous voulez faire citer, nous les citerons. Le Comité s'y engage.

Sir HENRY THORNTON: Alors je demanderai—le major Power l'a déjà suggéré, je crois — que vous assigniez M. Décary.

Le PRÉSIDENT: Nous le ferons venir demain.

M. POWER: Y en a-t-il d'autres que vous désirez faire citer?

Sir HENRY THORNTON: Le seul homme qui ait eu une connaissance directe du marché, c'est M. Décary.

Le président:

D. Monsieur Séguin, avec quel représentant de la compagnie de fiducie avez-vous traité?—R. Je n'ai pas traité directement avec eux.

D. Qui vous a passé le chèque?—R. On ne me l'a pas passé à moi, car j'étais absent alors. On l'a passé à M. Décary, et lorsque je suis revenu de mon voyage de vacances, le chèque avait été déposé à la banque et je suis allé à la banque l'endosser.

Le PRÉSIDENT: Il serait opportun, je crois, de faire venir quelqu'un de la *Montreal Trust:* M. Donaldson ou M. Greene.

D. Je veux vous demander ceci: Le 27, on a lu pour le procès-verbal une résolution en date du 16 juin 1930.

> Le comité exécutif des administrateurs, le 16 juin 1930, a adopté la résolution suivante:
>
> Résolu que la compagnie loue de George H. Séguin, pour un terme de dix ans, à compter du premier d'août mil neuf cent trente (1930) et finissant le trente et un juillet mil neuf cent quarante (1940), une certaine maison portant le nº 1415 ouest avenue des Pins, dans la cité

de Montréal, pour un loyer annuel de quinze mille sept cent vingt-cinq dollars, payable trimestriellement.

et ainsi de suite. A cette époque, la maison 1415 avenue des Pins vous appartenait-elle?—A. A quelle date est-ce?

D. Le 16 juin 1930?—R. Oui.

D. A cette date, elle vous appartenait?—R. Pas le 16 juin. Je croyais que vous aviez dit août.

D. En juin, vous n'en étiez pas le propriétaire?—R. Non.

D. Saviez-vous quelque chose de la transaction, le 16 juin 1930?—R. Non.

D. Vous n'en aviez pas entendu parler?—A. Non.

M. Geary:

D. Vous n'en connaissiez alors rien?—R. Non.

M. MacMillan:

D. Et vous n'aviez pas de maison à louer à cette date?

Le PRÉSIDENT: Non, il l'a dit.

M. MacMillan:

D. Y a-t-il quelque terrain adjacent qui a été acheté en même temps que la maison et qui a été inclus dans le marché Celui-ci comprenait-il un autre terrain que celui où la maison était sise?—R. Non, je ne crois pas.

Sir HENRY THORNTON: Aimeriez-vous que je réponde à cela?

M. MacMillan:

D. La maison est maintenant une partie intégrante de l'achat?—R. Oui.

Sir HENRY THORNTON: Il y avait à peu près 22,000 pieds carrés, et cela fait encore partie de la propriété. Ce peut être un peu plus de 22,000 pieds carrés, mais je crois me rappeler que c'était là la superficie.

Le président:

Q. Quelle était l'évaluation en 1930, monsieur Séguin?—R. Je ne sais pas, monsieur.

D. Avez-vous fait des recherches pour vous en assurer?—R. Non.

D. Avez-vous fait faire une évaluation?—R. Non, monsieur.

D. Personne n'en a fait l'évaluation?—R. Pas que je sache.

D. La compagnie de fiducie a-t-elle fait faire une évaluation?—R. Je ne sais.

D. Quelle est le loi québécoise au sujet des prêts des compagnies de fiducie sur hypothèques de biens-fonds? Peuvent-elles prêter jusqu'à 100 p. 100 de la valeur?—R. Je ne sais pas.

D. Avez-vous quelque connaissance de la loi dans l'Est?—R. Au Nouveau-Brunswick, c'est les deux tiers.

M. MACMILLAN: C'est 60 p. 100, je crois. M. Bell dit que c'est à peu près 60 p. 100.

Le président:

D. Le pourcentage des fonds du fiducie est-il de 60?—R. Oui, monsieur.

Q. Quelle est l'évaluation?—R. Je i'ignore, monsieur.

M. MCGIBBON: $60,000. J'ai les chiffres.

Le président:

D. Avez-vous fait faire une estimation?—R. Non, monsieur.

D. En réalité, vous n'étiez pas intéresseé du tout, sauf par le fait que vous étiez un intermédiaire dans cette transaction?—R. Non, monsieur.

D. Rien ne vous profite de cette propriété?—R. Non, monsieur.

D. Tout va à M. Décary?—R. Oui.

M. POWER: Je dirai tout, si toutefois il y a quelque chose. Il ne m'intéresse pas de savoir s'il a réalisé ou non des profits. Nous ferions mieux, je crois, de questionner M. Décary à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Oui. Il y a $37,000, qui retournent à quelqu'un d'après les documents, du moins.

M. POWER: M. Décary pourrait peut-être nous renseigner là-dessus.

M. Geary:

D. Monsieur Séguin, quand avez-vous pour la première fois entendu parler de cette affaire?—R. Le premier jour d'octobre 1930. . . je crois, que ce fut le 1er ou le 2. Je me souviens d'être parti vers le 3 ou le 4, et j'ai dû signer le contrat avant de prendre mes vacances. L'affaire était complétée le 8, je crois, quelques jours plus tard.

D. Vous n'avez eu aucune part dans les négociations. On vous a tout simplement requis de prendre la propriété à votre nom?—R. Oui.

D. Vous avez signé les documents, puis vous êtes parti. On compléta la transaction plus tard?—R. Oui.

D. Permettez-moi de vous demander si vous avez endossé le chèque?—R. Oui, monsieur.

D. Avant votre départ?—R. Non, pas avant mon départ. Le chèque survint après mon départ, et à mon retour j'allai l'endosser à la banque.

D. Quand êtes-vous revenu?—R. Je me suis absenté pendant environ deux semaines. Je me souviens que je m'absentai au début du mois d'août.

D. Et puis, à la suite de quelque renseignement, vous êtes allé chercher un chèque à la *Montreal Trust Company*?—R. Le chèque était à la banque à mon retour.

D. Et vous avez endossé le chèque?—R. Oui, j'ai endossé le chèque.

Le président:

D. A la demande de qui?—R. De M. Décary.

D. Quand avez-vous signé l'hypothèque?—R. On a signé tous les documents en même temps, vers le 3 ou le 4 du mois d'août; je ne suis pas sûr de la date.

D. Le bail porte la date du 8 août?—R. On a dû le compléter le 8.

D. Mais il n'était pas nécessaire que vous le signiez le même jour?—R. Oh! non.

D. Et avant votre départ vous avez signé l'hypothèque et le bail?—R. Oui, l'hypothèque et le bail.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Séguin?

M. POWER: A quoi sert? Le président ne nous en laissera pas poser une seule.

Le PRÉSIDENT: Je vous invite à poser vos questions.

M. DUFF: Vous devriez, ce me semble, permettre aux députés de poser leurs questions. Vous nous les avez enlevées de la bouche. Vous avez interrompu le colonel qui posait des questions, et les avez posées vous-même.

Le PRÉSIDENT: Il ne se plaint pas. Pourquoi le faites-vous?

M. POWER: Il est trop indigné pour porter plainte.

Le PRÉSIDENT: En ce cas, je lui demande pardon.

M. Geary:

D. Y a-t-il un acte de fiducie? Devez-vous vous conformer à un accord signé pour disposer des revenus qui en découlent?—R. Non.

D. Et lorsque le terme devient échu, vous le fait-on parvenir?—R. Il me parvient et je l'endosse.

D. Et vous le retournez tout simplement?—R. Oui.

Le président:

D. A qui le retournez-vous?—R. A la *Montreal Trust.*

Le PRÉSIDENT: Avez-vous encore quelques questions à poser au témoin?

M. POWER: Non.

M. DUFF: Nous sommes satisfaits.

M. Geary:

D. Puis-je vous poser encore une seule question, monsieur Séguin? En vertu de quel acte de fiducie détenez-vous ces propriétés? Comment avez-vous pris connaissance de l'acte de fiducie qui vous livrait ces propriétés?—R. M. Décary m'a tout simplement demandé d'acheter ces propriétés, de signer les documents et de remettre toutes sommes à la *Montreal Trust.*

D. Et s'il vous arrivait quelque chose d'ennuyeux, vos biens en souffriraient? —R. Je suppose que M. Décary viendrait à ma rescousse.

M. McGibbon:

Q. Quand vous avez cédé cette propriété à bail au National-Canadien, le document stipulait le paiement des taxes, des intérêts et des primes d'assurance? —R. Je me souviens que le bail mentionnait les taxes. Je ne sais, en ce qui touche l'intérêt.

Le PRÉSIDENT: Tout est au dossier maintenant, et le bail fait foi de tout.

M. MacMillan:

D. Vous êtes-vous ainsi souvent intéressé dans des transactions de ce genre? —R. Oh! plusieurs fois.

D. C'est la routine ordinaire, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

M. POWER: La routine ordinaire des notaires?—R. Oui.

Le président:

D. Vous avez agi sans aucune entente écrite?—R. Oui, monsieur.

D. Le document contient une clause par laquelle la locataire doit signer tous documents, de quelque nature qu'ils soient, touchant les propriétés cédées à bail, et payer les primes d'assurance-feu—on ne mentionne pas l'obligation qu'a la locataire de les payer?—R. Non.

D. Plus loin, le document contient cette clause:

> De quitter et d'abandonner les lieux loués à l'expiration du présent bail en aussi bon état de réparations locatives qu'ils étaient lorsque la locataire en prit possession.

R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous vous procurer et déposer devant le Comité une copie de l'acte de vente qu'on vous a consenti?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: S'il y a un compte d'honoraires à présenter, envoyez-le au secrétaire.

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

M. BELL: Va-t-on déposer le bail au dossier?

Le PRÉSIDENT: Le bail est déjà au dossier, je crois.

Avez-vous quelque autre question à poser au témoin? Nous vous renvoyons pour le moment, monsieur Séguin. Vous ne partirez que plus tard.

Nous devons citer M. Décary demain, si possible, ainsi qu'un employé de la *Montreal Trust Company.*. Est-ce conforme au désir du Comité?

M. MACMILLAN: Sir Henry a manifesté le désir de nous voir citer M. Décary.

Sir HENRY THORNTON: Ce n'est pas moi qui l'ai proposé en premier lieu. Je désire que l'on fasse l'enquête la plus complète puisqu'on n'accepte pas ma

déclaration, bien qu'elle ne s'inspire pas aux premières sources. Que l'on cite quelqu'un qui est au fait.

M. POWER: Je demande que nous citions M. Décary.

Le président:

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous inclure aussi un employé de la *Montreal Trust*?

M. POWER: Ils ne m'intéressent pas. On a porté certaines accusations contre M. Décary et je soutiens qu'on devrait l'entendre.

L'hon. M. CHAPLIN: Je demanderai de citer aussi un représentant de la *Montreal Trust Company*.

Le PRÉSIDENT: Et M. Décary. Est-ce le désir du Comité?

Adopté.

M. GEARY: Quelqu'un qui puisse nous donner tous les détails—nous pouvons en avoir besoin de deux ou trois.

M. MCGIBBON: Je suggère que nous citions celui qui a signé la créance hypothécaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Séguin, connaissez-vous l'employé de la *Montreal Trust* qui a signé la créance hypothécaire?

M. SÉGUIN: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je les appellerai moi-même au téléphone.

M. BELL: Il serait bon de commencer aux débuts de l'achat de la maison. Qui a lancé cette idée? Qui l'a imaginée? Est-ce le conseil d'administration qu'on aurait approché pour parvenir à sir Henry? Puis, savoir ce qui s'est passé avec M. Décary pour en arriver au but. Aujourd'hui, sir Henry a tenté d'exposer ce qu'il savait de cette transaction, mais le Comité l'a interrompu.

Le PRÉSIDENT: Je ne l'ai pas empêché de dire ce qu'il savait personnellement.

M. BELL: J'ai compris que nous en étions au moment où il avait entrevue avec le propriétaire de la maison, lorsqu'on décida de suspendre son témoignage sur cette affaire. Je veux être juste.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, selon le mémoire que vous nous avez soumis l'autre jour, la première date mentionnée est celle du 17 septembre 1929, lorsque le comité exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux adopta une résolution à l'effet que le comité exécutif devait chercher à louer une maison convenable et convenablement meublée pour l'usage du président. Maintenant, le premier indice est cette résolution, et selon vous quel a été le premier pas vers cette transaction?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que la déclaration que vous avez lue définit assez bien la situation générale. Je vous rappelle qu'on m'a approché avec l'idée de me donner une gratification, et j'ai exposé ici les raisons qui m'ont fait rejeter cette proposition. Comment on en vint à parler de louer une maison? je ne crois pas pouvoir le dire en toute assurance, parce qu'il y aura bientôt trois ans de cela, et de nombreux autres problèmes ont depuis attiré mon attention. Je ne dis pas ceci dans le but de décharger sur d'autres ma responsabilité, ou de m'en laver les mains, ou quoi que ce soit, mais il m'est tout à fait impossible de retenir en ma mémoire, deux ans après, tous les détails de certaines transactions; mais je crus ne pas devoir accepter cette gratification...

M. MACMILLAN: Puis-je poser une question? Quand vous a-t-on offert cette gratification?

Sir HENRY THORNTON: La première conversation à ce sujet dont j'ai souvenance, je l'eus avec M. Gill Gardner qui, à ce que je crus comprendre, en

avait déjà causé avec d'autres administrateurs. On l'avait chargé de me consulter. C'est tout ce dont je puis me souvenir.

M. MACMILLAN: C'était en 1928?

Sir HENRY THORNTON: C'était peut-être au début de 1929?

M. MACMILLAN: Vous avez dit 1928, l'autre jour.

Sir HENRY THORNTON: Il se peut que ce fut en 1928.

M. MACMILLAN: On vous avertit qu'ils avaient décidé de voter une gratification de $100,000?

Sir HENRY THORNTON: Ce peut être ça. On avait discuté ce qu'il pouvait faire, si toutefois on faisait quelque chose. Je ne puis me souvenir au juste comment on suggéra l'idée de l'achat ou de la location d'une maison, pas plus que la personne qui en prit l'initiative. De toutes façons, quand on en vint à cette affaire, je répondis: "Bien, ceci me paraît un projet raisonnable. Il me faut exercer certaines fonctions à Montréal. De nombreux personnages plus ou moins importants viennent ici, et il est bon de faire quelque chose pour eux. De fait, pour faire face aux situations de ce genre, je suis plus ou moins seul et sans aide. Notre principal concurrent peut toujours, en semblable occurrence mobiliser deux ou trois de ses administrateurs, ou d'autres qui disposent de demeures somptueuses et de facilités qu'ils peuvent utiliser pour le bien de leur compagnie. En envisageant la situation générale, je compris que notre compagnie en bénéficierait si j'étais en posture de m'acquitter de semblables devoirs. Il y eut ensuite quelques pourparlers non officiels entre les administrateurs, et en définitive, on adopta l'idée que la compagnie devrait me pourvoir d'une maison pour m'acquitter des devoirs dont je viens de parler. Je leur répondis: Très bien, ce projet me semble raisonnable. Je ne recevrai pas d'argent, et si vous voulez me pourvoir d'une maison dont je pourrai disposer pour les intérêts de la compagnie, je ne m'y oppose pas, et selon moi, l'idée est bonne.

Voilà les débuts de toute l'affaire, son historique. Comme je viens de le dire, cette maison, loin de m'avantager, est devenue pour moi une source de dépenses considérables, parce que j'y ai engagé un capital élevé dont je pouvais alors difficilement disposer, et avec la situation financière dans laquelle se débattait alors la compagnie, je leur dis: Vous m'avez déjà procuré cette maison, vous l'avez louée et vous vous êtes portés garants du bail. Ce bail stipule aussi que vous devez l'aménager convenablement pour que je puisse l'habiter, mais je me désiste de ce droit, et j'en supporterai seul les dépenses. C'est ce que je fis. Maintenant, l'aboutissement...

M. MACMILLAN: Vous n'avez jamais demandé aux administrateurs ou à l'un des membres du comité exécutif d'acquitter une partie des comptes d'ameublement de cette maison?

Sir HENRY THORNTON: On en a parlé, mais en dernier ressort j'ai conclu que je ne le demanderais pas.

M. MACMILLAN: Et vous nous assurez, sir Henry, que vous ne vous êtes pas fait rembourser? Vous ne les avez jamais abordés dans ce but?

Sir HENRY THORNTON: On a discuté sur la clause qui stipulait que la maison devait être convenablement meublée et prête à occuper, et c'était là un point sur lequel je pouvais tenir.

M. MACMILLAN: Je vous ai demandé si vous n'avez pas abordé l'un quelconque des administrateurs ou des chefs de la compagnie, ou le gouvernement, afin de vous faire rembourser les $50,000 dont vous parlez pour l'ameublement de la maison?

Sir HENRY THORNTON: Je ne puis répondre affirmativement ou négativement à cette question, pour l'excellente raison que les résolutions stipulaient certaines obligations à remplir.

M. MacMillan: Je sais, mais...

Sir Henry Thornton: Je ne puis vous donner aucune réponse bien définie si vous ne me donnez pas l'occasion de répondre à ma manière. Je n'ai rien à celer dans toute cette affaire, et je ne puis pas raconter les faits en vous répondant catégoriquement oui ou non. Il y eut quelque discussion, et je rappelai aux administrateurs qu'en vertu de ces résolutions, ils s'étaient, selon moi, obligés à remplir certaines obligations. Cette discussion fut sans âpreté et amicale. Et pour terminer, comme je viens de le dire, à cause de l'état des affaires, et après avoir représenté aux administrateurs que la compagnie se trouvait en quelque sorte engagée, j'en pris mon parti, et je voulus assumer seul toutes ces dépenses.

M. McGibbon: N'a-t-on pas demandé plus tard au gouvernement d'acquitter ces comptes?

Sir Henry Thornton: Non. J'ai eu une conversation avec le ministre actuel sur toute cette affaire, mais rien d'officiel. Je vous ferai observer que j'ai eu de nombreux entretiens non officiels avec le ministre, et qui doivent rester tels si nous devons parvenir à un but quelconque dans tous les problèmes ferroviaires.

M. McGibbon: Je ne veux pas parler de votre intervention personnelle, mais de celle de toute personne agissant en votre nom.

Sir Henry Thornton: Je n'en sais rien. Les faits sont tels que je viens de les exposer. La compagnie avait assumé certaines obligations, mais après mûre réflexion, je pris le parti d'abandonner tous les droits que je pouvais avoir touchant l'aménagement et l'ameublement, et je résolus de tout payer seul.

Le président: De fait, que vous ayez ou non demandé de remplir les engagements promis et d'aménager la maison, vous l'avez fait vous-même?

Sir Henry Thornton: Oui, monsieur.

M. MacMillan: Avez-vous terminé votre déclaration?

Sir Henry Thornton: Oui.

M. MacMillan: Je voudrais savoir si oui ou non vous avez approché le gouvernement ou l'un quelconque des administrateurs du National-Canadien au sujet du paiement de votre ameublement.

Sir Henry Thornton: Je ne sache pas ce que l'un des administrateurs aurait pu faire. Je n'en puis rien dire, mais j'ai abordé le sujet avec le ministre actuel des Chemins de fer, peu de temps après son assermentation, et son opinion était, je crois—ce fut au cours d'une conversation non officielle qu'il me la communiqua—que vu la situation financière, ma proposition était plutôt contestable, selon lui, et que le gouvernement ne pouvait l'accepter. Après ceci, je pris la décision que je viens de vous dire.

L'hon. M. Manion: Puisqu'on a mentionné mon nom, je pourrais ajouter ceci pour confirmer les dires de sir Henry. Oui, sir Henry m'a demandé si le gouvernement permettrait aux anciens administrateurs, qui devaient démissionner peu après, de payer quelque peu l'aménagement de la maison. Et j'ai refusé.

Sir Henry Thornton: C'est exact. J'en ai parlé au ministre. J'aborde souvent le ministre sur de nombreuses questions, mais sur un ton plutôt amical, qu'en nos qualités officielles respectives. Et c'est ce qui arrive, je suppose, en de nombreuses circonstances, n'est-ce pas?

L'hon. M. Manion: Oui, ce fut sur un ton tout à fait amical. Je puis avouer en toute franchise que sir Henry m'a parlé de cette affaire de la maison dès notre arrivée au pouvoir. Nous n'y étions que depuis quelque temps, et j'étais ministre depuis peu. Je n'en connaissais pas tous les détails. Nous n'avions eu rien à faire au sujet de cette maison. Cette affaire eut lieu sous

l'ancien conseil d'administration, et nous n'y avions en aucune manière trempé les mains. C'est pour cette raison que je refusai de m'en mêler d'aucune façon.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact.

M. MACMILLAN: Est-il plausible qu'on aurait acquitté ces comptes et meublé la maison, si le gouvernement n'eût changé et si l'ancien conseil d'administration eût été maintenu?

Le PRÉSIDENT: C'est une conclusion à tirer.

Sir HENRY THORNTON: Votre opinion est aussi bonne que la mienne. Tout ce que je puis dire, en étudiant rétrospectivement cette question, c'est que j'agirais encore aujourd'hui comme je le fis alors.

Le PRÉSIDENT: Nous ne vous demandons pas de répondre à cette question. J'aimerais attirer votre attention sur un autre point. La première résolution par laquelle on convint de louer la maison de M. Séguin apparaît au procès-verbal du 16 juin 1930. De fait, quoiqu'on ait étudié et préparé cette résolution le 16 juin 1930, n'est-il pas vrai qu'on ne l'a approuvée que le 7 août 1930, vu que je constate au procès-verbal, en date du 7 août 1930 un extrait ainsi redigé:

> On a décidé de faire figurer au procès-verbal du 16 juin 1930 l'approbation que le Comité exécutif a donnée à cette date, et qui fut ratifiée par les administrateurs le 23 septembre 1930, touchant la prise à bail par la compagnie d'un maison (n° 1415 avenue des Pins, ouest) pour en faire le domicile du président.

Puisqu'on a approuvé cette proposition le 16 juin 1930, pourquoi ne l'a-t-on pas consignée au procès-verbal de ce jour, au lieu de la laisser en suspens jusqu'au 7 août?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que ce fut un jour ou deux après le 16 juin que je partis pour l'Ouest canadien y faire ma tournée annuelle; quand je revins nous en étions au 2 ou 3 août, si je me souviens bien; de toutes façons, ce fut peu après l'élection, car je me souviens d'avoir traversé Port-Arthur et Fort-William après l'élection. Je ne me souviens pas d'avoir à ce moment-là rencontré le Dr Manion, mais j'avais alors l'idée bien définie qu'il allait devenir ministre des Chemins de fer. J'ai passé par Port-Arthur et la tête des Lacs vers ce moment-là, avant sa nomination qui eut lieu, je crois, le 7 ou 8 août. C'est ainsi que je puis arrêter dans mon esprit la date probable de mon retour, soit le 2 ou le 3 août. Dans l'intervalle, j'avais laissé toute la conduite de cette affaire entre les mains des membres du comité exécutif, et quand je revins, je constatai qu'il y avait eu un malentendu; qu'était-ce au juste, je ne puis le dire. M. Décary pourra vous le dire mieux que moi, parce que je n'étais pas à Montréal. Pour une raison quelconque, on n'avait pas inscrit cette résolution au procès-verbal du 16 juin, et on adopta aussitôt qu'on le put la résolution du 7 août.

Le PRÉSIDENT: Pour résumer, vous répondez que vous ne savez pas pourquoi on ne l'a pas inscrite.

Sir HENRY THORNTON: Non. A la suite de cette affaire, je n'ai parlé à personne et n'ai essayé d'influencer qui que ce soit, parce que je tiens à ce que les témoins se présentent ici et disent ce qu'ils pensent et ce qu'ils savent.

Le PRÉSIDENT: De fait, vous ne pouvez dire pourquoi on n'a pas inscrit cette résolution au procès-verbal du 16 juin?

M. BELL: M. Décary, d'abord membre du comité, puis membre du conseil d'administration et enfin homme privé. Dans vos relations avec M. Décary, à quel titre traitiez-vous avec lui, ou l'abordiez-vous à plusieurs titres? Je m'explique. Quand vous avez causé de cette maison avec M. Décary, était-ce à titre de membre du comité exécutif, de membre du conseil d'administration, ou d'ami personnel?

Sir HENRY THORNTON: Je puis dire que c'était probablement à ces deux titres. M. Décary était membre du comité exécutif et du conseil d'administration. Il avait entrepris de pousser et de mener à bonne fin les détails de cette affaire. C'est ainsi qu'il m'en parla bien qu'il ne m'eut pas abordé à ce sujet entre le 16 juin et le 7 août. J'étais absent. Il est bien difficile de répondre catégoriquement à votre question. J'ai connu M. Décary dès le jour où on le nomma membre du conseil d'administration, vers la fin de 1922, et me suis tenu en relations avec lui depuis lors; et il n'est pas improbable que j'aie eu avec lui une conversation amicale sur le sujet.

M. BELL: Voici où je veux en venir. M. Décary agissait-il au nom du conseil ou du comité exécutif, ou s'il agissait pour lui-même personnellement quand il a négocié ce bail?

Sir HENRY THORNTON: C'est une question que vous feriez bien de lui poser quand il viendra?

M. BELL: Qu'en pensiez-vous vous-même?

Sir HENRY THORNTON: J'ai compris qu'il agissait comme agent spécial de la compagnie, comme membre du comité exécutif, pour terminer une transaction que ce comité voulait parfaire.

Le PRÉSIDENT: Croyiez-vous que M. Décary allait acheter lui-même cette maison et la céder à bail au National-Canadien?

Sir HENRY THORNTON: Ce n'est pas ce que je croyais.

Le PRÉSIDENT: Si vous aviez pensé ainsi, auriez-vous toléré semblable transaction?

Sir HENRY THORNTON: Vous entrez maintenant sur le terrain juridique.

Le PRÉSIDENT: Non, je pose une question de convenance qui se rapporte à l'essence de la chose.

Sir HENRY THORNTON: A mon sens, ce n'est pas une question à laquelle je puisse répondre sans hésitation.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que vous ne désiriez pas y répondre; si vous ne voulez pas, passons.

Sir HENRY THORNTON: Non. Ceux qui ont siégé sur ce Comité depuis neuf ans conviendront avec moi, j'en suis sûr, que j'ai toujours été franc ici, parce que je l'ai toujours été.

Le PRÉSIDENT: Non, mais vous pouvez ne pas vouloir répondre à une question semblable, parce que je vous demande de vous prononcer sur M. Décary.

M. POWER: Jusqu'à ce que nous prouvions que la conduite de M. Décary a été inconvenante, nous ne devrions pas l'affirmer.

Le PRÉSIDENT: Dans la bonne acception des mots, elle est inconvenante à l'extrême, et d'après les faits reconnus.

M. POWER: Pour ce qui me regarde, ce ne seront pas des faits acceptés aussi longtemps que nous n'aurons pas entendu M. Décary, quelque élevées que soient les protestations.

Sir HENRY THORNTON: Il en dépendra beaucoup, et de fait, tout dépendra du profit qu'on aurait fait sur cette transaction. Si M. Décary ou tout autre administrateur a agi dans les intérêts de la compagnie, comme nous le supposions à ce moment-là, et qu'il n'en a retiré aucun gain, j'affirmerais, sans me placer autant au point de vue juridique qu'au point de vue sens commun, qu'il n'a rien fait de répréhensible. Tout dépendra du fait qu'il aura réalisé un gain.

Le PRÉSIDENT: A qui retournerait donc le 2 pour cent de différence entre le 6½ et le 8 pour cent payé à la *Montreal Trust?*

Sir HENRY THORNTON: Je ne puis que vous répondre avec les renseignements que j'ai et qui ne sont pas de première source. Je ne puis parler en connaissance de cause, mais ce que je crois être c'est que...

Le PRÉSIDENT: Répondez.

Sir HENRY THORNTON: Je crois savoir que ce 2 pour cent retourne à la *Montreal Trust Company* à titre de dépréciation.

Le PRÉSIDENT: En déduction sur le principal?

Sir HENRY THORNTON: Et je pourrais ajouter sous ce rapport, puisque vous avez ouvert le débat, que je tiens de M. Décary une lettre, qu'il m'a adressée en ma qualité officielle de président des chemins de fer Nationaux, et qui reconnaît à la compagnie le droit d'acheter la propriété à sa valeur d'amortissement à l'expiration du bail.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi n'avoir pas consigné cette clause dans le bail?

Sir HENRY THORNTON: Je me souviens—encore ici je ne parle que de mémoire—qu'on n'avait pas consigné cette clause dans le bail, comme je l'ai constaté après coup, et j'ai prétendu qu'il fallait en arriver à une entente.

L'hon. M. CHAPLIN: Je demande que sir Henry Thornton dépose cette lettre devant le Comité pour faire partie du dossier.

Sir HENRY THORNTON: Je me souviens d'avoir dit à la compagnie de fiducie que cette clause devait figurer; et on l'ajouta.

Le PRÉSIDENT: Tel était le but, n'est-ce pas? La compagnie devait acheter la maison, mais le temps n'était pas opportun.

Sir HENRY THORNTON: Non, je ne le comprends pas de cette façon.

M. DUFF: Un genre d'option.

Sir HENRY THORNTON: Si vous insistiez davantage, je pourrais vous dire que je nourrissais quelques espoirs; ils ne se sont pas réalisés, pas plus que ceux que nous entretenions touchant notre situation financière; j'espérais que je pourrais à l'expiration des années disposer d'une somme suffisante pour acheter moi-même cette propriété. Mais lorsque survint la crise en 1929 mes espoirs s'évanouirent.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la date de cette lettre, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Il me faudra consulter la lettre.

Le PRÉSIDENT: En aucun temps entre le mois de septembre 1929 et le 8 août 1930, a-t-on consulté le ministre des Chemins de fer au sujet de la location de cette maison, et le peuple du Canada a-t-il appris que la compagnie prenait une maison à bail pour le bénéfice du président des chemins de fer Nationoux?

Sir HENRY THORNTON: Pour répondre à votre question je dirai que le peuple du Canada n'a pas su ce que les administrateurs projetaient, pas plus qu'on ne le met au courant de nombreuses autres décisions que prennent et doivent prendre les chemins de fer Nationaux, sans avoir à convoquer comme en Russie tous les citoyens, pour leur en faire part.

L'hon. M. CHAPLIN: M. Dunning doit comparaître ce matin ici, et c'est plutôt à lui qu'à M. Thornton que je poserais cette question.

Le PRÉSIDENT: Je le fais parler sur ce qu'il sait.

Sir HENRY THORNTON: Je crois me souvenir qu'on a envoyé au ministre le procès-verbal de cette réunion.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que nous citions M. Dunning?

L'hon. M. CHAPLIN: C'est ce que j'ai demandé l'autre jour, et j'ai aussi demandé qu'on me fasse tenir la feuille de dépenses de M. J. Gill Gardner. Je ne tiens pas à les repasser toutes, car je ne veux pas donner trop de travail, mais j'aimerais connaître ses dépenses au cours des deux dernières années où il fut employé du chemin de fer. Ce sont ses feuilles de dépenses que je veux avoir.

Le PRÉSIDENT: Je n'y vois pas d'objection, et M. Dunning pourrait être cité ici demain.

M. GEARY: Me permettra-t-on de demander jusqu'à quel point sir Henry, s'est intéressé personnellement au choix de cette maison.

Sir HENRY THORNTON: Oui, je répondrai volontiers. J'avais habité cette maison depuis quelque temps, pendant l'absence à l'étranger du propriétaire. Il avait laissé entendre qu'il se disposait à revenir à Montréal et reprendre sa maison. Nous lui demandâmes, je crois, de fixer un prix pour sa propriété et il en indiqua un que je considérai exorbitant.

M. GEARY: Quelle date?

Sir HENRY THORNTON: Vers 1929, avant le 23 septembre; peut-être à l'été de 1929. Il indiqua un prix que, selon moi, nous ne pouvions payer, et qui était injustifiable. Et je m'occupai de chercher autre chose. Dans l'intervalle, si je m'en souviens bien, il reprit avec moi ses négociations, ou ce fut moi qui les repris, et le comité exécutif décida qu'il était préférable de me voir continuer ces pourparlers avec le propriétaire jusqu'à ce que nous obtinssions de lui ou qu'il nous refusât une offre ou option finale. Et c'est ce que je fis, jusqu'à ce qu'il fixât le prix que l'on a versé pour l'acquisition de cette propriété Quand nous eûmes cette option, ou ce qui nous paraissait en être une, j'abandonnai toute l'affaire entre les mains des membres du comité exécutif qui devaient la parfaire. Je n'ai fait que la transmettre à d'autres.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, qui était le propriétaire de la maison que vous aviez louée?

Sir HENRY THORNTON: M. Alfred Beardmore.

Le PRÉSIDENT: Quel prix demandait-il?

Sir HENRY THORNTON: Le premier prix qu'il a fixé était, je crois, d'environ $225,000 ou $250,000.

Le PRÉSIDENT: Et quel loyer annuel payiez-vous comme locataire?

Sir HENRY THORNTON: $500 par mois, au début, et je l'augmentai considérablement jusqu'à $600; et je puis dire que c'était loué à vil prix. Il me dit, lorsque je louai la maison en premier lieu que, vide, elle se dépréciait beaucoup plus rapidement que lorsqu'elle était louée, et que s'il pouvait tenir un bon locataire pour sa maison il serait disposé à la lui passer. C'est ainsi qu'on fixa le chiffre du loyer.

Le PRÉSIDENT: Et quel est le coût de l'entretien de la maison, en plus du loyer, des taxes, des primes d'assurances et de toute autre charge?

Sir HENRY THORNTON: Je puis vous dire ce que me coûte l'assurance, mais toutes les réparations, les taxes d'eau et autres, je les paye moi-même, et il ne peut en être question.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande ce que la compagnie débourse en vertu de ce bail?

Sir HENRY THORNTON: La compagnie n'acquitte pas les taxes d'eau.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous obtenir un état de ce que sont les dépenses d'entretien en plus du loyer?

Sir HENRY THORNTON: Oui, certainement.

M. POWER: Avant de louer cette propriété, l'avait-on évaluée?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Je n'ai pas fait faire une estimation formelle, mais j'en discutai la valeur avec M. Décary, qui en sait long sur la question immobilière dans la cité de Montréal. J'en ai aussi parlé avec un de mes amis, qui s'occupe d'immeubles, et j'ai ainsi connu son opinion personnelle sur ce qu'était ou paraissait être la valeur de la propriété.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes-vous jamais enquis de sa valeur imposable?

Sir HENRY THORNTON: Personnellement, non.

M. GEARY: Etiez-vous en pourparlers avec le propriétaire de la maison avant l'adoption de la résolution autorisant l'achat.

Sir HENRY THORNTON: Oui, colonel, je l'étais.

M. GEARY: Vous étiez en négociations pour acheter personnellement cette maison avant même que le conseil d'administration eût désiré l'acheter?

Sir HENRY THORNTON: Il y aura peut-être eu duplication puisqu'on croyait que moi, en ma qualité de locataire, je pourrais peut-être obtenir un prix plus satisfaisant que la compagnie elle-même, si elle se présentait et dévoilait son intention de l'acheter.

M. MACMILLAN: Qui payait les taxes et les primes d'assurances lorsque vous avez loué la maison de M. Beardmore?

Sir HENRY THORNTON: Le propriétaire.

M. GEARY: Ce n'était pas M. Albert Beardmore?

Sir HENRY THORNTON: Je me trompe là-dessus. C'était Fred Beardmore.

Le PRÉSIDENT: Et non Albert.

Sir HENRY THORNTON: Non. Qu'on corrige le procès-verbal.

M. BELL: Quand on vous parlait de vous faire donner un bonus par le conseil d'administration, et au moment de l'achat de cette maison, pouvez-vous vous souvenir si votre contrat, alors contrat de renouvellement, était à l'étude ou si vous l'aviez signé?

Sir HENRY THORNTON: On était à le discuter.

M. BELL: Pouvez-vous me dire combien de mois plus tard on l'a signé?

Sir HENRY THORNTON: Ce contrat porte la date du mois d'octobre, il me semble; de toutes façons, ce fut à l'automne 1929.

M. BELL: Et ceci eut lieu au mois d'août ou septembre?

Sir HENRY THORNTON: C'était à la fin de 1929.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry a deux contrats; le premier avec la compagnie du National-Canadien porte la date du 23 septembre 1929, c'est-à-dire une semaine après que le conseil d'administration eut adopté la première résolution concernant la maison; le second, portant la date du 25 octobre 1929, eut lieu avec le gouvernement canadien.

M. GEARY: Quand vous citerez les représentants de la *Montreal Trust*, je voudrais connaître les garanties qu'ils détiennent.

Le PRÉSIDENT: La période d'engagement est pour cinq ans à compter du 4 octobre 1928, ce qui me paraît la date de l'expiration de l'ancien contrat. Est-ce exact?

Sir HENRY THORNTON: Vous avez raison là-dessus, je crois.

L'hon. M. MANION: Et c'est ainsi qu'il y eut un intervalle de onze à douze mois où il n'y eut aucun contrat?

Sir HENRY THORNTON: Oui, et au cours de cette période, on discuta sur de nombreux points.

M. MCGIBBON: N'a-t-on pas donné un effet rétroactif pour environ un an, au contrat de 1929?

Le PRÉSIDENT: Il remonte à 1928.

M. MACMILLAN: Je suppose de plus que le salaire additionnel qu'on vous accorda dans le nouveau contrat devait aussi avoir effet rétroactif?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que c'est probablement exact.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est exact.

M. BELL: Dans le nouveau contrat, on ne mentionne pas la maison.

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. BELL: Selon vous, existait-il une raison pour qu'on ne la mentionnât pas?

Sir HENRY THORNTON: Selon moi, je ne vois du tout pourquoi on aurait dû la mentionner, mais l'attitude du gouvernement à cette époque semblait indiquer que cette affaire était entièrement du ressort du conseil d'administration, qui en déciderait ce qu'il voulait.

M. MACMILLAN: Quand vous parlez de l'attitude du gouvernement, est-ce parce qu'on aurait attiré son attention sur cette question.

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. MACMILLAN: En a-t-il été question à la Chambre des communes?

Sir HENRY THORNTON: A vrai dire, je crois que le gouvernement de ce temps-là était au fait de cette transaction, et on fut d'avis que le conseil d'administration avait pleins pouvoirs de décider et de prendre l'attitude qui, dans son opinion, pouvait le mieux servir les intérêts du pays.

Le PRÉSIDENT: J'attire l'attention du Comité sur le paragraphe 3 de l'accord, en date du 23 octobre 1929, intervenu entre le gouvernement et sir Henry Thornton, et qu'on a déposé au dossier:—

> *Rémunération.*—La rémunération du chef administratif en retour de tous les services qu'il aura à rendre au besoin et pendant toute la période de son engagement aux termes du présent contrat sera établie sous forme d'un traitement annuel fixe (nonobstant l'étendue ou le volume du travail ou des devoirs à exécuter au besoin et sans aucune autre forme de supplément ou rémunération) représentant la somme de $75,000 par année, payable en versements mensuels, mais non pas d'avance, moins la rémunération annuelle payable en mensualités par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada au chef administratif, aux termes du contrat d'engagement de la compagnie et pendant la durée dudit contrat. . . . . .

M. BELL: Puis-je poser une question au président: Je veux être juste pour sir Henry—croyez-vous que l'occupation gratuite d'une maison puisse être une rémunération?

Sir HENRY THORNTON: Est-ce à moi que vous posez cette question?

M. BELL: C'est au président.

Le PRÉSIDENT: C'est une question très au point.

M. POWER: Nous contestons la juridiction du président.

M. GEARY: Nous devrions apprendre de la *Montreal Trust Company*, quelles garanties elle possède. Cette transaction me paraît très étrange, à moins qu'on lui aît garanti le remboursement.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas très plausible qu'elle ait ainsi agi sur la garantie du bail. Nous citerons quelqu'un de la *Montreal Trust*.

M. GEARY: La seule chose c'est de citer les personnes compétentes.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je tenterai de faire par appel téléphonique.

Voici la question de M. Bell: l'occupation de la maison n'était-elle pas une rémunération additionnelle, violant cette clause de votre contrat?

M. BELL: J'ai demandé, il y a un instant, à sir Henry, si, dans son contrat, on n'avait pas mentionné l'occupation gratuite d'une maison; et si on ne l'a pas mentionnée, pourquoi n'a-t-il pas attiré l'attention sur ce point lors de la signature du contrat. Et il m'a répondu qu'il croyait cette mention non nécessaire, puisque le conseil d'administration s'en occupait.

Le PRÉSIDENT: J'attirerai votre attention sur le fait que cette même clause 3, intitulée "*Rémunération*" fait partie du contrat entre la compagnie et sir Henry Thornton.

M. GRAY: Je ne doute pas que la question de M. Bell soit d'ordre juridique.

Le PRÉSIDENT: Je crois aussi que cette question porte sur un point juridique. Elle porte sur l'interprétation du contrat.

M. GEARY: A tout événement, c'est au Comité et non au témoin à en juger.

Le PRÉSIDENT: Oui, je le crois.

L'autre jour, le docteur Manion a demandé un état des achats de matériaux depuis quelques années. Est-il prêt, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le docteur Manion a demandé ceci: Un état indiquant la somme totale des achats des chemins de fer Nationaux, par année, de 1923 à 1931.

Voici, en chiffres ronds, les achats pour tout le réseau. En 1923, $142,000,000; 1924, $103,000,000; 1925, $80,400,000; 1926, $88,500,000; 1927, $115,300,000; 1928, $107,000,000; en 1929, $132,700,000; 1930, $103,700,000, 1931, $70,800,000. Ces chiffres comprennent tout.

L'hon. M. MANION: Je me souviens, sir Henry, que vous m'ayez donné de tout autres chiffres, bien qu'ils fussent proportionnellement à peu près les mêmes. Le 14 mai 1931, vous m'envoyiez une lettre à propos de rien, à ce moment-là, et vous disiez ceci:

> Pour votre information, je vous envoie ci-joint un état indiquant la valeur des matériaux achetés de firmes canadiennes, pour utilisation au Canada, pendant les années 1923 à 1930.

Les chiffres sont à peu près les mêmes, et je suppose que la différence provient des lignes des Etats-Unis?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

L'hon. M. MANION: Pour faire suite à ma déclaration de l'autre jour j'aimerais demander à M. Vaughan comment il se fait que les achats en 1929 furent beaucoup plus considérables qu'en toute autre année, sauf 1923?

M. VAUGHAN: Dans une forte proportion ces achats figuraient sur notre budget, lequel reçut l'approbation du conseil d'administration et du Parlement. Nos recettes étaient en 1930 d'environ $50,000,000 moindres qu'en 1929, et il n'était que prudent de diminuer les achats autant que possible pour mieux cadrer avec une telle diminution de nos recettes.

L'hon. M. MANION: C'est en 1928 que vos recettes furent les plus considérables, et vous avez acheté pour $107,000,000.

M. VAUGHAN: Cette différence est surtout attribuable à la quantité considérable de matériel que nous avons acheté en 1929, à comparer avec les achats de 1928.

Le PRÉSIDENT: Je veux poser une question à M. Vaughan. Est-ce de votre service ou d'un autre qu'émanent les demandes de matériaux ou de matériel?

M. VAUGHAN: Des autres services, mais ces derniers n'ont pas à s'occuper des achats. Nous recevons leurs demandes et agissons en conséquence. Nous faisons nous-mêmes les achats, et ils n'ont pas du tout à y voir. Mais ce n'est pas notre service qui prend l'initiative.

Le PRÉSIDENT: Quelles formalités suivait-on alors? Un service fait-il simplement une demande de matériel, de matériaux ou de fournitures ou la fait-il approuver par le comité administratif? Comment procède-t-on?

M. VAUGHAN: Pour le matériel neuf il faut l'approbation du conseil d'administration.

Le PRÉSIDENT: Et ce serait là une dépense qu'on pourrait fort bien attribuer au capital?

M. VAUGHAN: Oui. J'ai dit que les dépenses attribuables au compte de capital furent de beaucoup plus considérables en 1929 qu'en toute autre année; elles s'expliquent par le chiffre élevé de nos achats et comprennent de fortes sommes qu'on destinait à l'achat de matériel neuf. Quant aux matériaux destinés à l'amélioration de la ligne, ils figuraient au budget.

L'hon. M. MANION: Je comprends qu'au point de vue achat, il est difficile de vous trouver en défaut, parce que vous ne vous occupez que des achats.

M. VAUGHAN: On nous envoie la demande et nous faisons les achats. Quand il nous faut acheter un objet, nous veillons à nous le procurer aux meilleurs conditions possibles.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, dans le même ordre d'idées. Quand vous recevez une demande, la retournez-vous quelquefois? Avez-vous la faculté d'agir ainsi?

M. VAUGHAN: Oh! oui, nous avons les pouvoirs nécessaires pour refuser une demande si nous croyons posséder dans nos magasins un objet dont nous pouvons disposer. Il nous arrive fréquemment de croire qu'un article n'est pas nécessaire, et nous entrons en pourparlers avec l'individu qui le requiert pour lui demander s'il ne peut pas s'en passer.

L'hon. M. MANION: Je veux parler spécialement de l'année 1928, des recettes, en 1929, comment se fait-il que les achats furent si considérables en 1929, $132,000,000 au regard de $107,000,000 en 1928, et $70,000,000 en 1931?

M. VAUGHAN: En 1928, nous n'avons acheté que pour $5,500,000 de nouveau matériel; $28,600,000 en 1929, et $20,000,000 en 1930. En 1930, nous avons consommé 1,000,000 de tonnes de charbon de moins qu'en 1929, ce qui revient à une diminution de $5,000,000 si nous tenons compte des taux de transport, des droits douaniers et des frais de manutention.

L'hon. M. MANION: Vous avez consumé moins de charbon en 1928 qu'en 1929?

M. VAUGHAN: Non, en 1930. C'est ce qui expliquerait peut-être une diminution de $5,000,000 dans nos achats de 1930, à comparer à ceux de 1929. Nous avons aussi acheté moins de nouveau matériel, et moins de rails. Il était bien évident que nos recettes allaient diminuer et nous achetâmes en moins grandes quantités.

Sir HENRY THORNTON: Nous décidons ordinairement les achats de nouveau matériel dans le dernier mois, ou à peu près, de l'année précédente, et nous obtenons la ratification du conseil d'administration et du gouvernement au début de l'année. Ainsi, en 1929, quand on adopta ce budget de l'année, il était question de l'achat d'une quantité considérable de rails, et nous ne prévoyions pas, à ce moment-là, la crise qui nous atteignit le ou vers le premier août 1929. C'est ainsi que nous avions reçu l'autorisation, au début de 1929, d'acheter certain matériel, que nous n'aurions certes pas acheté si nous avions prévu la baisse de l'automne de 1929, et celles plus prononcées de 1930 et 1931.

L'hon. M. MANION: C'est parfait, je ne discute pas là-dessus. Mais vous n'aviez pas acheté à l'avance toutes vos fournitures. Et les achats de 1929, vous ne les avez pas tous faits au début de l'année; vous les avez répartis sur toute l'année, dans une proportion du moins, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Je parlais du nouveau matériel. Nous achetons ordinairement presque tout notre matériel en bloc, c'est-à-dire au début de l'année.

M. POWER: En 1929, quand avez-vous fait vos commandes de nouveau matériel?

Sir HENRY THORNTON: J'avouerai que ces commandes durent se faire à l'automne 1928 ou en janvier 1929.

L'hon. M. MANION: C'est peut-être exact pour le nouveau matériel; mais en 1929, puisque vous faisiez moins d'affaires, vous avez acheté moins de charbon. Ce devait être une diminution et vous deviez en acheter au fur et à mesure de vos besoins, tout comme les traverses en 1929, et différents autres matériaux. Vous les auriez achetés au fur et à mesure de vos besoins?

Le PRÉSIDENT: On accorde les contrats de charbon pour toute l'année.

L'hon. M. MANION: Non pas, en aussi grande quantité. Je désire mettre au point certaines déclarations que nous a faites l'autre jour M. Vaughan, au sujet des traverses.

M. POWER: Rectifieriez-vous la déclaration que vous avez faite l'autre jour à l'effet que les chemins de fer Nationaux ont acheté en 1930 pour $40,000,000 de plus que ne l'exigeaient les besoins normaux?

L'hon. M. MANION: Oui, en ce sens que j'aurais dû mentionner un chiffre plus élevé. Si mon ami, monsieur Power, veut bien comparer l'année 1929, par exemple, avec l'année 1925, il verra une différence de $52,000,000.

M. POWER: En 1923, ce crédit se portait à $142,000,000. Nous n'avons pas atteint ce chiffre de nouveau dans les années qui suivirent et le ministre a dit qu'en 1930, l'année précédant les élections...

L'hon. M. MANION: 1929 et non 1930.

M. POWER: J'avais compris 1930. Si le ministre fait cette rectification, je l'accepterai. C'était l'année des élections.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

L'hon. M. MANION: Non, j'ai dit 1929.

M. POWER: Dans tous les cas, nous parlions de politique. Inutile de faire les hypocrites. Le ministre s'efforçait de démontrer au Comité qu'il y avait eu une certaine influence politique auprès des chemins de fer Nationaux afin d'induire la direction à faire ces achats avant les élections.

L'hon. M. MANION: Et puisque mon ami soulève la question, je crois sincèrement que c'est vrai.

M. POWER: Certainement...

L'hon. M. MANION: Il n'y a pas à en douter.

M. POWER: Je ne doute pas que le ministre dit que c'est vrai. Seulement, les faits ne confirment pas son affirmation. Revenons-y. En 1923, $142,000,000. Nous n'avons pas eu d'élection cette année-là. En 1924, $102,000,000. Il y eut une élection en 1925 et nous avons dépensé $80,000,000. Il y eut une autre élection en 1926 et nous avons dépensé $88,000,000. Le ministre compare les deux années des élections, 1925 et 1930: la première nous avons dépensé $80,000,000 et la dernière $103,000,000. C'est donc une différence de quelque $20,000,000 et le chemin de fer avait atteint un plus grand rendement et avait fait des progrès de toutes manières. Nous avons dépensé $115,000,000 en 1927 et $107,000,000 en 1928 et en 1929—rappelez-vous que c'est l'année la plus prospère dans toute l'histoire du réseau...

M. MACMILLAN: L'ère de prospérité déclinait alors.

M. POWER: Pas en 1928. Du moins, je n'en savais rien. Je crois que nous étions en pleine prospérité en 1928 et au début de 1929. Je crois me rappeler la date du déclin des valeurs: c'était en octobre 1929. De bonne heure en 1929 nous avons acheté du nouveau matériel au montant de...

M. VAUGHAN: En 1929 nous avons acheté pour $28,600,000 de nouveau matériel.

M. POWER: $28,600,000 pour du nouveau matériel. Ce qui ferait pour l'année 1929—omettant cette somme pour le moment—une dépense de quelque $104,000,000. En 1930. . . .

L'hon. M. MANION: Pourquoi omettre cette somme? Pourquoi omettre quoi que ce soit? Prenez le total des chiffres.

M. POWER: Je vais demander à M. Vaughan si nous avions besoin de ce nouveau matériel. Rien n'indique que nous avons dépensé $40,000,000 de plus qu'il ne fallait l'année précédente.

L'hon. M. MANION: Cela dépend de l'année avec laquelle vous faites la comparaison. Si vous comparez avec la moyenne des années vous verrez que nous sommes près de $40,000,000.

M. POWER: Ce n'est pas $40,000,000.

L'hon. M. MANION: Si vous comparez l'année 1929 avec 1931, ce n'est pas $40,000,000, mais ce sera $62,000,000 si la comparaison se fait entre 1929 et 1931. Je dis que cela dépend de l'année servant à la comparaison, mais le fait demeure, monsieur le président, qu'en 1929, si vous ne tenez pas compte de 1923 qui est l'année de la co-ordination des diverses lignes, les dépenses dépassaient par dizaines de millions celles de toute autre année. J'irai plus loin, et je puis vous en donner la preuve aussi; on a construit des embranchements en 1929 au coût de $30,000,000, alors que le programme des embranchements de 1927-1930 n'était pas encore terminé, et de ce chef la dépense s'est élevée à $30,000,000 en 1929, l'année précédant les élections. De plus, il y avait des lignes mortes, non rémunératrices, dans toute la région de l'Est et peut-être quelques-unes dans l'Ouest, achetées en cette même année 1929, au prix de $40,000,000. Je ne puis dire si c'est là une étrange coïncidence, mais vu que mon ami l'a mentionné, les obligations assumées en 1929, l'année avant les élections, s'élevaient à $270,000,000,—presque autant que toute la dette nationale du Canada un an avant la guerre.

M. POWER: Je ne m'oppose pas à ce que le ministre fasse des discours politiques et dise que nous avons mal administré les affaires du chemin de fer et dépensé beaucoup d'argent, mais je désirerais le voir s'en tenir à sa déclaration, sa déclaration spécifique que nous avons dépensé cette année-là $40,000,000 de plus que les besoins normaux.

L'hon. M. MANION: Je crois que les chiffres le prouvent. Il faut s'en tenir aux chiffres.

M. POWER: C'est là une question d'opinion. Le ministre me concédera le droit d'interpréter les chiffres à ma façon. On peut interrompre les gens, mais pas le ministre, car il s'emporte. Maintenant, si vous me le permettez, je lui demanderai comment on en vint à ces déboursés additionnels.

L'hon. M. MANION: Evitez les questions tendancieuses.

M. POWER: M. Vaughan n'est certainement pas mon témoin. Monsieur Vaughan, quel matériel a-t-on acheté en 1929?

M. VAUGHAN: Des wagons à marchandises et à voyageurs, ainsi que des locomotives.

M. POWER: Pour quelques nouvelles lignes?

M. VAUGHAN: C'était un achat général de nouveau matériel.

M. POWER: Comment se fait-il que vous ayez eu besoin de tant de matériel nouveau cette année-là?

M. VAUGHAN: J'allais dire que sir Henry Thornton peut mieux répondre à cela. Nos recettes de l'année ont dépassé celles de l'année suivante de $50,000,000.

M. POWER: Quels rapports existent-ils entre les recettes et les besoins de nouveau matériel? Ceux de cause à effet?

M. VAUGHAN: Les demandes nous parviennent, mais comme je l'ai dit, sir Henry pourrait mieux nous le dire.

M. POWER: Sir Henry, pouvez-vous nous donner une explication? Nous avons deux témoins, suivant le précédent établi.

Sir HENRY THORNTON: Pourquoi nous avons tant acheté de nouveau matériel en 1929?

M. POWER: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Le chemin de fer était en présence d'un problème d'une très grande importance. Nous avions un très grand nombre de wagons à marchandises à châssis en bois qui étaient devenus surannés et qui bientôt ne pourraient plus être échangés avec les autres chemins de fer. Ce problème nous inquiétait depuis le 1er janvier 1923. De fait, notre plus grande inquiétude, aux chefs de la compagnie et à moi-même, était de savoir comment nous pourrions remplacer tout ce matériel sans trop charger le compte de capital en une même année. En 1928, les recettes du chemin de fer ont été si bonnes que nous nous sommes décidés, vu que nous espérions voir la prospérité se maintenir, de remplacer en 1929 une partie du matériel qui devait certainement devenir bientôt hors d'usage. Puis, nous voulions augmenter le pouvoir de traction de nos locomotives et cela pour des raisons économiques. Enfin, il y avait une amélioration marquée dans nos affaires en général. L'avenir était plein de promesses. Et nous avons cru qu'il fallait aussi améliorer le matériel pour le trafic des voyageurs afin de faire face à la concurrence. Et pour toutes ces raisons vu surtout le succès financier de l'année 1928, nous avons cru prudent de procéder, en 1929, au renouvellement des locomotives et des wagons à marchandises et à voyageurs. Nous avions raison de penser que nous devions commencer cette tâche en 1929. Voilà brièvement l'histoire des achats en question.

M. POWER: Vous dites que cette décision d'acheter ce nouveau matériel avait été prise par les administrateurs un peu avant la fin de 1928 ou au commencement de 1929?

Sir HENRY THORNTON: A l'automne de 1928, en préparant nos plans pour l'achat de nouveau matériel que nous devions faire en 1929.

M. MACMILLAN: Vu que le ministre a affirmé que le gouvernement était engagé à une dépense de $270,000,000 relativement aux chemins de fer Nationaux lorsqu'il devint ministre, qu'il me soit permis de lui demander quels efforts il a faits en vue de réduire cette dépense de $270,000,000. Vous a-t-il été possible de réduire cette dépense?

L'hon. M. MANION: Oh oui; le bill des lignes d'embranchements que nous avons adopté hier soir faisaient partie du programme de 1929, — la prorogation des délais prévus pour la construction de ces embranchements, — et le terminus de Montréal en faisait aussi partie. Je parlais du programme de 1929. Je ne désire pas toucher à la question des traverses de chemins de fer, mais nous avons eu de M. Vaughan des déclarations erronées et je désire les rectifier. M. Vaughan parlait des traverses et répondit au président: —

A l'époque nous utilisions 10,000,000 de traverses par année.

C'est là une partie de sa déclaration. J'ai eu, depuis, un état de M. Fairweather. Il établit le nombre de traverses utilisées chaque année, par la compagnie à l'époque de cet achat important que j'ai mentionné l'autre jour en parlant de l'année 1928, à 8,521,000, soit huit millions et demi, et non 10,000,000; la compagnie n'a jamais utilisé 8,521,000 traverses en aucune autre année depuis 1923. M. Vaughan mentionnait 10,000,000 de traverses par année.

M. VAUGHAN: Je ne voudrais pas dire que nous avons utilisé en 1928, 8,521,000 traverses pour les fins d'entretien, mais nous en avons utilisé 1,981,000 pour des fins de construction, soit un total de 10,561,000.

L'hon. M. MANION: En quelle année

M. VAUGHAN: En 1928.

L'hon. M. MANION: J'ai pris les chiffres de M. Fairweather. Il m'a apporté ces données. Voulez-vous dire qu'il y avait d'autres traverses outre celles comprises dans l'état qu'il m'a transmis?

M. FAIRWEATHER: M. Smart m'a demandé un état indiquant le nombre de traverses remplacées sur les chemins de fer Nationaux. Je lui ai remis cet état et je me suis expliqué dans le temps. Je lui ai dit dans une lettre qu'il s'agissait uniquement de traverses renouvelées. J'ai cru devoir lui signaler qu'il serait désirable peut-être d'indiquer en même temps le nombre de traverses utilisées au cours des travaux de construction, ce qu'il n'avait pas demandé, et il répondit qu'il aimerait l'avoir. Cet état ne lui a pas été remis parce que j'ai été trop occupé pour le lui préparer.

L'hon. M. MANION: Très bien. Je vais l'accepter. Je vais retirer ce que j'ai dit vu la rectification de M. Fairweather dans sa lettre à M. Smart.

Le PRÉSIDENT: Vous aviez donné de mauvais renseignements.

M. FAIRWEATHER: Non, je n'avais pas donné de mauvais renseignements.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon; c'est ce que vous avez fait.

M. FAIRWEATHER: C'était une réponse exacte à ce que M. Smart avait demandé.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi. Voulez-vous bien vous tenir tranquille. Vous êtes ici comme témoin. Que ce soit bien compris. Nul employé des chemins de fer Nationaux ne viendra ici conduire les affaires du Comité des chemins de fer.

M. POWER: Il n'y a pas un président de ce Comité qui a le droit de mettre sur les lèvres d'un témoin des paroles qu'il n'a pas prononcées, et de dire que son témoignage n'est pas honnêtement rendu.

Le PRÉSIDENT: Je reconnais que je n'ai pas le droit de lui attribuer des choses qu'il n'a pas dites. Je n'ai pas dit que M. Fairweather avait employé l'expression mauvais renseignements ni rien de la sorte, mais la chose m'a paru ainsi. En voulant éclaircir la situation il y a eu un malentendu. Si les mots " mauvais renseignements " ne sont pas justes, je retire l'expression sans hésitation.

M. DUFF: C'est très bien.

M. POWER: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT: Cela est dû à un malentendu.

M. POWER: Voilà que nous sommes tous amis de nouveau.

L'hon. M. MANION: Puis-je dire un mot? M. Fairweather m'a fait parvenir cet état, à ma demande expresse transmise par mon sous-ministre. J'avais demandé à mon sous-ministre d'obtenir le nombre de traverses utilisées par les chemins de fer Nationaux en diverses années. Il obtint cet état de M. Fairweather. Il est bien vrai que M. Fairweather parle du nombre de traverses renouvelées. Je n'avais pas de renseignement sur les autres traverses. Il ne dit pas qu'il y en avait d'autres. J'accepte la rectification de M. Vaughan au sujet des 10,000,000 de traverses. M. Fairweather n'a pas mentionné d'autres traverses. Je me rétracte.

M. POWER: Lisez les lettres.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas vu la lettre de M. Smart. J'ai vu celle de M. Fairweather qui me l'a remise lui-même. J'accepte le chiffre de 10,000,000 de traverses. Mais il y a une couple d'autres assertions dont je voulais parler. J'étais dans l'erreur sous ce rapport car j'avais obtenu des renseignements incom-

plets. La chose n'avait pas été faite à dessein et je ne formule pas d'accusation contre qui que ce soit; mais en tant que j'y suis concerné, les renseignements qui m'ont été donnés étaient incomplets et M. Smart me les avait communiqués apparemment comme étant complets. Alors c'est M. Smart qui, semble-t-il, m'a fourni des données qui manquent d'exactitude. Mais je n'en dis rien. J'accepte la déclaration et je retire mon accusation au sujet des 10,000,000 de traverses.

M. POWER: Vous faites bien; mais si vous aviez lu la lettre de M. Fairweather.

L'hon. M. MANION: Monsieur Smart, lorsque vous m'avez remis cette lettre qui ne mentionne pas le nombre total de traverses utilisées par les chemins de fer Nationaux pendant les années en question...

M. SMART: J'avais pris le premier état tel que je l'ai vu dans le livre.

L'hon. M. MANION: Vous m'avez donné cette lettre de M. Fairweather l'autre jour seulement, le 28 avril. Je vous avais demandé d'obtenir le nombre total de traverses utilisées par les chemins de fer Nationaux d'année en année et vous m'avez apporté cette lettre en réponse. Maintenant, il semblerait qu'il y a une couple de millions de traverses qui ne sont pas incluses dans cet état.

M. SMART: Tel que je l'entends cet état est au complet.

M. POWER: Voulez-vous lire la lettre de M. Fairweather?

L'hon. M. MANION: Oui. Je ne veux pas représenter sous un faux jour la conduite de qui que ce soit. La lettre est courte. Voici la lettre que M. Smart m'a remise en réponse à ma demande:

> Vous avez demandé à M. Fairweather quel était le nombre de traverses utilisées pour des fins de remplacement,...

C'est le mot qu'il emploie maintenant:

> ...C'est-à-dire le nombre de traverses posées sur la voie pour en remplacer d'autres.—Je ne savais pas qu'il y en avait d'autres:
>
> ...Voici les chiffres pour le réseau des chemins de fer nationaux y compris les lignes de l'Est, mais non le Vermont-Central.

L'état mentionne un total variant de 7,000,000 à 8,500,000 selon les années:

> Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas, naturellement, le nombre de traverses utilisées dans la construction de nouvelles voies.

M. DUFF: M. Fairweather avait parfaitement raison et le président n'avait aucun droit de lui faire la leçon.

Le PRÉSIDENT: Je ne lui ai pas fait la leçon à cause de ce qu'il disait, mais je m'opposerai toujours à ce qu'un employé des chemins de fer Nationaux vienne ici conduire les affaires du Comité.

M. DUFF: Ce n'est pas ce qu'il faisait.

Le PRÉSIDENT: C'est l'impression que j'en avais.

M. DUFF: C'était une insinuation qu'il ne disait pas la vérité et ce qu'il disait était parfaitement juste.

L'hon. M. MANION: C'est ma faute, je le reconnais. Je vais citer M. Vaughan de nouveau:

> Actuellement nous n'utilisons que 5,000,000 de traverses par année.

Il fait erreur, parce que dans cette lettre de M. Fairweather il est dit qu'en 1930 on a utilisé au delà de 6,000,000 de traverses et en 1931 6,500,000. Par conséquent, M. Vaughan se trompe ici d'au moins un million et demi en moins. Ce sont ses propres paroles.

M. POWER: Je crois que M. Vaughan parlait des achats.

L'hon. M. MANION: Non. Nous discutions le nombre de traverses utilisées et je cite ses paroles. A la page 91—j'ai reconnu mon erreur pour l'autre partie —il dit:

Actuellement nous n'utilisons que 5,000,000 de traverses par année.

D'après cela, sans parler des traverses entrant dans les nouvelles constructions, il faisait une erreur d'un million et demi parce que, en 1931, nous en avons utilisé 6,588,000 et en 1930, 6,309,000. Ces chiffres ne comprennent pas les traverses posées sur les voies nouvelles. Maintenant, il y a un autre chiffre que je désire consigner.

M. BEAUBIEN: Pourquoi ne pas laisser M. Vaughan expliquer cela?

M. VAUGHAN: Je donnais mes réponses plus ou moins en chiffres ronds. Mais je crois que l'on peut expliquer une partie de cette différence par le fait que je parlais, dans une certaine mesure, des traverses utilisées sur les lignes canadiennes tandis que l'état comprend toutes les traverses tant aux Etats-Unis qu'au Canada.

L'hon. M. MANION: Cet état fait exclusion du Vermont-Central?

M. VAUGHAN: Mes chiffres ne s'appliquent pas au *Grand Trunk Western.*

L'hon. M. MANION: Vous étiez à court d'un million et demi. Je vais vous dire ce que faisait M. Vaughan. Il voulait faire impression: je le dis bien franchement.

M. POWER: Le ministre croit-il que c'est juste de traiter de cette façon un de ses propres fonctionnaires?

L'hon. M. MANION: M. Vaughan n'a pas été juste à mon égard l'autre jour lorsqu'il prétendit qu'il y avait une différence entre la présente année et l'année précédente.

M. BEAUBIEN: Vous n'avez pas été juste à l'égard de M. Vaughan l'autre jour.

L'hon. M. MANION: Laissez M. Vaughan prendre sa propre défense.

M. POWER: Le président ne veut pas laisser parler les employés supérieurs: il faut que nous parlions pour eux.

M. VAUGHAN: Je crois que je me suis efforcé de rendre témoignage de manière à n'induire personne en erreur. Comme je l'ai dit au sujet de ces 6,000,000 de traverses,...

L'hon. M. MANION: Je désirerais consigner un autre chiffre. En 1929, d'après ce même état de M. Fairweather, la compagnie avait 11,122,000 traverses en magasin, soit un nombre bien au-dessus des besoins de l'année. Près de 13,000,000 ou 14,000,000 de traverses ont été achetées en 1929.

M. VAUGHAN: J'ignore où le ministre prend ses chiffres, mais ils ne concordent pas avec les miens.

L'hon. M. MANION: Je les ai obtenus de M. Fairweather, votre statisticien, dans la même lettre qu'il vient de déclarer exacte sous son serment.

M. POWER: Je crois que nous devrons publier cette lettre.

L'hon. M. MANION: Certainement. Je donnerai la lettre au complet. Il n'y a rien de nature confidentielle dans cette lettre.

M. POWER: Mettons avec cette lettre l'état de M. Vaughan concernant les achats.

M. VAUGHAN: Mes chiffres indiquent qu'à la fin de 1927 nous avions en magasin sur les lignes canadiennes, 4,838,552 traverses.

Le PRÉSIDENT: L'état ici indique 9,428,000.

L'hon. M. MANION: Au 31 décembre 1927 d'après l'état soumis dans la lettre de M. Fairweather, il y en avait 9,438,000.

M. VAUGHAN: Ce nombre ne concorde certainement pas avec mes chiffres. A la fin de 1928, d'après mon propre relevé, nous en avions 7,108,948.

L'hon. M. MANION: Et combien en 1929?

M. VAUGHAN: 10,804,655.

L'hon. M. MANION: J'ai ici 11,122,000. L'écart n'est pas considérable.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il doit y avoir quelque erreur. à la fin de 1930, nous avions en magasin 11,436,717. D'après mon état nous avions à la fin de 1927, l'année précédant celle de la commande d'un si grand nombre de traverses—nous avions en magasin 4,838,552 traverses.

M. POWER: Combien en aviez-vous en 1931?

M. VAUGHAN: 8,879,000.

M. POWER: 8,000,000 en magasin à la fin de 1931?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POWER: Dont 4,000,000 avaient été achetées en 1931?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POWER: Maintenant, donnez-moi la liste des personnes dont vous avez acheté des traverses en 1931. Monsieur le président n'a pas déclaré cette question irrégulière l'autre jour.

L'hon. M. MANION: Je crois que le Comité l'avait déclarée irrégulière.

M. POWER: Non. Elucidons cette question.

M. STEWART: Monsieur le président, pourrais-je avoir quelques renseignements au sujet du nombre de wagons particuliers utilisés par le haut personnel de la compagnie?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Tous les renseignements que vous voulez avoir.

M. STEWART: Je voudrais savoir quels employés supérieurs ont utilisé des wagons particuliers pendant la dernière moitié de l'année 1930 et la destination de ces wagons dans chaque cas. Je voudrais aussi avoir les comptes de dépenses de R. W. Deacon et L. V. Hummel pendant les derniers six mois de 1930.

Sir HENRY THORNTON: Pendant les derniers six mois?

M. STEWART: Oui. Et j'aimerais à savoir le traitement, les honoraires et les frais de déplacement payés par le Canadien-National ou toute filiale à G. A. Gaston depuis 1923 jusqu'à date.

L'hon. M. CHAPLIN: Je voudrais savoir le nom des employés supérieurs du Canadien-National qui ont—non pas des wagons particuliers—mais des automobiles aux frais de la compagnie.

M. GRAY: Je voudrais savoir le nombre de tonnes de marchandises transportées en 1925 en comparaison de 1929 ainsi que le nombre de voyageurs pour les mêmes années.

M. BEAUBIEN: Puis-je demander à sir Henry s'il peut nous donner la réduction dans le millage, pour les trains, effectuée l'automne dernier par suite d'une entente entre les deux compagnies de chemin de fer. Il y a une réduction dans le nombre de trains-milles sur tout le réseau. Pouvez-vous nous donner ce renseignement concernant le nombre de trains-milles ainsi que la réduction effectuée sur le Pacifique-Canadien.

Sir HENRY THORNTON: J'ignore...

M. BEAUBIEN: Je veux parler des réductions dans le service. Il y a eu une entente entre les deux compagnies à l'effet de procéder à certaines réductions, et la chose a eu lieu de cette façon.

M. POWER: Entente par laquelle le National-Canadien fut roulé.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que nous pouvons répondre à, cette question, dans une certaine mesure.

M. MCGIBBON: Lorsque nous sommes allés à Montréal, M. MacMillan et moi, il y a deux semaines, nous avons demandé certains renseignements. Jusqu'ici ils n'ont pas été déposés. On a été probablement trop occupé. La session tire à sa fin et je propose que les renseignements en question soient déposés.

Voici au complet la lettre de M. Smart à M. Fairweather:—

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
MONTRÉAL, QUÉ.,
OTTAWA, le 28 avril, 1932.

M. W. I. SMART,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Vous avez demandé à M. E. E. Fairweather des renseignements au sujet du nombre de traverses de rechange utilisées; c'est-à-dire le nombre de traverses posées sur les voies pour en remplacer d'autres. Les chiffres ci-dessus s'appliquent au National-Canadien, y compris les lignes de l'Est, mais non le Vermont Central:—

1923	7,089,000
1924	7,374,000
1925	7,434,000
1926	8,411,000
1927	8,334,000
1928	8,521,000
1929	8,031,000
1930	6,309,000
1931	6,588,000

Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas, naturellement, le nombre de traverses posées au cours de la construction de voies nouvelles.

Vous serez probablement intéressé à connaître les stocks de traverses en magasin au 31 décembre, traverses non traitées, traverses attendant le traitement et les traverses traitées depuis 1926 jusqu'à date. Voici le nombre pour chaque année:

31 décembre 1926	4,635,000
31 décembre 1927	9,428,000
31 décembre 1928	7,332,000
31 décembre 1929	11,122,000
31 décembre 1930	11,729,000
31 décembre 1931	9,014,000

Bien à vous,

(Signé) S. W. FAIRWEATHER,

Le Comité lève la séance jusqu'à quatre heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, quelle question étudierons-nous cette après-midi? On me conseille de continuer et d'en finir avec les questions posées à une séance précédente.

Sir HENRY THORNTON: Le colonel Cantley a posé la question suivante:

> Mémoire indiquant les dépenses d'exploitation (y compris les taxes) de tous les hôtels possédés et exploités par les chemins de fer Nationaux pendant les années civiles 1930 et 1931; aussi le total du coût d'établissement de l'hôtel Nova Scotian, à Halifax, au 31 décembre 1931, au point de vue du terrain, des bâtisses, du mobilier ainsi qu'un état indiquant le montant déduit pour dépréciation entre la date de l'ouverture de l'hôtel et le 31 décembre 1931.

Voici la réponse: Dépenses d'exploitation, y compris les taxes payées, $3,292,040.70 en 1930 et $3,144,940.36 en 1931. Il y a aussi un renvoi à la page 45 du rapport annuel: Coût total de l'hôtel Nova Scotian au 31 décembre 1931, au point de vue du terrain, des bâtiments et du mobilier: Coût total, $2,440,-927.86 réparti comme suit:

Terrain	$ 126,263 32
Bâtiments	1,738,443 41
Mobilier	576,221 13
Total	$2,440,927 86

Il n'y a rien eu de déduit pour la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, je croyais que l'hôtel Nova Scotian avait été construit sur le terrain de la compagnie. Je vois ici un item de $126,000?

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas qu'un terrain ait été acheté.

Sir HENRY THORNTON: En savez-vous quelque chose, monsieur Hungerford?

M. HUNGERFORD: Non, je n'en sais rien.

Le PRÉSIDENT: J'ai été quelque peu surpris de voir que l'on avait acheté un terrain.

M. DUFF: Le terrain en avant de l'hôtel a été acheté. Je ne sais pas combien il a coûté.

Sir HENRY THORNTON: Je ne le crois pas.

M. CANTLEY: Un grand terrain en face de l'hôtel a été acheté.

M. FAIRWEATHER: Voici ma note:

> Halifax, tout le terrain élevé dominant le port d'Halifax, propriété de la couronne. Décidé que le terrain pour l'hôtel serait imputé à celui-ci et le montant fut porté au compte de l'hôtel.

Voilà ma note.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est qu'une évaluation et une répartition.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que vous avez raison, mais nous ferons mieux d'en prendre note et de nous en assurer.

Le PRÉSIDENT: Tâchez de voir si une partie du terrain a été achetée pour les fins de l'hôtel en plus du terrain pour le terminus.

Sir HENRY THORNTON: La question suivante est celle posée par M. McGibbon:

Quel sera le total des capitaux engagés dans la construction d'hôtels par les chemins de fer Nationaux lorsque le programme actuel de construction sera complété?

Ma réponse est celle-ci: Capitaux engagés dans les hôtels, le total sera de $37,696,494.03.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire comment ce montant est partagé?

Sir HENRY THORNTON: Oui. On ne me l'avait pas demandé.

M. MACLAREN: Château Laurier, $8,639,000; Highland Inn and Camp, $172,000; Bessborough and Saskatoon, $2,624,000; Fort-Garry, $2,886,000; MacDonald, $2,226,000; Prince Arthur, $1,177,000; Prince Edouard, $523,000; Grand Beach, $418,000; Nipigon Lodge, $37,000; Jasper Park, $2,576,000; hôtel Vancouver, $5,958,000; Nova Scotian, $2,440,000; Minaki Inn, $1,090,000; hôtel Charlottetown, $853,000; Pictou Lodge, $200,000: total $31,828,000, plus le coût approximatif pour terminer les hôtels suivants: hôtel Vancouver, $4,473,000; Saskatoon, $1,125,000.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ces $37,000,000 comprennent les dépenses à faire à Vancouver et dans la Saskatchewan?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent, cet argent n'est pas encore dépensé?

Sir HENRY THORNTON: Non. Peut-être qu'il ne sera pas tout dépensé. Maintenant, M. Bell a demandé un état indiquant:

Un relevé général concernant les termini de Montréal. J'ai ici un état aussi complet que possible et je ne crois pas que l'on veuille en avoir la lecture. La meilleure chose serait peut-être de le déposer pour que M. Bell puisse l'examiner.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la question suivante?

Sir HENRY THORNTON: Le colonel Cantley a posé la question suivante:

En 1931, quel a été le profit de l'exploitation de vos lignes aux Etats-Unis?

Voici la réponse: L'exploitation des lignes américaines des chemins de fer Nationaux, en 1931, accusa un profit de $1,189,853.57. Après les paiements effectués pour taxes, matériel, loyers, frais fixes dus au public, et le reste, il y a eu une perte de $4,191,527.12. Avant la crise ces lignes accusèrent un profit important après toutes ces charges, et la valeur de ces lignes américaines, pour le reste du réseau, n'est pas complètement démontrée par les données susdites. Un volume considérable de trafic s'échange entre le réseau principal et ces filiales dont une bonne partie dépend de notre administration de ces lignes. Les recettes brutes des lignes canadiennes résultant de l'échange de trafic avec ces lignes des Etats-Unis se chiffrent à plus de $150,000,000 au cours de la dernière période de 10 ans.

M. CANTLEY: Relativement à cette déclaration et à cette situation, j'ai toujours maintenu que quel que fût notre mandat en vue d'exploiter des chemins de fer dans le Dominion du Canada, nous n'avons jamais eu de mandat aux fins d'exploiter et d'acquérir des chemins de fer dans un pays étranger. Je crois que nous avons assez de responsabilités avec nos propres chemins de fer. J'estime que nous courons certains risques en exploitant des lignes de chemin de fer en territoire étranger. Nous le regretterons peut-être un jour. Au cours des dix dernières années, nous avons dépensé beaucoup d'argent sur ces lignes et je ne puis que formuler mes objections à l'exploitation d'un chemin de fer dans un pays étranger.

Sir HENRY THORNTON: Sous ce rapport, monsieur le président, pour l'information du Comité, je puis dire que celui-ci doit se rappeler que ces deux lignes que nous possédons aux Etats-Unis, savoir le Vermont-Central et le *Grand Trunk Western,* nous en avons hérité de l'ancien réseau du Grand-Tronc.

Le PRÉSIDENT: Et les lignes de Portland?

Sir HENRY THORNTON: Et la ligne de Portland aussi. C'est-à-dire, lorsque le gouvernement prit possession de ces propriétés il fit l'acquisition de tout le réseau du *Grand Trunk Western* et ces propriétés lui échurent tout naturellement. Maintenant, il y a eu discussion et contestation sur la sagesse et l'avantage de retenir, comme l'a signalé le colonel Cantley, des lignes de chemins de fer appartenant à l'Etat dans un pays étranger. Quant aux complications internationales, nous avons jusqu'ici réussi à maintenir les relations les plus cordiales avec la *Interstate Commerce Commission,* avec les représentants des divers Etats traversés par ces lignes et, de fait, nous sommes des mieux avec les corps publics des Etats-Unis et ils n'ont jamais manifesté la moindre tendance à créer des embarras aux chemins de fer Nationaux ni au gouvernement du Canada et ont plutôt envisagé cette exploitation comme une affaire entre voisins. De fait, je puis affirmer que nos relations avec la *Interstate Commerce Commission* sont même plus cordiales que dans le cas de plusieurs compagnies américaines. Par conséquent, parlant d'après une expérience de neuf ans, je puis dire que je n'ai constaté aucun signe, aucun désir de la part de qui que ce soit, qu'il s'agisse de simples particuliers, de compagnies privées, ou des législatures ou du gouvernement des Etats-Unis, visant d'embarrasser les chemins de fer Nationaux dans la libre jouissance de ces propriétés. Naturellement, la foudre peut bien un beau jour tomber d'un ciel serein; mais jusqu'ici, après ces neuf années d'expérience, je dois avouer que nos relations en tant que ces lignes sont concernées ont été encourageantes à l'extrême. Maintenant, relativement à la question des profits...

Le PRÉSIDENT: Avant d'en finir avec la question de propriété, n'est-ce pas un fait que les titres de possession du *Grand Trunk Western* et du Vermont-Central ainsi que la ligne du Grand-Tronc allant à Portland revêt le caractère d'actions détenues par l'Etat? N'en est-il pas ainsi pour ces trois lignes?

M. FAIRWEATHER: Les actions appartiennent aux chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Nous avons toutes ces actions; par conséquent, il s'agit réellement de propriété par actions et je ne puis concevoir comment des problèmes internationaux pourraient se présenter.

L'hon. M. EULER: En dépit de la possibilité de complications internationales, pour ma part je n'entretiens aucune crainte. J'aimerais à demander à sir Henry son opinion relativement à l'importance de ces propriétés aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: C'est là une autre considération qu'il va aborder.

L'hon. M. EULER: Oui, comme lignes d'alimentation pour les chemins de fer Nationaux. Nous ne voudrions pas amputer un bras ou une jambe.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai jamais compris les objections contre le fait de posséder des lignes aux Etats-Unis au moyen de compagnies à fonds social.

M. CANTLEY: Je ne crois pas que ce soit juste. Surtout pour ce qui concerne le *Grand Trunk Western,* j'ai peu de choses à dire dans le moment, mais je dois vous informer que le Vermont-Central fit faillite et nous sommes intervenus pour venir à son secours; et je crois ne pas me tromper en disant que nous avons dépensé beaucoup d'argent dans cette entreprise.

Sir HENRY THORNTON: Cela est vrai; mais ce qui est arrivé là...

M. CANTLEY: Vous avez des capitaux engagés dans un pays étranger.

Le PRÉSIDENT: Sous forme d'actions dans une compagnie à capital social.

M. CANTLEY: Peu importe le genre de titres que vous avez. Nous avons placé notre argent là et nous ne pouvons pas le reprendre.

Sir HENRY THORNTON: Voici ce qui est arrivé: il y a environ cinq ans il y a eu dans le Vermont une inondation très désastreuse et une grande partie de la voie du Vermont-Central fut détruite. Nous avons eu à dépenser près de $3,000,000,—je puis vous donner la somme exacte,—pour reconstruire la voie. Alors, en reconstruisant la ligne nous avons reconstruit aussi les ponts mais plus forts afin de leur permettre de supporter des locomotives plus lourdes et d'améliorer la ligne en général. Afin de réaliser tous ces projets, sans mettre en danger la position des chemins de fer Nationaux et ses droits à la propriété du Vermont-Central, nous avons placé ce chemin de fer entre les mains d'un séquestre. Maintenant, une fois cette ligne libérée par le séquestre et reconstruite sur des bases plus solides, j'ai eu la surprise de constater qu'elle pouvait compter sur des recettes dont le chiffre dépassait tout ce que je pouvais en espérer pour l'avenir et tout ce qui avait été accompli dans le passé. Pendant la première année ou les deux premières années, ou à venir jusqu'à la période de la crise, les recettes du Vermont-Central ont suffi à payer l'intérêt sur tous ses frais fixes et à accuser un excédent, ce qui n'était jamais arrivé auparavant dans l'histoire du pays. De fait, en 1929, cette ligne rapporta $6.79 par actions sur les actions ordinaires. Par conséquent, au lieu de constituer un passif cette ligne est devenue réellement un actif qui aurait certainement gagné en importance n'eût été la crise qui, naturellement, eut pour effet de mettre tous les chemins de fer du continent nord américain dans une situation très précaire.

Le PRÉSIDENT: Quelles sont les immobilisations représentées par l'hypothèque?

Sir HENRY THORNTON: L'ancienne compagnie du Grand-Tronc avait garanti certaines obligations et ensuite, pour les fins de reconstruction de la ligne après l'inondation, nous avons aussi émis d'autres obligations.

M. FAIRWEATHER: Environ $5,000,000.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que cet emprunt a été garanti par les chemins de fer Nationaux. Par conséquent, nous possédions toutes les actions ordinaires de la compagnie ainsi que la première émission des obligations. Les autres obligations émises pour les fins de reconstruction ont été vendues au public. Ces obligations sont garanties par le Grand-Tronc dans le cas des premières et par le National-Canadien dans le cas des secondes.

Le PRÉSIDENT: Quel est le total de ce que vous devez au public relativement au Vermont-Central?

M. MACLAREN: $2,051,000.

Sir HENRY THORNTON: Nous sommes les propriétaires de toutes les obligations et de toutes les actions.

M. POWER: N'avez-vous pas mentionné une émission de $5,000,000 d'obligations après l'inondation vendues au public?

M. FAIRWEATHER: Non, à la fin du séquestre du Vermont-Central, l'intérêt des chemins de fer Nationaux dans le Vermont-Central consistait de $10,000,000 d'actions ordinaires, $5,000,000 d'obligations, et $12,000,000 de titres ou valeurs; soit un total de $27,000,000.

Sir HENRY THORNTON: Et les chemins de fer Nationaux sont propriétaires de tout cela; nous possédons toutes les actions, valeurs et obligations.

M. FAIRWEATHER: Outre cela, il y a les effets fiduciaires pour le matériel.

M. CANTLEY: Combien de nouveaux capitaux avons-nous engagés dans cette ligne?

M. FAIRWEATHER: Après le rachat des certificats du séquestre?

M. CANTLEY: Oui.

M. FAIRWEATHER: $5,000,000.

Sir HENRY THORNTON: Les chemins de fer Nationaux possèdent aujourd'hui toutes les obligations, actions, débentures-actions et valeurs.

M. GRAY: Quel est le total de nos placements dans ce chemin de fer?

Sir HENRY THORNTON: Environ $27,000,000.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire en donnant la pleine valeur au pair aux actions ordinaires.

Sir HENRY THORNTON: Comme je vous l'ai fait remarquer, en 1928 les actions ont rapporté 6.7 p. 100.

M. GRAY: Combien le chemin de fer a-t-il coûté au compte du capital?

Sir HENRY THORNTON: Vous me demandez combien d'argent a été dépensé pour cette propriété? Je ne crois pas pouvoir vous répondre sur-le-champ, mais nous pourrons vous le dire.

M. MACLAREN: Le capital actuellement engagé dans le Vermont-Central représente $27,000,000. Il assuma la dette du séquestre pour un montant de $11,860,000.

Le PRÉSIDENT: Et nous avons actuellement en espèces $27,000,000?

M. MACLAREN: Je ne saurais vous dire si nous avons payé les actions au pair ou non.

Sir HENRY THORNTON: Si vous désirez un exposé de la situation nous ferions mieux de procéder avec plus de soin au lieu de chercher à vous donner une réponse immédiate. Nous vous le dirons, exactement demain.

Le PRÉSIDENT: A la page 27 du rapport annuel, sous le titre " Tableau des compagnies formant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada " le total pour le groupe du Vermont-Central est porté à $13,070,133, ce qui comprend un bon nombre de compagnies. Le Vermont-Central proprement dit est inscrit à $10,000,000. Si je ne me trompe, il s'agit d'actions émises. Mais outre cela, vous êtes détenteur de toutes les obligations ou autres valeurs émises par cette compagnie qui ont une valeur nominale de $38,000,000. Mais je ne vous ai pas entendue dire que nous avions engagé la somme de $38,000,000 en espèces.

Sir HENRY THORNTON: Non; je crois que nous devrons étudier ce point avec plus de soin.

Maintenant, relativement au *Grand Trunk Western* et à l'importance de cette ligne pour les chemins de fer Nationaux, il faut dire qu'au cours des six dernières années diverses compagnies de transport aux Etats-Unis ont manifesté le désir d'acheter la propriété. A moi-même, en deux ou trois occasions, deux ou trois des réseaux les plus importants des Etats-Uni ont laissé entendre qu'ils désireraient acquérir notre chemin de fer. Mais dans le temps, j'étais fondé à croire que l'heure n'était pas propice pour vendre la ligne le plus avantageusement. Autrement dit, même si vous désirez vendre une propriété, vous ne vendrez pas à la première personne qui vient vous faire une offre. Vu les fusions de lignes de chemins de fer en voie de préparation aux Etats-Unis, j'estimais qu'il ne serait pas sage de vendre et si toutefois nous voulions vendre c'était préférable d'attendre que certaines de ces fusions fûssent approuvées parce qu'alors il y aurait un peu de rivalité entre ceux qui voudraient acheter notre ligne et que nous pourrions disposer de notre propriété plus avantageusement.

Pour juger de l'importance du *Grand Trunk Western* et du Vermont-Central pour les chemins de fer Nationaux, il faut vous rappeler que le Vermont-Central, avec la ligne des chemins de fer Nationaux de Montréal à Détroit, et le *Grand Trunk Western* entrant dans Chicago, constitue une route d'entier parcours pour les marchandises en provenance d'endroits situés dans le Michigan et à l'ouest, au nord et au sud de Chicago, gagnant directement les endroits situés dans la Nouvelle-Angleterre. Et le peuple de la Nouvelle-Angleterre est très jaloux

de cette ligne parce qu'elle fait concurrence aux autres lignes de chemins de fer passant par New-York, le pont sur la Poughkeepsie et le tunnel Hoosiac en destination de l'ouest ce qui fait que notre ligne fait concurrence aux autres chemins de fer pour le transport des marchandises en provenance d'endroits situés dans le Michigan et à l'ouest de Chicago et en destination de la Nouvelle-Angleterre.

Cette route qui est naturellement d'une grande utilité pour le peuple de la Nouvelle-Angleterre, nous est également utile. Vous devez vous rappeler aussi que le *Grand Trunk Western* nous donne une entrée dans Chicago. Vous connaissez tous assez bien la géographie des Etats-Unis pour savoir qu'un bon nombre de très importantes lignes de chemins de fer convergent vers Chicago. Le *Grand Trunk* est en position d'opérer directement des raccordements avec toutes les lignes de l'ouest à Chicago et obtenir sa part du trafic d'entier parcours. Une partie de trafic est en destination de la Nouvelle-Angleterre; mais aussi une bonne partie continue en traversant la péninsule de l'Ontario pour atteindre la porte d'entrée du Niagara. Notre entrée à Chicago, voyez-vous, nous offre l'occasion de favoriser le mouvement de marchandises par la péninsule de l'Ontario jusqu'à l'entrée du Niagara ou en passant par l'Ontario et une partie du Québec et par la route du Vermont-Central vers la Nouvelle-Angleterre. Chaque livre de ce trafic non seulement augmente les affaires et les recettes des chemins de fer Nationaux mais donne beaucoup d'ouvrage aux Canadiens qui travaillent au Canada. C'est-à-dire, si nous n'avions pas ce mouvement de marchandises, nous emploierions moins de mécaniciens, moins de chauffeurs, moins de conducteurs, et le reste. Non seulement ce trafic est donc en lui-même profitable, mais il permet d'employer des hommes qui seraient autrement sans ouvrage.

Comme question d'économie politique et de stratégie, je me prononcerais très fortement contre la vente soit du Vermont-Central soit du *Grand Trunk Western,* à moins que le prix nous offre une compensation adéquate pour les autres pertes que nous pourrons subir du côté trafic.

Le PRÉSIDENT: Ou des arrangements conclus au sujet du trafic. Maintenant, que dites-vous de la ligne de Portland?

Sir HENRY THORNTON: Le tableau ici n'est pas bien encourageant. Il y eut un temps, sous le régime de l'ancien Grand-Tronc, où une grande quantité de grain passait par Portland. Ce trafic n'existe presque plus et si quelqu'un voulait acheter cette ligne nous serions très heureux de nous en débarrasser. Je ne crois pas qu'elle soit d'une grande utilité pour notre réseau. Mais nous l'avons et nous ne pouvons la donner.

M, POWER: Il serait profitable aux provinces Maritimes de l'acheter et de la détruire.

Sir HENRY THORNTON: Cette ligne inquiète peu les provinces Maritimes aujourd'hui. C'est une affaire négligeable.

Le PRÉSIDENT: Parlez-nous donc du mouvement du trafic en provenance de la Nouvelle-Angleterre vers l'ouest, sur votre ligne?

Sir HENRY THORNTON: La plus forte partie passe par le Vermont-Central; et bien peu par l'embranchement de Portland. La propriété du Vermont-Central nous donne naturellement, une entrée directe dans la Nouvelle-Angleterre et nous met en position de pouvoir faire d'importants échanges de trafic avec le *Boston and Maine* et le *New York, New Haven and Hartford.*

L'hon. M. EULER: Vous dites que vous seriez heureux de vous défaire maintenant de cette ligne de Portland. Diriez-vous que ce serait plus profitable, pour vous, au point de vue de la recette, de transférer vos propres marchandises à destination d'outre-mer de quelque nature qu'elles soient, blé ou toute autre chose, ne serait-ce pas plus profitable, comme question de dollars et cents, de les transporter jusqu'à Portland au lieu de les diriger sur Halifax, à 500 milles plus loin, ou sur Saint-Jean.

Sir HENRY THORNTON: Inutile de nous berner sur ce point: évidemment, plus courte est la distance à parcourir, plus grand sera votre profit pourvu que votre tarif soit maintenu au même taux.

L'hon. M. EULER: Si ce n'était pas la question de sentiment qui vous fait préférer ce mouvement de vos marchandises en territoire canadien jusqu'à Saint-Jean et Halifax, n'aimeriez-vous pas mieux, avec votre expérience en matière de trafic, diriger ces marchandises sur Portland?

Sir HENRY THORNTON: Avant de répondre, je désire vous dire quelque chose; et vous me pardonnerez si j'exprime mes vues à titre de Canadien, si je puis m'appeler ainsi, bien que certaines gens en doute. Toutefois, je désire exprimer mes vues comme Canadien. Pour commencer, j'ai toujours estimé que le Canada doit une certaine dette de gratitude aux ports d'Halifax et de Saint-Jean parce que ce sont les deux seuls ports libres toute l'année donnant au peuple du Canada un accès ininterrompu aux rives de l'Atlantique sans avoir à passer en territoire étranger. Si nous ne possédions pas les ports d'Halifax et Saint-Jean, le peuple du Canada ne pourrait pas, lorsque la navigation est close, pendant l'hiver, atteindre l'Atlantique sans passer par un pays étranger. Personnellement, envisageant la chose au point de vue du réseau national, j'estime qu'il ne faudrait pas traiter à la légère la grande importance stratégique des chemins de fer Nationaux.

Ayant ces considérations présentes à l'esprit, nous avons fait de notre mieux aux chemins de fer Nationaux, et je suis certain que les autorités du Pacifique-Canadien ont fait la même chose, en vue d'encourager les expéditions de blé par les ports d'Halifax et Saint-Jean. Naturellement, nous favorisons Halifax plus que Saint-Jean, mais les deux chemins de fer sont plus ou moins intéressés aux deux endroits bien que le Pacifique-Canadien se préoccupe bien peu d'Halifax. Par conséquent, nous avons fait tout ce que nous avons pu et les tarifs ont été préparés en vue d'encourager les expéditions de blé par ces ports. Mais malgré tout ce que l'on a fait, malgré tout ce que chacun d'entre nous peut faire, le blé ne prend pas cette direction. La masse de notre blé d'exportation passe par Montréal et Québec ou par Buffalo et New-York et, dans une moindre mesure, par Boston, Philadelphie et peut-être aussi Baltimore.

M. BEAUBIEN: En d'autres termes, vous devez suivre les caprices de l'expéditeur.

Sir HENRY THORNTON: On ne peut pas en imposer à l'expéditeur. Si vous faisiez venir ici un homme versé dans les questions de trafic, par exemple, le vice-président du trafic du Pacifique-Canadien, il vous dirait lui aussi que pas une seule compagnie de chemin de fer est capable de diriger vers un port de destination de son choix les marchandises qu'elle transporte pour fins d'exportation.

L'hon. M. EULER: Est-il vrai que plus vous obtenez de trafic pour les ports des provinces Maritimes plus vous perdez d'argent?

Sir HENRY THORNTON: Cela est parfaitement vrai. Mais j'ai fait précéder mes remarques de l'observation que je voyais un avantage stratégique dans l'existence de ces deux ports auxquels le Canada peut avoir accès sur l'Atlantique pendant la saison où la navigation a cessé ailleurs. Maintenant, si vous me posez la question au point de vue de l'économique...

L'hon. M. EULER: C'est ce que je désire savoir.

Sir HENRY THORNTON: Nous ferions certainement beaucoup plus d'argent avec le blé dirigé sur Portland qu'avec le blé dirigé sur Halifax. La chose est si évidente que nous n'avons pas besoin d'insister sur ce point.

L'hon. M. EULER: Me permettra-t-on une autre question? Existe-t-il un avantage spécial, et en l'occurrence, en quoi consiste-t-il—dans le fait qu'un chemin de fer dirige ses marchandises, disons sur Halifax—je n'ai aucun préjugé contre Halifax ou Saint-Jean; et comment ces ports peuvent-ils bénéficier du

mouvement du blé qui y est transporté? J'ai une idée que cela ne donne pas beaucoup d'ouvrage et que c'est beaucoup une question de sentiment. Ai-je tort ou raison?

Sir HENRY THORNTON: C'est bien difficile de dire dans quelle proportion l'argent mis en circulation par le mouvement du grain dans un port va bénéficier aux gens qui y vivent.

L'hon. M. EULER: Est-ce que ça donne beaucoup d'ouvrage?

Sir HENRY THORNTON: Un peu; comme vous en voyez à un élévateur où il y a de l'activité.

L'hon. M. EULER: Combien de gens travailleraient?

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais vous dire cela, mais j'ai toujours maintenu que les gens vivant dans un port ne font pas beaucoup plus d'argent par suite du mouvement du trafic passant par le port en question. Prenez Halifax, par exemple. Ce qui a le mieux payé Halifax, l'année dernière, et ce qui paiera le mieux cette ville encore cette année, c'est l'arrivée de paquebots comme l'*Aquitania* et l'*Olympic* qui déversent sur le quai toute une troupe de passagers, de touristes qui viennent passer 24 heures à Halifax. Ces gens traversent la ville et doivent y laisser beaucoup d'argent. J'estime que les citoyens d'Halifax, surtout les propriétaires de boutiques et les autres, font plus d'argent avec ce genre de commerce que par suite du passage de plusieurs millions de boisseaux de blé par leur port, parce qu'un boisseau de blé ne fait que rentrer et sortir. Mais les touristes qui demeurent 24 ou 36 heures dans une ville y laissent toujours un peu d'argent.

Le PRÉSIDENT: Mais c'est là un commerce d'un caractère très éphémère. Mais, outre la main-d'œuvre employée en rapport avec le trafic du blé et autres denrées, les paquebots dépensent au port d'immenses sommes d'argent en approvisionnements. Je ne parle pas d'un port d'escale, mais d'un port que l'on vient visiter.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez raison.

Le PRÉSIDENT: C'est là le point saillant de toute l'affaire.

L'hon. M. EULER: Parlez-vous du transport du blé?

Le PRÉSIDENT: Je parle des paquebots en général. On y dépense fort pour les provisions, par exemple. M. Duff s'y entend mieux que tout autre.

M. CANTLEY: Je vais m'efforcer de répondre à M. Euler, dans une certaine mesure. Pour ce qui concerne le mouvement du blé par le port d'Halifax ou tout autre port, je dois dire que cet article donne lieu à moins d'ouvrage que toute autre classe de marchandises. Il n'en faut pas douter. Prenons le cas du Pacifique-Canadien, par exemple, et de son service de paquebots à Saint-Jean. La compagnie a un navire d'un jaugeage de 15,000 tonnes. On a une cargaison générale et du fret pour sept ou huit mille tonnes, ce qui fait qu'il y a de la place pour quatre ou cinq autres milliers de tonnes. Le navire remplit de blé l'espace libre. S'il ne prenait pas ce blé il serait allège d'autant. Maintenant, c'est une vérité fondamentale que les quatre cinquièmes ou peut-être les neuf dixièmes de tout le blé qui passe par Saint-Jean y arrive de cette façon. Tout argent gagné pour le transport de ce blé est autant d'argent trouvé au cours de ce voyage. Cela se répète pendant toute la saison, surtout pendant l'hiver et aussi à un certain degré pendant l'été. Maintenant, si le Pacifique-Canadien envoyait ses plus gros navires à Halifax, comme il le fera probablement, il y trouvera aussi son avantage de faire la même chose, c'est-à-dire, de remplir la cale de ces gros paquebots avec une certaine quantité de blé.

Je me suis déjà prononcé en Chambre relativement à la situation, que les gens d'Halifax ne comprennent pas, je le crains bien, relative au mouvement du blé par les ports américains. Il y a une raison que nous ne pouvons surmonter et elle réside dans la nécessité de trouver le ballast nécessaire pour ces gros paquebots, de vingt à quarante mille tonnes, avec d'énormes superstructures,

qui doivent transporter au cours de leur voyage vers l'est ou vers l'ouest une quantité considérable de poids mort, soit de l'eau pour ballast qui ne rapporte rien, soit du blé, s'ils peuvent en trouver, qu'ils seront heureux d'accepter à n'importe quel prix même un demi-cent le boisseau. Je l'ai déjà dit en Chambre, j'ai vu de ces gros navires payer une prime en hiver afin d'obtenir du grain pour assurer leur stabilité et la sécurité pendant l'hiver.

Voilà de graves difficultés. Ainsi que je l'ai dit, je n'espère pas voir un mouvement prononcé de blé par Halifax. Le Pacifique-Canadien est implanté à Saint-Jean et il va continuer à transporter à ce port un tonnage considérable à cause des raisons que j'ai cherché à vous expliquer.

L'hon. M. EULER: Une autre question. On me dit que le tarif pour le transport d'un boisseau de blé à Portland ou Halifax—qui est 500 milles plus éloigné de Montréal que Portland—est exactement le même.

Le PRÉSIDENT: Un cent de plus.

Sir HENRY THORNTON: Il y a une différence d'un cent par 100 livres.

L'hon. M. EULER: Il n'y a pas de profit? C'est tout de la perte.

Sir HENRY THORNTON: M. Kennedy a posé la question suivante:

> Etat indiquant tous les frais juridiques, de toutes sortes et de toutes descriptions, payés soit aux avocats permanemment employés par la compagnies, soit à des avocats qui ne font pas partie du personnel du contentieux de la compagnie, sous forme d'honoraires, pendant les années 1929, 1930 et 1931, ces frais étant divisés selon qu'ils ont été payés au personnel régulier du contentieux ou à des études ou à des avocats du dehors.

Réponse:

	1929	1930	1931
Appointements	$ 373,863 51	$ 381,514 48	$ 366,232 69

Le PRÉSIDENT: Combien d'avocats en 1929, 1930 et 1931?

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas ces détails. Je pourrai les avoir.

M. BEAUBIEN: Les avocats ont réellement un terrible monopole en ce pays.

Sir HENRY THORNTON (il continue):

	1929	1930	1931
Honoraires fixes	$ 17,233 13	$ 13,146 39	$ 12,467 31
Honoraires payés à des avocats du dehors	163,351 06	119,859 07	130,809 35
Dépenses personnelles	31,011 20	34,991 61	29,147 29
Dépenses de bureau et autres	17,971 16	21,915 76	15,391 85

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire les dépenses personnelles pour les membres du bureau permanent du contentieux?

Sir HENRY THORNTON: Oui, pour le personnel permanent du contentieux, je crois.

Ensuite il y a certains recouvrements. En 1929, $48,566.68. Il s'agissait d'une certaine créance pour services juridiques pour le compte de la *Detroit and Toledo Short Line* dont nous sommes propriétaires sur une base de 50-50.

La créance de ce chef en 1930 était de $6,200 et en 1931 de $5,000. Soit une dépense totale pour frais juridiques:

En 1929	$ 554,853 38
En 1930	565,227 31
En 1931	546,039 49

Sir EUGÈNE FISET: Sans compter le personnel permanent du contentieux?

Sir HENRY THORNTON: Non, cela comprend tous les frais juridiques.

Le PRÉSIDENT: Vous avez donné là le chiffre net de vos dépenses?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MACMILLAN: Combien de fonctionnaires permanents?

Le PRÉSIDENT: Combien d'avocats sont au service permanent des chemins de fer Nationaux à Montréal et ailleurs?

Sir HENRY THORNTON: Je puis vous en procurer le nombre; je ne me le rappelle pas.

M. POWER: Combien en avez-vous aussi qui touchent des honoraires fixes?

Sir HENRY THORNTON: Je ne sais trop ce que vous entendez par avocat. Vous diriez?

Le PRÉSDENT: Un avocat exerçant sa profession.

M. POWER: Sir Henry pense probablement au fait que la compagnie doit aussi avoir un certain nombre de notaires et leurs honoraires doivent atteindre un chiffre considérable.

Le PRÉSDENT: Avez-vous des notaires dans la province de Québec?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que nous avons notre propre notaire attitré dans Québec. Je le suppose seulement.

Le PRÉSIDENT: Cela ferait partie des traitements. Nous voulons avoir la liste de vos avocats.

Sir HENRY THORNTON: La liste des avocats employés à titre permanent et de ceux qui ne sont pas permanents mais payés sous forme d'honoraires?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. POWER: Vous faites aussi bien de nous dire leurs noms pendant que vous y êtes.

Sir HENRY THORNTON: Vous voulez avoir leurs noms?

M. POWER: Oui. Je désire voir où va tout cet argent.

Le PRÉSIDENT: Prenez le bordereau de paye et vous le verrez.

M. POWER: Je ne puis pas l'avoir sans l'aide de votre compagnon à côté de vous.

L'hon. M. MANION: Très bien — mais promettez d'être sage.

M. POWER: N'ayez aucune crainte à ce sujet.

Sir HENRY THORNTON: M. Fairweather possède des données intéressantes relativement aux frais juridiques payés par les autres compagnies de chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Qu'il nous les communique.

M. FAIRWEATHER: Voici un état comparatif des frais juridiques par mille dollars de dépenses sur divers chemins de fer: en 1928: chemins de fer Nationaux, $2.08 par mille dollars de dépense; New-York Central, $2,70; réseau de Pennsylvanie, $2.55; réseau du *Northern Pacific*, $3.58; Grand-Nord, $3.77; *The Chicago and Northwestern*, $2.62; *The Atcheson, Topeka and Santa Fe*, $3.76; *The Baltimore and Ohio*, $4.57; *Shesapeake and Ohio*, $4; et tous les chemins de fer de la classe 1 aux Etats-Unis, $4; c'est-à-dire pour la moyenne de tous les chemins de fer aux Etats-Unis, $4.

M. DUFF: Et qu'avez-vous à dire au sujet du Pacifique-Canadien?

M. FAIRWEATHER: La moyenne pour le Pacifique-Canadien était de $1.61. Vous constaterez que le National-Canadien dépense moins que tout autre chemin de fer de la classe 1 aux Etats-Unis.

Pour l'année 1930 voici la comparaison entre ces chemins de fer:

Chemins de fer Nationaux, $2.47 par mille dollars de dépenses d'exploitation. Il y a eu ici augmentation parce que le volume du trafic a décliné. Pacifique-

Canadien, $1.98; New-York Central, $3.03; Pennsylvanie, $2.83; *Northern Pacific*, $3.68; Grand-Nord, $3.73; *Chicago and Northwestern*, $2.83; *Atcheson, Topeka and Santa Fe* $4.39; *Baltimore and Ohio*, $5.01; *Chesapeake and Ohio*, $5.57; et tous les chemins de fer de la classe 1 aux Etats-Unis, une moyenne de $4.06.

Le PRÉSIDENT: Où avez-vous pris ces renseignements?

M. FAIRWEATHER: Dans les rapports que ces chemins de fer ont à soumettre à l'*Interstate Commerce Commission* pour ce qui concerne les lignes américaines et dans le rapport du Pacifique-Canadien au gouvernement fédéral.

Relativement aux chemins de fer américains, on ne peut douter de l'exactitude de la comparaison parce que les comptes des compagnies de chemins de fer sont tenus en conformité de certaines formules régulières de comptes auxquelles nous nous conformons nous-mêmes. Au Canada, il y a plus de latitude et je ne voudrais pas assurer que la comparaison avec le Pacifique-Canadien soit absolument sur la même base.

M. BEAUBIEN: Les avocats américains ont un aussi bel appétit pour de beaux honoraires que nos avocats canadiens.

M. MUNN: Il ne connaît rien au sujet de l'appétit.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, j'estime que les chiffres servant à établir une comparaison avec les honoraires payés aux Etats-Unis ne sont pas très dignes de foi.

Le PRÉSIDENT: Venons-en aux faits. L'avocat en chef des chemins de fer Nationaux a un traitement de $30,000 et on me dit qu'il y a une trentaine d'avocats employés par les chemins de fer Nationaux qui reçoivent $10,000 et davantage. Je ne puis le croire.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez une distinction à faire entre l'avocat en chef et le conseiller en chef du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Le conseiller en chef du Pacifique-Canadien va en cour et votre avocat en chef s'en tient éloigné.

Sir HENRY THORNTON: Il fait peut-être preuve de sagesse en agissant ainsi. Le conseiller en chef du Pacifique-Canadien reçoit des honoraires annuels fixes et ensuite il reçoit une certaine somme,—j'en ignore le chiffre; mais il reçoit une certaine somme pour chaque cause qu'il conduit pour le Pacifique-Canadien.

M. BELL: Mais dans le cas des chemins de fer Nationaux l'avocat en chef reçoit $30,000.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le traitement de M. Ruel, d'après ce que j'ai appris, est de $30,000 par année et le traitement de M. Rand est aussi très élevé et ni l'un ni l'autre ne se montrent à la cour.

L'hon. M. CHAPLIN: Les chiffres que j'ai relevés sont comme suit: traitements de seize employés supérieurs généraux et autres, $198,000; soit une moyenne de $12,400. Surveillants: vingt-deux à $123,000; soit une moyenne de $5,600. Divers employés supérieurs, quatre. Total, $346,800.

M. MACMILLAN: Mais cela n'est pas exact. Sir Henry nous a présenté en 1930-31 un état qui était plus élevé que cela.

Sir HENRY THORNTON: L'état que nous venons de vous donner comprend absolument tout.

M. MACMILLAN: Est-ce que vos employés permanents ne recevaient pas un total de $281,000?

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas les chiffres ici; mais ce que je vous ai donné représente la liste des traitements.

Les compagnies de chemins de fer ont deux méthodes de conduire les affaires du contentieux et c'est une question à débattre que de savoir qu'elle est la meilleure. L'une consiste à employer un personnel minimum pour prendre charge des choses qui se présentent au jour le jour et de retenir les services d'avocats du dehors lorsqu'une cause importante est en jeu. L'autre méthode est d'employer un personnel plus nombreux attaché à la compagnie et de faire faire la plus forte partie de la besogne par le personnel permanent.

Il y a un bon nombre d'avocats de première classe sur le continent nord-américain qui sont vice-présidents du contentieux de compagnies importantes et qui en plus, conduisent leurs propres bureaux et ont leur propre clientèle. Mais notre vice-président du contentieux ne pratique pas du tout.

L'hon. M. CHAPLIN: Monsieur le président, j'estime que ce service a besoin d'un bon nettoyage. Je désire vous signaler une chose seulement. Il me semble que ces hommes, contrairement à certains avocats que nous connaissons, sont intéressés à voir les procédures juridiques s'éterniser. Par exemple, je vous citerai le cas d'un petit village de mon propre comté qui s'est trouvé en difficulté avec votre compagnie; vous l'avez poursuivi et il a gagné son procès; vous en avez appelé et vous avez été encore débouté et la compagnie se préparait à soumettre le litige à la Cour suprême ou à quelque autre tribunal quand je priai le ministre d'intervenir et vous exposai que cette conduite ressemblait à de la persécution et que parce que votre compagnie de chemin de fer était puissante elle forçait cette pauvre municipalité à de lourdes dépenses par suite de ce procès; et vous avez eu la bonté de me faire dire par le ministre que vous mettriez fin au litige. Il me semble qu'un service du contentieux comme le vôtre encourage les procès.

Sir HENRY THORNTON: Je suis très heureux de voir que j'ai pu rendre un service public dans le cas que vous mentionnez et mettre fin à un procès qui était peut-être sans profit. Mais en envisageant les affaires d'un réseau de l'importance des chemins de fer Nationaux, il est possible que parfois des cas comme celui-là se présentent et à moins qu'ils ne soient portés à mon attention les choses peuvent traîner comme dans le cas mentionné par M. Chaplin.

Après tout, si vous en venez à une comparaison de la proportion des frais juridiques des chemins de fer Nationaux comparée à celle des autres chemins de fer, je ne crois pas que notre position soit si mauvaise.

Sir EUGÈNE FISET: Les chiffres que vous avez soumis s'appliquent-ils aussi aux lignes de l'Est?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous nommez un avocat dans un district et il est entendu qu'il aura la charge de tous les litiges dans ce district. Cela est vrai pour le district de l'Atlantique. Mais si vous avez un gros procès, comme celui, par exemple, que vous avez eu avec la *Canadian Pacific Telegraph Company*, relativement à ses droits dans votre emprise, dans l'Est, vous prenez soin d'engager les services d'un avocat éminent qui se fait grassement payer.

Sir HENRY THORNTON: Il s'agissait d'une cause très compliquée.

Le PRÉSIDENT: Mon opinion personnelle est qu'il n'était pas aussi habile que M. Rand. Je ne devrais peut-être pas dire cela.

Sir HENRY THORNTON: Vous me placez plutôt dans une situation désavantageuse en me posant une question comme celle-là, parce que je m'y connais bien peu en droit tandis que vous, monsieur le président, vous savez tout.

Le PRÉSIDENT: Les frais de l'autre chemin de fer sont loin d'être aussi élevés.

M. BELL: Un avocat ne pense pas que les autres avocats sont aussi habiles que lui-même.

Le PRÉSIDENT: Pas du tout.

L'hon. M. EULER: Vos conseillers juridiques vous disent de procéder d'un tribunal à un autre et vous suivez leur conseil?

Sir HENRY THORNTON: Il faut bien suivre leurs conseils. Il ne se passe guère de journée sans que quelqu'un du bureau du contentieux ne vienne me dire quels sont nos droits et quelle attitude nous devons prendre.

L'hon. M. EULER: Ce serait une bonne chose parfois d'envisager les choses au point de vue profane plutôt qu'au point de vue juridique.

Le PRÉSIDENT: Voici la seule chose que j'ai à l'esprit. J'ai obtenu un état comparatif de vos frais juridiques et de ceux du Pacifique-Canadien et les vôtres sont beaucoup plus considérables. La moyenne des traitements est aussi plus élevée ainsi que le nombre des employés, je crois.

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas eu l'avantage de voir cette liste et je n'en sais rien.

M. MUNN: Est-ce que le Pacifique-Canadien vous a donné ces renseignements d'une manière officielle? Il ne commet pas d'indiscrétions généralement.

Le PRÉSIDENT: Je vous assure que j'ai eu ces renseignements.

M. DUFF: Nous les avons eus il y a quelque temps. Dans un cas c'était $1.91 et dans l'autre quelque $2.

M. FAIRWEATHER: En 1930, la proportion des frais juridiques des chemins de fer Nationaux au regard des dépenses d'exploitation était de $2.47 par mille dollars de dépenses. Celle du Pacifique-Canadien, $1.98. J'ai fait observer que nos chiffres avaient été préparés strictement en conformité de la classification de l'*Interstate Commerce Commission.* Mais dans le cas du Pacifique-Canadien je ne puis que conjecturer. Toutefois, je puis dire que nos données embrassent les frais juridiques de toutes nos lignes exploitées séparément, ceux de nos lignes de navigation et des lignes américaines. Et même M. Ruel, du bureau du contentieux, peut être appelé à représenter la marine marchande de l'Etat et la *Canadian (West Indies) Steamship Company.*

M. DUFF: Et le Pacifique-Canadien,, naturellement, a lui aussi, des paquebots.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais je veux dire que cette proportion de $1.98 du Pacifique-Canadien ne s'applique peut-être qu'à ses voies ferrées. Mais je ne puis l'assurer.

La seule chose que j'ai eu pour me guider c'est le rapport du bureau fédéral de la statistique et vous n'êtes jamais certain que vos comparaisons se font sur une base équitable. Mais relativement aux lignes américaines, je suis sûr que nos comparaisons sont justes parce que nos comptes sont tenus exactement suivant leur méthode.

M. BELL: Monsieur Bell, vous fiez-vous à votre avocat en chef, M. Ruel, lorsqu'il s'agit de la nomination d'un avocat régional?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. BELL: Je proposerais, monsieur le président, de citer M. Ruel devant le Comité. Puisque le Comité estime qu'il faut étudier les affaires de ce service, tâchons de le convaincre que les dépenses ne sont pas exorbitantes.

Sir HENRY THORNTON: Je dois dire que pour toute nomination dans son service, M. Ruel me consulte ainsi que la direction, et naturellement, je me fie à ses conseils et c'est ce que je dois nécessairement faire dans tous les services. Si on faisait une proposition qui ne paraîtrait pas sage, nous discuterions certainement la chose entre nous. Mais, après tout, les questions juridiques revêtent un caractère hautement technique et je n'ai pas compétence pour les trancher et il me faut bien m'en reporter au chef de ce service, bien que, comme je viens de le dire, s'il se présentait des choses auxquelles je ne pourrais pas souscrire, j'ai eu

bien souvent à discuter avec lui—je prendrais la peine de le consulter. S'il désire nommer un avocat il vient me voir, me donne son avis ainsi que ses raisons et si j'approuve ses recommandations je les soumets à l'approbation du conseil d'administration.

M. DUFF: En réalité, c'est la direction qui fait les nominations?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du Comité de faire venir M. Ruel? Je voudrais lui demander pourquoi il a nommé M. C. J. Milligan il y a quelques années.

M. POWER: Je n'aime pas son nom.

Le PRÉSIDENT: Et je voudrais comprendre pourquoi il nomme M. Rand.

M. BELL: Si j'ai bien compris, vous avez dit que M. Rand était meilleur que l'autre avocat.

Le PRÉSIDENT: Mais les circonstances me portent à croire qu'il s'agit d'une nomination politique. Je vous fais cette confidence, si M. Ruel vient ici, je lui demanderai de répondre à cette question.

M. BEAUBIEN: Les nominations de juges sont toutes des nominations politiques?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BEAUBIEN: Il n'y a pas de mal à cela.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi dire qu'il n'y a pas de nominations politiques.

Sir EUGÈNE FISET: Combien d'avocats conservateurs ont été changés depuis que nous sommes ici?

Le PRÉSIDENT: Posez la question et la réponse sera zéro.

M. DUFF: Est-ce là le point sensible?

Le PRÉSIDENT: Non, mais M. Ruel comprendra pourquoi nous nous intéressons à la nomination de M. Rand que l'on a fait venir au Nouveau-Brunswick, qui y a été nommé à un emploi très lucratif et qui a dû dans la suite se faire nommer au barreau du Nouveau-Brunswick.

M. DUFF: Alors, il n'y avait pas de bons avocats au Nouveau-Brunswick?

Le PRÉSIDENT: Je n'en sais rien. Le Comité désire-t-il entendre M. Ruel?

M. STEWART: Je crois que nous devrions l'interroger. Nous devrions examiner sérieusement la question de ces bureaux extérieurs et voir pourquoi avec toutes ces frais juridiques nous avons à payer autant en honoraires à des avocats du dehors?

Le PRÉSIDENT: Il est évident, je crois, que les employés réguliers du service ne sont pas compétents à conduire les causes en cour. N'est-ce pas une déduction logique, monsieur Power?

M. POWER: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Vous ne voulez pas vous compromettre.

M. GRAY: Je ne crois pas que cela s'applique à la région centrale. Je crois que M. Laidlaw est bien compétent.

L'hon. M. EULER: On peut expliquer la chose d'une façon assez raisonnable en ce sens qu'il est possible d'obtenir les services d'avocats moins grassement payés pour le travail de routine, si je puis m'exprimer ainsi, et de recourir à un avocat du dehors lorsqu'une cause se présente dans laquelle une somme d'argent considérable est en jeu.

M. STEWART: La compagnie ne semble pas avoir beaucoup d'avocats maigrement payés parmi les chefs.

M. MUNN: La Commission Duff va reprendre une bonne partie de la présente enquête et ne croyez-vous pas que nous empiétons sur son domaine?

Le PRÉSIDENT: Etes-vous en mesure de nous assurer que la Commission Duff va étudier les mêmes questions?

M. MUNN: La Commission Duff siège présentement.

M. MACMILLAN: Donnez-nous les noms de ces messieurs, M. Rand et qui?

Le PRÉSIDENT: Milligan.

M. MACMILLAN: D'où vient-il?

Le PRÉSIDENT: Il était l'organisateur libéral dans Québec en 1894. Il venait de la Saskatchewan où il avait un emploi au bureau d'enregistrement qu'il a occupé pendant un certain nombre d'années après son départ du Nouveau-Brunswick.

M. DUFF: Il se peut qu'il soit devenu un Tory.

Le PRÉSIDENT: Non. Il a été pendant quelque temps soit à Regina, soit à Saskatoon, au bureau d'enregistrement.

M. POWER: On me dit qu'il appartenait au parti progressiste pendant quelque temps. Il était l'avocat de...

Le PRÉSIDENT: Non, c'était un grand gaillard. Il n'a jamais été l'avocat de personne avant d'entrer au service du National-Canadien; je puis vous l'assurer.

M. DUFF: M. MacMillan dit qu'il n'a pas connu de M. Milligan dans la Saskatchewan; par conséquent, il ne devait pas être un libéral marquant.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas dit qu'il l'était. Lorsqu'il vint dans la Saskatchewan il fut nommé à un emploi au bureau d'enregistrement par le gouvernement fédéral. Avant cela, il était l'organisateur libéral du Nouveau-Brunswick.

M. MACMILLAN: A quel titre cet homme est-il employé?

Le PRÉSIDENT: Il était avocat régional. Il est mort aujourd'hui. Vous ne m'en passerez pas parce que je connais toute l'histoire de la nomination de M. Milligan.

M. DUFF: Alors, vous perdez votre temps.

Le PRÉSIDENT: Non, je ne perds pas mon temps. Je dois vous dire sur-le-champ que la nomination de M. Milligan—quoiqu'il soit mort,—a été une insulte pour les avocats du Nouveau-Brunswick et je le dirai à M. Ruel, si je le vois.

Sir HENRY THORNTON: Le général Stewart a posé la question suivante:

> Relativement à la propriété de Montréal, est-ce que la compagnie loue d'autres maisons pour l'usage de ses employés supérieurs? La réponse est: "Non".

Hôtel de la Jamaïque. L'exposé est passablement long.

M. FAIRWEATHER: Hôtel de la Jamaïque.

> Demande 1: "Combien d'argent les chemins de fer Nationaux ont-ils engagé dans l'hôtel de Kingston, Jamaïque?—Réponse: Dans la *Canada West Indies Hotel Company Limited,* $50,000.
>
> Prêt garanti à la *Canada West Indies Hotel Company Limited,* $150,000.
>
> Prêt garanti au *Constant Spring Golf and Country Club,* $60,000.
>
> (2) Demande: A quelle date cet hôtel a-t-il été ouvert au public et à quelle date a-t-il été fermé?—Réponse: Ouvert le 4 février 1931—Fermé le 20 juin 1931.
>
> (3) Qui est propriétaire de l'hôtel?—Réponse: La *Canada West Indies Hotel Company, Limited.*

(4) Demande: Est-ce que le placement des chemins de fer Nationaux dans cette entreprise est perdu?—Réponse: C'est impossible de le dire maintenant. En liquidant l'actif il est peu probable qu'il reste la moindre chose pour les détenteurs des bons de caisse conversibles à sept pour cent. Le prêt de $150,000 à la compagnie de l'hôtel est garanti par une seconde hypothèque sur la propriété de l'hôtel. Les deux billets de $30,000 chacun du *Constant Spring Golf and Country Club* sont garantis par $60,000 de titres-obligations-or au rendement de 6 p. 100 émis par le *Constant Spring Golf and Country Club*. Seule la liquidation de l'actif pourrait déterminer la proportion récupérable de ces placements.

(5) Demande: De quelle autorité le National-Canadien a-t-il engagé des fonds dans cet hôtel de Kingston, Jamaïque?—Réponse: La souscription originale de $50,000 en bons de caisse conversibles à 7 p. 100 a été effectuée par résolution du comité exécutif des administrateurs des chemins de fer Nationaux du 21 janvier 1929 et approuvée par le conseil d'administration le 18 février 1929. Le paiement de $150,000 a été autorisé par une résolution du conseil d'administration du 2 septembre 1930 et approuvée par un arrêté du conseil C.P. 2751 du 6 décembre 1930. Le prêt de $60,000 au *Constant Spring Golf and Country Club* a été autorisé par une résolution du comité exécutif du 26 mai 1930 approuvée par le conseil d'administration le 9 juin 1930. Des copies de ces divers documents sont ci-annexées.

M. MacMillan: Voulez-vous avoir la bonté de répéter ces dates?

M. Fairweather: A propos du *Constant Spring Golf and Country Club*?

M. MacMillan: Oui, et de l'autre aussi.

M. Fairweather: Le paiement de $150,000 a été autorisé par une résolution du conseil d'administration du 2 septembre 1930 et approuvée par l'arrêté du conseil C.P. 2751 du 6 décembre 1930. Le prêt de $60,000 au *Constant Spring Golf and Country Club* a été autorisé par une résolution du comité exécutif du 26 mai 1930 approuvée par le conseil d'administration le 9 juin 1930. Les copies de ces divers documents sont ci-annexées.

M. Duff: Quand les $150,000 ont-ils été payés, après l'arrête du conseil ou avant?

M. Fairweather: Le paiement a été effectué le 30 décembre.

M. Duff: 1930?

M. Fairweather: Oui.

(6) Demande: Est-ce que l'orchestre de l'un des vapeurs "Lady" à Montréal a été transporté sur les lieux pour l'ouverture de l'hôtel?—Réponse: Oui.

(7) Demande: Dans l'affirmative combien de temps cet orchestre a-t-il été employé et quel montant ce voyage a-t-il coûté tant en salaires qu'en autres dépenses?—Réponse: L'orchestre a été engagé par la *Canada West Indies Hotel Company, Limited*. La *Canadian National (West Indies) Steamship Company, Limited*, a contribué le passage de l'orchestre représentant suivant les tarifs réguliers la somme de $1,080.

La *Canada West Indies Hotel Company* n'est pas une filiale des chemins de fer Nationaux et naturellement nous ne pouvons avoir accès à ses livres.

M. MacMillan: Quelle proportion du capital d'établissement de cette compagnie vous appartient?

M. Fairweather: Très peu, presque pas d'actions. Nous avons seulement une centaine d'actions ordinaires ou à peu près.

M. Duff: Quel est le total des obligations émises?

M. Fairweather: J'ai un état complet. En finirai-je avec mon exposé?

M. DUFF: Très bien.

M. FAIRWEATHER:

(8) Demande: La direction de la compagnie a-t-elle quelques renseignement à donner au Comité relativement à l'avenir de l'hôtel de Kingston, Jamaïque?—Réponse: L'actif à réaliser dépendra des résultats du séquestre institué par le gouvernement de la Jamaïque comme détenteur de la première hypothèque sur la propriété de l'hôtel.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, je dois vous dire à l'instant que nos chemins de fer établissent par là un très mauvais précédent.

M. DUFF: Si vous n'avez pas d'objection, tâchons d'avoir le coût total de toute l'émission.

M. FAIRWEATHER: Me sera-t-il nécessaire, monsieur le président, de lire les résolutions et l'arrêté du conseil?

Le PRÉSIDENT: Non; il suffit de les consigner.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Extrait du procès-verbal d'une assemblée du comité exécutif du conseil d'administration, le 21 janvier 1929

Il a été question de financer le nouvel hôtel à Kingston, en Jamaïque, ainsi que de l'avis formulé à l'effet que les chemins de fer Nationaux, vu leur intérêt à avoir en cet endroit un hôtel convenable, devraient acheter des actions dans la compagnie de l'hôtel. Après une longue discussion.

Il a été décidé que l'on pourrait acheter des actions dans cette compagnie au montant de cinquante mille dollars.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée du comité exécutif du conseil d'administration, le 12 février 1929

Relativement à l'acquisition de valeurs émises par la *Canada West Indies Hotel Company, Limited,* en rapport avec l'hôtel de Kingston, en Jamaïque,

Il a été décidé que la somme de cinquante mille dollars antérieurement autorisée soit affectée à l'achat de bons de caisse de la compagnie conversibles à 97 cents le dollar sujet à une réserve de mille cinq cents dollars, plus ou moins, à prendre sur cette somme pour des fins de publicité ou autres fins connexes.

Extrait du procès-verbal d'une assemblée du comité exécutif du conseil d'administration, le 26 mai 1930

Il a été unanimement résolu qu'une avance n'excédant pas soixante mille dollars peut être effectuée au profit du *Constant Spring Golf and Country Club,* à Kingston, en Jamaïque, aux fins de fournir un service d'eau au club de golf et au nouvel hôtel en voie de construction, l'intention étant que ledit club émettra en faveur de la compagnie ses débentures-actions à six p. 100 au pair pour une somme égale au montant de l'avance avec dix actions ordinaires de la Classe "A" et cinq actions ordinaires de la Classe "B" pour chaque mille dollars d'obligations au pair.

Extrait du procès-verbal d'une assemblée du comité exécutif du conseil d'administration, le 2 septembre 1930

Le président informa les membres réunis qu'en raison de la situation financière générale des retards étaient survenus relativement à la souscription des actions de la *Canada West Indies Company* avec le résultat que les fonds d'établissement étant épuisés, les chemins de fer Nationaux

se sont vus dans la nécessité, afin de prévenir la cessation des travaux, d'avancer il y a quelques jours, cinquante mille dollars contre le transport des actions souscrites par la *Mount Royal Hotel Company* pour une somme égale à l'avance effectuée. Le président a fait de plus observer que vu les services des vapeurs des Antilles garantis aux termes de la convention commerciale avec les Antilles il était constant que les intérêts du gouvernement et des chemins de fer Nationaux auraient été mis en danger sans cette avance.

La question a été étudiée et l'avance approuvée à l'unanimité ainsi que la signature d'une entente à cet égard entre la compagnie du chemin de fer, la *West Indies Hotel Company* et la *Mount Royal Hotel Company*.

De plus, le président annonça à l'assemblée qu'en attendant la garantie susdite la compagnie agirait sagement en effectuant d'autres avances temporaires aux mêmes fins mais n'excédant pas cent cinquante cinq mille dollars et que, le cas échéant, le remboursement de toute avance sera garanti par un ou plusieurs billets de sûretés responsables.

Il a été décidé à l'unanimité, subordonnément à l'approbation nécessaire sous forme d'un arrêté du conseil, de consentir une avance tel que susdit n'excédant pas cent cinquante cinq mille dollars.

C.P. 2751

Copie certifiée du procès-verbal d'une réunion du Conseil privé approuvée par le Gouverneur général le 6 décembre 1930.

Au comité du Conseil privé a été soumis un rapport, daté le 5 décembre 1930, du ministre des Chemins de fer et Canaux, exposant:

1. Que la *Canada West Indies Hotel Company Ltd* (ci-après dénommée "*the West-Indies Company*") est une compagnie constituée en corporation sous le régime de la Loi des compagnies et sujette aux lois canadiennes, avec pouvoirs de construire et d'exploiter des hôtels et conduire certaines autres affaires.

2. Que la *West Indies Company* a construit ou fait construire un hôtel sur du terrain lui appartenant situé près de Kingston, en Jamaïque, et lesquels terrains et bâtiments sont ci-après dénommés "la propriété de l'hôtel.

3. Qu'en 1929, la compagnie des chemins de fer Nationaux (ci-après dénommée "la compagnie de chemin de fer") s'est intéressée au projet d'hôtel de la *West Indies Company*, tel qu'il appert à l'état ci-dessus consigné et a souscrit à ces fins la somme de $50,000, recevant en retour des bons de caisse conversibles à 7 p. 100 de la *West Indies Company* pour une somme équivalente, lesquels bons pourront être échangés pour des actions privilégiées de la *West Indies Company* lors de leur émission, comportant une prime de 100 actions ordinaires de la *West Indies Company*.

4. Que la *West Indies Company* a fait des démarches auprès de la compagnie de chemin de fer en vue d'obtenir un emprunt de $150,000 de ladite compagnie de chemin de fer devant être garanti par une deuxième hypothèque sur la propriété de l'hôtel payable le ou avant le 1er décembre 1935, avec intérêt sur ledit emprunt de 5 p. 100 à compter de la date de ladite hypothèque et payable deux fois l'an, le premier jour de juin et le premier jour de décembre de chaque année, et aussi avec intérêt au taux de 5 p. 100 sur tout ou aucun des paiements susdits non acquittés à l'échéance, et à ces fins la *West Indies Company* a consenti à céder à la compagnie de chemin de fer une deuxième hypothèque sur la propriété de l'hôtel aux termes contenus dans la formule d'hypothèque annexée aux présentes marquée "Annexe A".

5. Que par résolution du 2 septembre 1930 le comité exécutif de la compagnie de chemin de fer a approuvé l'avance d'une nouvelle somme de cent cinquante mille dollars à la *West Indies Company*. Une copie certifiée de ladite résolution est annexée aux présentes et marquée "Annexe B".

6. Que la propriété de l'hôtel est maintenant hypothéquée en faveur du secrétaire colonial de la Jamaïque, agissant au nom du gouvernement de la Jamaïque, Antilles anglaises, par une première hypothèque garantissant le payement d'obligations-or à 30 ans, au taux de 5 p. 100, de la compagnie de l'hôtel au montant de £40,000 garanties par ledit gouvernement.

Le ministre expose les considérations susdites et sur l'avis de l'administration de la compagnie de chemin de fer, recommande à Votre Excellence en son conseil d'approuver le prêt de $150,000 effectué par la compagnie de chemin de fer en faveur de la *West Indies Company*, à être garanti par une deuxième hypothèque sur la propriété de l'hôtel aux termes contenus dans la formule annexée aux présentes et marquée "Annexe A" et l'acceptation par la compagnie de chemin de fer de ladite hypothèque sous une forme approuvée par le vice-président du bureau du contentieux de la compagnie de chemin de fer.

Le Comité agrée la recommandation ci-dessus et la soumet à votre approbation.

(Signé) E. J. LEMAIRE,
Greffier du Conseil privé.

COPIE

HYPOTHÈQUE SOUS LE RÉGIME DE LA LOI DE L'ENREGISTREMENT DES TITRES 1888 (JAMAÏQUE) ET LA LOI MODIFICATRICE

Attendu que la *Canada West Indies Hotel Company Limited*, une compagnie dûment constituée en corporation sous le régime des lois canadiennes, ayant son siège social dans la cité de Montréal, ci-après désignée la " compagnie " dont les représentants locaux J. Carlton Brown, son vice-président, et Vernon G. Cardy, son secrétaire, ont été dûment autorisés à agir en son nom sous l'empire du règlement n° 2 de la compagnie et aux termes d'une résolution adoptée par les administrateurs de la compagnie à leur assemblée du dix-sept novembre en l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent trente, est enregistrée sous le régime de la loi de l'enregistrement des titres de 1888 (Jamaïque) et de toute autre loi modificatrice de ladite loi sous forme du certificat de titre daté le quatorzième jour d'octobre en l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent vingt-huit, au volume 49, folio 88, du registre des titres comme ayant droit de pleine propriété aux terres ci-après décrites, subordonnément aux servitudes énoncées ci-dessous, et

Attendu que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, une compagnie dûment constituée en corporation sous le régime des lois du Dominion du Canada, ci-après désignée par l'expression le " chemin de fer " a consenti à prêter à la compagnie la somme de $150,000, et

Attendu que la compagnie s'est engagée à céder au chemin de fer une deuxième hypothèque sur la propriété ci-après décrite comme garantie dudit prêt de $150,000;

Par conséquent, les présentes font foi ainsi qu'il suit:

1. La compagnie reconnait par les présentes avoir reçu du chemin de fer la somme de $150,000 et promet de rembourser audit chemin de fer ou à ses cessionnaires le capital emprunté en monnaie d'or du Dominion du Canada ayant le même poids et de la même finesse que la monnaie actuelle le ou le premier jour de décembre de l'an de Notre-Seigneur

mil neuf cent trente-cinq, avec intérêt au taux de cinq pour cent l'an à être calculé à partir de la date des présentes et payable deux fois l'an, le premier jour de juin et le premier jour de décembre de chaque année, et aussi avec intérêt au taux de cinq pour cent par année sur tout paiement d'intérêt non acquitté à l'échéance.

2. La compagnie, en considération du prêt ci-dessus de $150,000 et en garantie du paiement dudit capital et de l'intérêt tel que susdit, hypothèque en permanence par les présentes en faveur du chemin de fer en conformité des dispositions de la loi de l'enregistrement des titres 1888 (Jamaïque) et des lois modificatrices de ladite loi, la propriété suivante, savoir:

Toute l'étendue de ces deux lopins de terre faisant ci-devant partie de la succession Constant Spring de la paroisse de Saint Andrew dont l'un contenant vingt-quatre acres, deux rods et trente perches et l'autre trente-cinq acres et bornée et limitée tel que désigné sur le diagramme de ladite propriété ci-annexé et dans ledit certificat du titre et des bâtiments, édifices et accessoires maintenant érigés ou étant en cours de construction ou seront à l'avenir construits sur ledit terrain, sujet aux servitudes suivantes:

(*a*) L'hypothèque en faveur du secrétaire des Colonies de la Jamaïque agissant au nom du gouvernement de la Jamaïque, Antilles anglaises;
(*b*) Le droit dévolu à la *West India Electric Company, Limited,* de faire circuler ses voitures et d'y poser ses voies;
(*c*) Le bail d'un petit lopin de terre à E. J. Wortley.

3. La compagnie garantit au chemin de fer qu'elle possède un titre valable auxdites terres et a le droit d'hypothéquer lesdites terres en faveur dudit chemin de fer et qu'à défaut de paiement le chemin de fer aura la libre possession desdites terres, exemptes de toutes servitudes, sauf celles ci-dessus énoncées et sujettes aux servitudes énoncées aux présentes.

5. La compagnie s'engage à maintenir en tout temps pendant la durée de cette garantie, les bâtiments, édifices et améliorations de l'hôtel érigés sur lesdites terres hypothéquées qui sont de nature assurable et à assurer le matériel et l'ameublement dudit hôtel et de ladite propriété contre toute perte ou dommage par le feu, les tempêtes et le tremblement de terre pour la pleine valeur assurable et paiera fidèlement toutes les primes à cette fin et soumettra au besoin et sur demande au chemin de fer toutes les polices et tous les reçus des primes payées.

6. La compagnie s'engage à payer toutes les taxes et cotisations sur lesdites terres dès qu'elles seront dues et en montrera les récépissés au chemin de fer si et quand il en fera la demande.

7. La compagnie s'engage à tenir convenablement des livres de comptes et à permettre au chemin de fer de les examiner à volonté.

8. Il est spécialement entendu que si la compagnie manque de payer tout versement quelconque au chapitre dudit intérêt échu ou se trouve de toute autre manière en défaut relativement aux présentes, toute la somme dû conformément aux présentes deviendra payable et exigible à la discrétion du chemin de fer quatre-vingt-dix jours après que le chemin de fer aura expédié sous pli recommandé un avis par écrit de cette omission ou de ces omissions de paiement, adressé à la compagnie à son siège social à Montréal, Québec, Canada, à moins qu'avant l'expiration desdits quatre-vingt-dix jours ladite ou lesdites omissions aient été rectifiées par la compagnie.

Daté à Montréal, Québec, Canada, ce ..... jour de ..... de l'année mil neuf cent trente.

Le sceau corporatif de la *Canada West Indies Hotel Company, Limited*, apposé à l'hypothèque ci-dessus par J. Carlton Brown, vice-président de la dite compagnie, et Vernon G. Cardy, secrétaire de ladite compagnie dans la cité de Montréal, Québec, Canada, le ..... jour de ..... en l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent trente, et livré en la présence de

Dominion du Canada,
Province de Québec.

Que l'on se rapelle que le ..... jour de ..... en l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent trente, dans la cité de Montréal, dans la province de Québec, dans le Dominion du Canada, devant moi, notaire public soussigné dans et pour ladite province de Québec, s'est présenté et a comparu ..... de ladite cité de Montréal, le témoin à la signature de l'hypothèque susdite et qui étant dûment assermenté déclare qu'il était présent et a vu le sceau corporatif de la *Canada West Indies Hotel Company, Limited*, apposé à ladite hypothèque et ladite hypothèque signée par J. Carlton Brown, vice-président de ladite compagnie, et Vernon G. Cardy, secrétaire de ladite compagnie, dans la cité de Montréal, dans la province de Québec, dans le Dominion du Canada, le ..... jour de ....., en l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent trente en vue de l'exécution des présentes par ladite compagnie et aux fins mentionnée aux présentes.

Extrait du procès-verbal du comité exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada

Tenue aux bureaux de la compagnie dans la cité de Montréal
le 2 septembre 1930

Le président informa les membres réunis qu'en raison de la situation financière générale des retards étaient survenus relativement à la conscription des actions de la *Canada West Indies Hotel Company* avec le résultat que les fonds d'établissement étant épuisés les chemins de fer Nationaux se sont vus dans la nécessité, afin de prévenir la cessation des travaux, d'avancer il y a quelques jours, cinquante mille dollars contre le transport des actions souscrites par la *Mount Royal Hotel Company* pour une somme égale à l'avance effectuée. Le président a fait de plus observer que vu les services de vapeurs des Antilles garantis aux termes de la convention commerciale avec les Antilles il était constant que les intérêts du gouvernement et des chemins de fer Nationaux auraient été mis en danger sans cette avance.

La question a été étudiée et l'avance approuvée à l'unanimité ainsi que l'exécution d'une entente à cet égard entre la compagnie de chemin de fer, la *Canada West Indies Hotel Company* et la *Mount Royal Hotel Company*.

De plus le président annonça à l'assemblée qu'en attendant la souscription des actions la compagnie de chemin de fer agirait sagement en effectuant d'autres avances temporaires aux mêmes fins mais n'excédant pas cinquante mille dollars et que le cas échéant le remboursement de toute avance sera garanti par un ou plusieurs billets de sûretés responsables.

Il a été décidé à l'unanimité, subordonnément à l'approbation nécessaire sous forme d'un arrêté du conseil de consentir une avance tel que susdit n'excédant pas cent cinquante cinq mille dollars.

Copie exacte certifiée,

(Signé) R. P. ORMSBY,
Secrétaire.

Sceau.

M. FAIRWEATHER: Le passif de la *Canada West Indies Hotel Company Limited,* se répartissait comme suit: $150,000 en obligations garantissant la deuxième hypothèque due aux chemins de fer Nationaux du Canada; $194,000 des obligations-or à 5 p. 100; $389,100 des bons de caisse conversibles à 7 p. 100; c'est ce que nous pourrions appeler le capital emprunté.

Le PRÉSIDENT: Où sont les obligations garantissant la première hypothèque?

M. FAIRWEATHER: Cinquante-cinq mille livres est le montant de ces obligations.

M. DUFF: $250,000?

M. FAIRWEATHER: $266,750.

Le PRÉSIDENT: Ce sont les obligations pour la première hypothèque?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, quand a-t-on commencé à construire cet hôtel et quand est-il devenu nécessaire de verser $150,000 pour lesquels vous avez obtenu ces obligations garantissant la deuxième hypothèque? Est-ce que l'entreprise tirait sa fin et avions-nous à payer cet argent afin de terminer les travaux?

Sir HENRY THORNTON: Je me rappelle que la proposition a été faite — je ne suis pas trop certain de son origine — qu'un hôtel devrait être construit sur l'emplacement connu sous le nom de Constant Spring. Il y avait un hôtel à Kingston même, peu éloigné de l'eau, appelé le Myrtle Bank, qui était la propriété de la *United Fruit Company* et l'affaire avait été suggérée par quelques personnes de Kingston qui disaient que le gouvernement de la Jamaïque devrait s'intéresser et aider à la construction d'un autre hôtel à une altitude plus élevée qui serait plus confortable pour les clients et qui ferait une certaine concurrence à l'hôtel exploité par la *United Fruit Company.* Au fond de toute cette affaire on découvre une lutte qui se poursuivait depuis un certain nombre d'années entre les producteurs de bananes indépendants de la Jamaïque et la *United Fruit Company.* Il y avait eu des accusations de part et d'autre, savoir que la *United Fruit Company* exerçait un monopole des facilités de transport lui permettant d'user de son influence dans la ville et en dehors de Kingston aux fins d'exiger des prix ruineux des producteurs de bananes et une longue controverse acrimonieuse s'était engagée dans la Jamaïque entre la *United Fruit Company,* d'une part, et les producteurs indépendants, de l'autre, et lorsque le traité a été conclu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Jamaïque, un des objets principaux que le gouvernement de la Jamaïque avait en vue, c'était, je crois, de briser la concurrence ou le monopole,— peut-être que c'est une meilleure expression, — de la *United Fruit Company.* Ce traité vous est bien connu et comme résultat de ce traité on a établi la ligne de vapeurs connus maintenant sous le nom des vapeurs " Lady ".

Peu après cette décision ou peu après la mise en service des vapeurs Lady, ce projet d'hôtel a été avancé et il avait plus ou moins l'appui du gouvernement de la Jamaïque lui-même et finalement quelques-uns de ceux qui étaient intéressés dans la *United Hotel Company* formèrent cette nouvelle compagnie dans la Jamaïque connue sous le nom de *Canada West Indies Hotel Company.* Dans tous les cas, cette compagnie a été formée et financée par certains particuliers qui étaient intéressés dans les *United Hotel Companies* et par le gouvernement de la Jamaïque. Ce dernier avança, comme on vous l'a dit, quelque cinquante-cinq mille livres et on commença la construction de l'hôtel. Vers la fin des travaux on s'aperçut que les fonds disponibles ne seraient pas suffisants pour terminer l'hôtel et on fit appel aux chemins de fer Nationaux en vue de les induire à aider à finir les travaux, notre justification pour intervenir reposant dans l'intérêt que nous avions dans le commerce de bananes dans la Jamaïque et dans le service de ces vapeurs Lady qui naturellement devaient transporter, espérions-nous, un très grand nombre de touristes.

Maintenant, voilà la raison pour laquelle les chemins de fer Nationaux et le gouvernement de l'époque sont intervenus afin d'aider à terminer la construction

de l'hôtel et de venir en aide, en même temps, dans une grande mesure, au gouvernement de la Jamaïque. Toutes ces considérations étaient plus ou moins mêlées à toute cette entreprise.

Je vous ai donné à grands traits et d'une façon générale comment la chose s'est présentée et vous en ai exposé les raisons.

M. MacMillan: Le gouvernement du jour avait-il eu connaissance des fonds engagés dans l'entreprise?

Sir Henry Thornton: Oh, oui.

M. MacMillan: Le gouvernement canadien?

Sir Henry Thornton: Oui.

Le président: Quelle était la mise de fonds initiale?

Sir Henry Thornton: Je veux parler de la mise de fonds dans cet hôtel.

Le président: Le gouvernement du Canada l'a-t-elle autorisée? Si oui, quand? Y a-t-il eu un arrêté du conseil?

M. Fairweather: L'arrêté du conseil autorisant le $150,000, mentionne aussi le $50,000; et le ministre reçoit, à Ottawa, pour son information, copie des délibérations du conseil d'administration.

Sir Henry Thornton: Je crois que le gouvernement canadien d'alors était au fait de cette transaction, n'est-ce pas?

M. Fairweather: Tout ce que je puis dire c'est que le secrétaire de la compagnie envoie à Ottawa copie des délibérations des administrateurs. Un arrêté du conseil a approuvé le $150,000.

Le président: Revenons au $50,000. Quand l'a-t-on adopté et en vertu de quelle autorité? D'après la loi, c'est une dépense imputable au capital qu'on ne peut décider, à mon avis, sans l'autorisation expresse du gouvernement.

M. Fairweather: Bien, il me semble que si je vous lisais l'historique de toute cette question — je l'ai devant moi, en résumé. Voulez-vous que je le lise?

Le président: Vous devriez être en posture de nous dire si le gouvernement a jamais autorisé cette dépense de $50,000, et mieux, si le gouvernement du Canada l'a autorisée expressément?

M. Fairweather: C'est en octobre 1926 que l'on a en premier lieu mentionné l'hôtel de la Jamaïque, lors d'une réunion du conseil d'administration:

> Après avoir discuté, on en vint à la conclusion qu'il serait opportun d'étudier la question d'un hôtel à la Jamaïque, aussitôt que l'augmentation du trafic sur les vaisseaux des Antilles le justifiera.

Comité exécutif, 25 juillet 1927:

> M. Gardner nous a rappelé la nécessité de nous occuper des passagers allant aux Antilles, et il a annoncé que, selon lui, le gouvernement de la Jamaïque pourrait contribuer à la construction d'un hôtel à Kingston. On estimait, cependant, qu'il était peu possible alors que le chemin de fer National du Canada construisît un hôtel ou aidât d'autres à en construire un.

13 septembre 1927:

> On a chargé le major Bell d'entrer en pourparlers avec le ministre de la Défense nationale pour y discuter l'opportunité d'acheter un emplacement pour le futur hôtel (au coût de $50,000 à $60,000) avant d'être devancé par un concurrent.

M. Power: Le ministre de la Défense nationale?

M. Fairweather: Il était probablement ministre suppléant.

Le 18 février 1928:

Le président a laissé entendre qu'il s'attendait à ce la *United Hotels Company* construisît un hôtel à Kingston, Jamaïque.

Comité exécutif, 6 juin 1928:

On a fait mention du progrès des travaux de construction d'un hôtel et d'un terrain de golf à la Jamaïque.

Le 21 janvier 1929:

Après discussion on en vint à la conclusion qu'il serait opportun de débourser $50,000 pour acquérir du capital-actions de cette compagnie d'hôtel.

Le PRÉSIDENT: Quelle date?

M. FAIRWEATHER: Le 21 janvier 1929.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, a-t-on considéré ceci comme une autorisation et, a-t-on été de l'avant en se basant sur cette opinion?

M. FAIRWEATHER: Je ne saurais le dire.

Le 12 février 1929:

On a décidé qu'on affecterait les $50,000 dûment autorisés à l'achat de certificats convertibles de la *Canada West Indies Hotel Company Limited.* Le prix convenu devait être de 97 cents le dollar, et on devait dépenser $1,500 pour des fins publicitaires.

26 août 1929:

Cession des valeurs ci-dessus à la *Canadian National Realties Limited.*

La *Canadian National Realties Limited* est un trust de valeurs sous la dépendance absolue des chemins de fer Nationaux.

26 mai 1930:

On a résolu à l'unanimité de faire au *Constant Spring Golf and Country Club,* de Kingston, une avance de $60,000 pour l'approvisionnement d'eau au club de golf et au nouvel hôtel.

Le PRÉSIDENT: C'est une autre compagnie?

M. FAIRWEATHER: C'est une compagnie distincte, monsieur.

Le club de golf émettra en faveur du National-Canadien des obligations, à 6 p. 100, dont la valeur nominale sera égale à cette somme, plus dix actions ordinaires de la catégorie " A " et cinq actions ordinaires de la catégorie " B " pour chaque obligation d'une valeur nominale de $1,000.

Ceci est en date du 26 mai 1930.

M. MACMILLAN: Est-ce une compagnie distincte de la *United Hotels Company?*

M. FAIRWEATHER: Oui, mais son capital-actions est sous le contrôle de cette dernière compagnie.

Sir EUGÈNE FSET: Est-ce que cette émission d'obligations englobait les deux sommes de $50,000 et $60,000?

M. FAIRWEATHER: Je n'ai pas encore mentionné une émission d'obligations, monsieur.

Sir EUGÈNE FISET: C'est ce que vous venez de faire, il y a un instant.

M. FAIRWEATHER: Ce $150,000 venait s'ajouter aux deux autres sommes.

Sir EUGÈNE FISET: Lisez encore une fois le rapport.

Le club de golf émettra en faveur du National-Canadien des obligations à 6 p. 100, dont la valeur nominale sera égale à cette somme, plus dix actions ordinaires de la catégorie " A" et cinq actions ordinaires de la catégorie " B " pour chaque obligation d'une valeur nominale de $1,000.

24 septembre 1930.

On a parlé de rédiger l'arrêté du conseil nécessaire pour ratifier ce qu'on a plus haut décidé.

Le PRÉSIDENT: Quand a-t-on déboursé le $50,000? Quand a-t-on versé au club de golf le $60,000? Le 2 septembre 1930, avait-on versé le $150,000?

M. FAIRWEATHER: On n'avait pas versé le $150,000. C'est ce qu'on fit le 31 décembre 1930.

Le PRÉSIDENT: On l'avait auparavant dépensé, et en avait-on besoin pour terminer la construction de l'hôtel?

M. FAIRWEATHER: On avait dépensé quoi?

Le PRÉSIDENT: Le $150,000.

M. FAIRWEATHER: Je ne puis vous le dire.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'on a dû faire, parce qu'on ouvrit immédiatement après les portes de l'hôtel.

M. FAIRWEATHER: Je ne puis en parler en connaissance de cause.

Le PRÉSIDENT: Ce qu'il y eut, en vérité, c'est qu'il fallait adopter un arrêté du conseil pour ratifier le paiement de cette somme, parce qu'on l'avait dépensée bien avant l'adoption de l'arrêté du conseil. Il fallait un arrêté du conseil, autrement ils n'auraient pu ouvrir l'hôtel.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas écouté la première partie de cette discussion, mais je suis bien au fait de cette question d'hôtel, et je pourrais peut-être en dire un mot.

Quand nous arrivâmes au pouvoir, on m'expliqua que les chemins de fer Nationaux avaient encouragé la *United Hotels Company* dans la construction de cet hôtel, et sir Henry, oralement et par écrit, a toujours maintenu que les chemins de fer Nationaux n'étaient en aucune manière légalement responsables au sujet de cet hôtel, mais il vint me voir, ou me dépêcha quelqu'un—je ne me souviens plus — pour me faire savoir qu'on avait encore besoin de $150,000, en plus du $60,000 déjà versé au terrain de golf, afin de mettre l'hôtel sur un pied d'exploitation, si vous aimez mieux ainsi.

Le PRÉSIDENT: Prêt pour l'inauguration.

L'hon. M. MANION: Oui. Il est venu me voir, et j'exposai l'affaire au conseil des ministres, leur avouant—et je crois que le président fait un peu erreur ici—que notre attitude ne s'expliquait pas par le fait qu'il fallait ouvrir cet hôtel. Voici la position que je pris. Le gouvernement de la Jamaïque détenait la première hypothèque et avait, de plus, garanti les obligations jusqu'à concurrence, je crois, de $300,000 ou 60,000 livres sterling, en chiffres ronds. Par l'entremise du National, nous avions un démêlé avec le gouvernement de la Jamaïque et pour cette raison, comme pour éviter un malentendu, nous convînmes de prêter ce $150,000 sur seconde hypothèque, après la créance hypothécaire du gouvernement de la Jamaïque. C'est ce qu'on fit. Plus tard, les employés supérieurs du réseau vinrent me dire qu'on avait encore besoin d'un autre $70,000 et que le gouvernement de la Jamaïque était disposé à l'avancer pourvu qu'il put l'ajouter à sa première créance hypothécaire, ce qui revient à dire, pourvu qu'il pût lui donner priorité d'hypothèque sur notre deuxième créance. Ce à quoi on consentit encore, je crois, par arrêté du conseil. Dans tous les cas, nous avons consenti.

M. MACMILLAN: A-t-on versé l'argent?

L'hon. M. MANION: Oui, le gouvernement de la Jamaïque a avancé la somme. Voilà les faits. Puis on ouvrit l'hôtel et on l'exploita pendant quelques mois, je ne puis dire pendant combien de temps...

Sir HENRY THORNTON: A peu près.

L'hon. M. MANION: Voici maintenant la situation financière de cet hôtel—pour ce qui nous concerne, et je ne veux mentionner que ce qui nous touche. Depuis, l'administration de la *United Hotels Company*, M. Dudley plus spécialement et quelques-uns de ses représentants, vint me dire à plusieurs reprises qu'il y avait plusieurs comptes en souffrance se totalisant en chiffres ronds à $250,000, et imputables partie aux dépenses d'exploitation, et partie au compte de capital, pour des achats. Et on nous demanda de verser ce $250,000 pour remettre l'hôtel sur une base financière solide. J'ai refusé catégoriquement, et sir Henry m'a envoyé une lettre, que j'ai dans mes dossiers, établissant que le National-Canadien ne pouvait être tenu responsable d'aucune somme. Tout comme moi, il maintint que nous ne devrions pas verser d'argent, et nous nous bornâmes à cela. On a reçu de la Jamaïque de nombreuses plaintes, officielles ou non, rappelant que nous étions moralement engagés dans cette entreprise d'hôtel, et que nous devrions verser ce $250,000. Nous avons maintenu notre attitude de la première heure à l'effet que nous ne donnerions plus rien. Nous comprenions que nous nous étions déjà engagés jusqu'à $250,000, plus le $60,000 payé pour le nouveau terrain de golf, et que nous étions allés assez loin dans cette direction. Sir Henry m'a soutenu sur ce point, et il a pris exactement la même attitude. Quant à l'hôtel, je crois savoir que le gouvernement de la Jamaïque va le vendre pour sa créance hypothécaire.

M. MACMILLAN: Irez-vous enchérir?

Sir HENRY THORNTON: La déclaration du ministre est bien exacte. J'ai toujours dit au ministre ce qu'il vient de vous répéter, que nous n'avions aucun engagement financier ou moral pour nous obliger à plus que ce que nous avions fait. Dans toute cette affaire nous avons cherché surtout à promouvoir le commerce et faire naître des relations cordiales entre le Canada et le gouvernement de la Jamaïque, et mon opinion était telle que le ministre vient de l'exprimer; nous avions accompli tout ce que nous suggérait notre sentiment de solidarité impériale.

L'hon. M. MANION: J'abonde dans son sens. Me permettra-t-on d'ajouter une autre observation. M. Anderson, le conseiller juridique de mon ministère, m'a fait remarquer ce qui suit et que je tiens à vous communiquer pour vous donner une meilleure idée de notre point de vue. Nous avions reçu de l'île de la Jamaïque de si nombreuses plaintes officielles et officieuses, les premières nous parvenant par l'entremise du ministère des Affaires extérieures, à l'effet que nous, c'est-à-dire les chemins de fer Nationaux, étions non seulement responsables moralement, mais même légalement. J'ai désigné moi-même M. Anderson pour fouiller les dossiers. Je les avais déjà étudiés très à fond moi-même. Je ne pouvais croire que nous fussions légalement responsables, quelles que fussent les promesses qu'aient faites les deux représentants que nous avions envoyés au nom des chemins de fer Nationaux, M. Brown et M. Gill Gardner. Mais à tout événement je ne pus trouver aucun document qui pût prouver que sir Henry Thornton avait fait plus que d'encourager le projet. J'ai demandé à notre représentant M. Anderson, de faire enquête. Il fouilla les dossiers ici à Ottawa, puis partit pour Montréal où il fit la même chose, et finalement, à ma demande, partit pour la Jamaïque y parfaire son enquête. On avait déclaré que le gouvernement de la Jamaïque était en possession d'un message télégraphique de sir Henry, où l'on reconnaissait que les chemins de fer Nationaux étaient réellement responsables dans cette aventure. J'ai demandé spécialement à M. Anderson de chercher à retracer cette dépêche qu'on nous citait continuellement, mais à laquelle je ne croyais pas. Je crois bien peindre la situation lorsque j'affirme

que M. Anderson n'a pas trouvé de semblable dépêche. Il a bien constaté que sir Henry, à deux ou trois reprises, avait câblé pour leur demander de commencer leur hôtel; qu'il croyait que les administrateurs de la *United Hotel* étaient des hommes dignes de confiance, et que le National-Canadien ferait tout en son pouvoir pour encourager le projet, ce qu'il fit, du reste. Je puis dire bien franchement que, selon moi, le National-Canadien, tout comme le gouvernement canadien sont allés beaucoup plus loin qu'il n'était nécessaire, dans toute cette affaire. Je crois que nous n'avions pas besoin d'aller aussi loin, si j'en juge par les documents que nous avons dans nos dossiers. Voilà toute l'histoire.

M. KENNEDY: Pourquoi l'hôtel fut-il fermé? Etait-ce pour cause de mauvaise administration ou par suite de la crise?

Sir HENRY THORNTON: Vous pouvez en attribuer la cause, selon moi, à la crise générale, et surtout, au fait que le tourisme a presque disparu. Loin de recevoir le nombre de voyageurs qu'ils attendaient, ils n'en ont presque pas reçu. La difficulté, c'est que les hôtels à la Jamaïque souffrent du même mal que les autres.

M. MACMILLAN: Est-ce la compagnie ou les deux administrateurs qui ont entamé ces négociations?

Le PRÉSIDENT: C'est l'administrateur qui passait l'hiver à la Jamaïque.

Sir HENRY THORNTON: D'après ce que je puis comprendre, le projet a pris naissance, à Kingston même, en partie avec des personnages importants de l'endroit, et en partie avec le gouvernement de la Jamaïque. Ce n'est pas moi qui ai en premier lieu parlé de construire un hôtel à la Jamaïque, et ce n'est certainement pas le National-Canadien. Je crois que la première proposition fut que le Canadien-National devait construire un hôtel à la Jamaïque. Je refusai net, de m'en mêler. Mais j'ai répondu: Si vous construisez cet hôtel, nous vous donnerons tout l'appui moral dont nous sommes capables. Nous serons heureux d'exposer dans nos hôtels et sur nos convois vos annonces, et de vous accorder toute l'aide possible, pourvu que nous ne soyons pas appelés à vous avancer des capitaux.

M. MACMILLAN: Quand on décide de faire une mise de fonds en dehors du pays pour le compte des chemins de fer Nationaux, soumet-on toujours la question au gouvernement du pays? Les chemins de fer Nationaux peuvent-ils agir à leur guise dans les projets de ce genre, sans avoir à consulter le gouvernement?

L'hon. M. MANION: Je devrais peut-être ajouter ici une autre observation que me fait M. Anderson. Il assure qu'en 1912, ou du moins il y a quelques années, le gouvernement canadien et le gouvernement de la Jamaïque sont entrés en négociations dans le but de construire un hôtel, mais qu'en 1925, lorsqu'on signa le traité commercial on n'en fit pas du tout mention, et rien dans ce traité ne pourvoit à la construction d'un hôtel. Je devrais aussi ajouter, il me semble, que je crois réellement, après une étude approfondie du dossier, (et M. Anderson a attiré mon attention là-dessus) que M. Brown et M. Gill Gardner sont allés très loin sur la voie des encouragements pour inciter le peuple de la Jamaïque à se lancer dans cette entreprise d'hôtel. Et s'ils eussent été en position, comme l'est sir Henry Thornton, d'engager moralement les chemins de fer Nationaux, je suis porté à croire que notre réseau y aurait certainement contracté une obligation morale. Ils parlaient plutôt en leur nom personnel, pour autant que je puis m'en rendre compte. Mais, de toutes façons, ils ont certainement encouragé la réalisation de ce projet, par leurs envois de messages et par leurs conversations. Et c'est à la suite de l'attitude de M. Gill Gardner et de M. Brown que de nombreuses gens à la Jamaïque semblent croire que le gouvernement canadien devrait venir à leur rescousse.

M. KENNEDY: Qui est ce M. Brown?

L'hon. M. MANION: C'est un employé supérieur des chemins de fer Nationaux.

Sir HENRY THORNTON: Il était à l'emploi du service de la marine marchande de l'Etat. Assurément, pendant qu'on était à étudier le projet, un certain nombre d'individus plus ou moins importants ont passé par la Jamaïque, et il semble exister quelque chose dans l'atmosphère de ce dernier pays qui porte à l'optimisme.

M. FRASER: Dans l'atmosphère?

Sir HENRY THORNTON: Dans la brume peut-être, et on a entendu de nombreuses déclarations enthousiastes sur les relations amicales qui devraient exister entre le Canada et la Jamaïque. Je voudrais déclarer que personne n'a eu l'autorisation de lier la compagnie en quoi que ce fut pour des déboursés à la Jamaïque.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, j'ai demandé si le National-Canadien avait l'autorisation de faire en dehors du pays quelque mise de fonds.

Le PRÉSIDENT: Non. Il n'a pas l'autorisation de faire, en quelque endroit que ce soit, une mise de fonds en dehors du pays sans le consentement du gouvernement. La loi est explicite sur ce point.

M. MACMILLAN: Pourquoi le font-ils?

Le PRÉSIDENT: Il leur faut l'autorisation du gouverneur en son conseil.

M. KENNEDY: Ont-ils ce droit avec l'autorisation du gouverneur en son conseil?

Le PRÉSIDENT: Consultez la Loi des chemins de fer Nationaux du Canada, chapitre 172, des Statuts revisés du Canada. La compagnie peut, aux termes de l'article 27:

> Avec l'approbation du gouverneur en son conseil, acquérir, posséder, garantir, nantir et aliéner des actions dans les stocks, obligations, billets à ordre, valeurs ou autres obligations contractuelles d'une compagnie de chemin de fer, ou d'une compagnie de transport, de navigation, de tête de ligne, de télégraphe, de messagerie, d'hôtel, d'électricité, d'énergie, ou d'une autre compagnie autorisée à faire des opérations se rattachant à l'exploitation d'un chemin de fer, ou des opérations qui, de l'avis du conseil des directeurs, peuvent être faites dans l'intérêt de la compagnie.

C'est l'article 29 de l'ancienne loi de 1919.

Sir EUGÈNE FISET: Je dois vous rappeler, monsieur le président, que la procédure était différente l'an dernier et pour les deux dernières années. Il y eut un projet de loi spécial qu'on présenta au Parlement et qui portait sur toutes ces dépenses imputables au compte du capital de la part des chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Je le sais. La loi n'a pas toujours été telle; voici pour la loi générale. Je soutiens que le premier $50,000 et le deuxième $60,000 étaient des dépenses illégales de la part des chemins de fer Nationaux, si elles n'ont pas reçu l'approbation du gouverneur en son conseil.

J'aimerais savoir si la première et la deuxième somme ont reçu cette approbation.

M. POWER: Si vous êtes pour citer demain un homme de loi hautement rétribué, posez-lui cette question. M. Ruel sera ici, et vous le lui demanderez.

Le PRÉSIDENT: Je ne savais pas qu'on eût décidé de le faire venir.

L'hon. M. MANION: M. Anderson pourrait répondre à cette question.

M. POWER: Il ne touche pas la moitié du traitement de l'autre.

L'hon. M. MANION: Il se trouve à être au fait de cette question, parce que, comme je viens de le dire, je lui ai demandé de faire enquête.

M. ANDERSON: Je n'ai pu trouver l'arrêté du conseil qui autorisait les $50,000. Il est vrai que je ne l'ai pas cherché spécialement.

L'hon. M. MANION: Il y en eut un pour les $60,000, n'est-ce pas?

M. ANDERSON: Je suis porté à croire qu'il y en eut un. Mais je ne l'ai pas cherché spécialement.

M. GEARY: Comment les vérificateurs ont-ils pu oublier cette particularité?

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il leur faudra s'expliquer à ce sujet.

Sir EUGÈNE FISET: A-t-on imputé ce $50,000 au compte des recettes ou à celui des dépenses imputables au capital? Je crois que le premier $50,000 fut déduit du compte des recettes.

Le PRÉSIDENT: A tout événement c'est une dépense imputable au compte de capital, et elle tombe sous l'application de la loi.

Sir HENRY THORNTON: Quant à la légalité de ces déboursés, je suppose, et de fait je suis assuré que le conseil d'administration a demandé et obtenu une opinion juridique de l'avocat de la compagnie, et je présume que ce qu'on a fait peut probablement se soutenir devant les tribunaux. Je ne suis pas avocat, et je ne puis dire ce qui en est. Nous avons suivi l'avis et les conseils du service du contentieux de la compagnie. J'étudierai ces deux points.

Le PRÉSIDENT: On prétend que le premier $50,000 n'était pas une mise de fonds, mais un prêt.

Sir HENRY THORNTON: On paraît soulever des doutes sur la légalité de ces deux déboursés. Je ferai enquête, si vous voulez bien m'accorder jusqu'à demain.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est maintenant six heures...

M. MCGIBBON: Avant l'ajournement j'aimerais attirer l'attention sur ma motion. J'en ai présenté une et je voudrais que le Comité la considère.

Le PRÉSIDENT: Qu'était-ce?

M. MCGIBBON: A une heure aujourd'hui, j'ai déposé une motion entre vos mains.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous qu'on en prenne immédiatement connaissance?

M. MCGIBBON: Non, je veux qu'on prenne connaissance de l'autre.

Le PRÉSIDENT: De quoi s'agissait-il?

M. MCGIBBON: M. MacMillan et moi sommes allés à Montréal il y a deux semaines pour demander certains renseignements. Nous avons attendu deux semaines, et je crois que c'est assez.

Le PRÉSIDENT: Quelle est votre réponse à ce mémoire?

M. GRAY: Ecoutez-en la lecture et le Comité pourra savoir de quoi il s'agit:

Le PRÉSIDENT:

> Confirmant notre requête verbale faite à la suite de l'examen partiel des comptes de dépenses du bureau chef, nous vous demandons de fournir au sous-comité qui fait enquête en la matière les renseignements suivants: (*a*) Copie des pièces de dépenses et des états à l'appui indiquant les détails pour les années 1930 et 1931 et pour les employés supérieurs ci-après énumérés. Vous pouvez omettre le nom de l'employé pourvu que la pièce soit marquée de la lettre en regard de son nom. Il n'est pas besoin de faire une copie des quittances attachées aux pièces justificatives; il suffit d'inscrire la lettre " P " en regard de la somme pour indiquer l'existence d'une pièce à l'appui de la dépense. Dans le cas des employés dont on n'exige pas la présentation de quittance on pourrait l'indiquer sur son compte.

Puis vient une liste de noms. Voulez-vous que je les énumère? Si vous le désirez, je vais m'exécuter.

M. GRAY: Certainement, nous avons droit d'obtenir les mêmes renseignements que ceux qui sont en possession du sous-comité.

Le PRÉSIDENT:

A — Le colonel Hiam,
B — Le docteur McCombe,
C — W. D. Robb,
D — C. A. Gaston,
E — C. W. Johnston,
F — W. S. Thompson,
G — G. H. Lash,
H — C. F. Goldthwaite,
I — A. J. Hills,
J — R. B. Teakle,
K — P. M. Buttler.
Aussi des autres régions;
L — C. G. Bowker,
M — W. J. Barber,
N — C. J. Smith.

Nous aimerions également recevoir un état indiquant, pour les années 1930 et 1931, les sommes, non comprises dans les comptes de dépenses des employés supérieurs, versées pour l'usage des wagons privés ou d'affaires par lesdits employés, y compris les fournitures prises dans les magasins. Dans ce domaine les dépenses du président doivent être indiquées séparément.

Nous désirons également qu'on nous fournisse un état mensuel des déboursés, pour les années 1930 et 1931, portés au compte de fiducie de Hobbs et Shaw, indiquant pour chaque item de $25 ou plus la destination et l'objet de la dépense. Il vous sera peut-être nécessaire de transmettre cette requête à M. Hobbs, qui semble avoir la garde de ce compte.

Nous vous serions reconnaissants si vous nous faisiez parvenir le plus tôt possible copie des pièces ayant trait aux employés supérieurs du bureau chef, nous transmettant plus tard celles qui se rapportent aux autres régions.

(Signé) T. R. MACMILLAN

PETER MCGIBBON.

M. GRAY: Qu'est-ce que le procès-verbal de nos délibérations indique touchant les prérogatives du sous-comité? Je ne crois pas que nous l'ayons autorisé à s'occuper de l'année 1930.

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons autorisé à faire enquête sur l'année 1931. C'est ce dont je me souviens.

Décidé.—Qu'un sous-comité de trois personnes, faisant présentement partie du Comité des chemins de fer et de la marine marchande, soit nommé par le président dudit Comité pour faire enquête sur le compte de dépenses des fonctionnaires, particulièrement pour l'année 1931; que les vérificateurs de la compagnie soient priés de leur prêter leur concours et de faire tout partage et toute analyse desdits comptes et pièces justificatives que le sous-comité exigera; et qu'un rapport soit préparé pour la date que ledit sous-comité désignera, et, en outre, que lesdits vérificateurs soient priés de fournir l'aide aux écritures nécessaire pour leur permettre de faire rapport de la façon précitée.

L'hon. M. EULER: Y-a-t-il présentement une motion devant le Comité?

Le PRÉSIDENT: C'est la résolution que le Comité a adoptée à cette date.

L'hon. M. EULER: J'ai cru entendre dire par le Dr McGibbon qu'il avait présenté une résolution. Est-ce qu'il y en a une?

Le PRÉSIDENT: Non. Il a présenté un mémoire pour demander des resignements et qu'il a rédigé d'après ce que je viens de lire. Il l'avait adressé à M. MacLaren, le contrôleur. Le Dr McGibbon demande maintenant qu'on lui fournisse les renseignements qu'il a demandés dans ce mémoire.

L'hon. M. EULER: Je veux demander ceci: Les renseignements que demande le Dr McGibbon, sont-ils du ressort du sous-comité? C'est ce que je veux savoir.

Le PRÉSIDENT: C'est comme vous dites; il a demandé des renseignements pour les deux années, lorsque la résolution ne porte que sur une année. Je crois que c'est en cela que consiste toute la différence.

M. MCGIBBON: Voici tout simplement ce qu'il y a touchant cette résolution. On a prétendu qu'une enquête du sous-comité sur l'année 1931, pourrait progressivement nous conduire à 1930.

Le PRÉSIDENT: Pourrait. . .

M. GRAY: Monsieur le président, voici ce que je suggère; nous avons nommé un sous-comité, et la résolution est bien explicite. Maintenant, si ce sous-comité est prêt à faire rapport qu'il ne peut obtenir ces renseignements, laissez lui le déposer.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous n'êtes pas au fait de leur situation. Ils sont allés à Montréal, comme je puis le comprendre, et ont fait quelques recherches. A cette occasion ils étaient accompagnés de fonctionnaires du ministère des Finances au fait de la comptabilité des chemins de fer. M. Roberts, je crois, était avec eux.

M. GRAY: Ils y ont passé une journée.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis vous dire la durée de leur séjour. Ils y sont allés pour quelque temps, toutefois, y ont fait enquête, et puis, ont exigé qu'on leur envoie par écrit ces informations. On ne l'a pas fait. Sir Henry Thornton a quelque chose à dire, je crois, sur ce sujet.

Sir HENRY THORNTON: Je désire tout simplement savoir ce que le Comité veut exiger de moi.

M. GRAY: Je crois que mon raisonnement est juste, monsieur le président. Il appartient au sous-comité de soumettre son rapport, s'il désire faire connaître qu'il ne peut obtenir les renseignements demandés. Puis nous pourrons décider là-dessus quand nous l'aurons devant nous. C'est aux membres du sous-comité de remplir leurs devoirs au meilleur de leur connaissance. S'ils ne le peuvent, qu'il déposent un rapport dans ce sens.

Le PRÉSIDENT: Voici la situation telle que je la comprends. Ils ont procédé à une enquête quelconque, et ont demandé certains renseignements qu'on ne leur a pas fait parvenir. C'est précisément ce qu'ils demandent, et ils veulent que le Comité s'en occupe. Est-ce exact, docteur McGibbon?

M. MCGIBBON: Je pourrais ajouter que le haut personnel de là-bas nous a très bien reçus et procuré tout ce que nous lui avons demandé. Nous avons obtenu ces renseignements, et nous croyons que le Comité devrait lui aussi les avoir; afin de mieux nous protéger, nous ne voulons pas faire de rapport verbal si nous n'avons pas la preuve pour l'appuyer. Le Comité, il me semble, devrait en prendre connaissance, puisque le réseau est propriété publique. Le haut personnel n'a pas hésité à nous la donner. Il s'est montré très gentil et courtois, et nous a procuré tout ce que nous lui avons demandé. Je crois que pour mieux nous mettre à couvert, au cas où on nous accuserait de proférer des affirmations gratuites, nous devrions produire la preuve en même temps que nos déclarations. Le Comité pourra ensuite décider ce qui lui semblera bon. C'est son affaire. Nous n'avons aucunement le désir de déposer ici un rapport que nous ne serions pas en posture de prouver. C'est très important.

M. DUFF: Ne pourrait-on pas fournir au sous-comité les renseignements spécifiés dans ce mémoire, qui rédigerait ensuite un rapport et nous dirait ce qu'on y a trouvé?

Le PRÉSIDENT: C'est ainsi que je comprends la situation.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, en ma qualité de membre du sous-comité, j'aimerais corroborer tout ce que vient de dire M. McGibbon. Le personnel de la compagnie nous a traité avec la plus parfaite courtoisie à Montréal. Il s'est montré affable et nous a fourni tout ce que nous lui avons demandé. Je partage la même opinion quant à la preuve écrite. Nous ne devrions pas déposer notre rapport sans être en posture de l'appuyer, au besoin, par des documents. Nous les avons demandés mais on ne nous les a pas encore transmis. Je ne sais pourquoi.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le situation est bien nette. Le sous-comité est descendu à Montréal y faire quelques recherches. Puis il a demandé certains renseignements. Je crois que l'administration est encline à ne pas les produire si le Comité ne l'y contraint pas. Est-ce bien ça?

Sir HENRY THORNTON: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: Quel est le vœu du Comité sur ce sujet, si l'on tient compte de la résolution que nous avons déjà adoptée.

M. DUFF: Je voudrais savoir pourquoi on devrait donner ces renseignements, et pourquoi on ne devrait pas les donner, si toutefois on ne doit pas les donner. Nous ne pouvons prendre une décision avec le peu de renseignements que nous possédons.

M. BEAUBIEN: N'est-ce pas ce qu'on a récemment décidé au Comité? Monsieur le président, n'avez-vous pas donné un vote prépondérant là-dessus, il y a quelque temps?

Le PRÉSIDENT: Je crois que non. La résolution adoptée est celle que je viens de vous lire nommant un sous-comité dont les membres devaient aller à Montréal chercher les renseignements qu'ils demandaient. Mais il ne s'agit que de l'année 1931, parce que j'ai soutenu, à bon droit, je crois bien, que seuls les comptes de 1931 se trouvaient devant le Comité.

M. MCGIBBON: Vous avez aussi prétendu, je crois, que pour établir un terme de comparaison avec 1931, il faudrait naturellement remonter à 1930. Le sous-comité ne devrait pas, il me semble, exiger aucun renseignement que le Comité n'a pas le droit d'avoir. Nous l'avons.

Le PRÉSIDENT: Je crois avoir prétendu que si vous étiez pour étudier les comptes de 1931, il était inévitable que vous en vinssiez à établir un terme de comparaison avec 1930.

M. MCGIBBON: Nous n'avons pas le droit, je crois, d'exiger quoi que ce soit que les autres membres du Comité n'ont pas l'autorisation de connaître. Je ne tiens pas à m'aventurer trop loin. Je crois que tous les membres du Comité y ont droit, et qu'ils doivent obtenir ces renseignements. Il appartient au Comité de prendre une décision.

L'hon. M. EULER: Ils ont d'abord demandé à M. le président les comptes de l'année 1931, et ceux de 1930 pour leur servir de terme de comparaison. Je leur suggérerai d'obtenir ceux de 1928 et 1929, s'ils veulent établir une comparaison. Il serait peu sage, il me semble, que le sous-comité dont je suis un membre passif—je n'ai pas accepté cette fonction—ne se bornât point aux pouvoirs qu'on lui a donnés. Il nous faut également nous souvenir de ce que disent les membres du sous-comité quand ils affirment avoir obtenu les renseignements.

M. MCGIBBON: Nous voulons vous les transmettre.

L'hon. M. EULER: Si vous croyez que le Comité doive en prendre connaissance, vous avez l'occasion de les lui donner. Il me paraît evident que les membres du sous-comité se croient obligés de consigner ces informations au

dossier, mais ils préfèrent que le haut personnel du réseau s'acquitte de cette tâche à leur place. Il y a autre chose aussi que j'aimerais vous rappeler, puisqu'il est question de comparaisons. L'an dernier on a aussi nommé un sous-comité de cinq membres, au nombre desquels vous étiez, monsieur le président, avec instructions de se procurer certains renseignements, dont quelques-uns figurent parmi ceux que l'on demande encore aujourd'hui. On crut alors, et à bon droit, qu'il serait préférable de ne pas divulguer ces renseignements devant le Comité plénier, et ce pour des raisons que je crus excellentes.

Le PRÉSIDENT: N'était-ce pas au sujet des traitements, monsieur Euler?

L'hon. M. EULER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il s'agissait de la présente question.

L'hon. M. EULER: Oui, monsieur le président, selon moi. Nous avons décidé alors qu'il n'était pas opportun ou avantageux de divulguer devant le Comité les informations qu'on avait obtenues devant le sous-comité. Je suis toujours du même avis. Je ne vois pas comment on peut rendre service au pays en agissant ainsi.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrait-on pas conclure ainsi...

L'hon. M. EULER: Si le sous-comité est en possession de ces renseignements, comme il l'affirme, nous ne devons pas nécessairement en déduire que ces renseignements doivent être divulgués par tout le pays. Je ne vois pas l'avantage qu'en retireraient les chemins de fer Nationaux. Et je ne puis dire quel préjudice nous souffrirons à ne pas les publier. Je considère que le Comité doit étudier très, très sérieusement cette question avant de requérir des renseignements qui peuvent nuire au bien public, pour les divulguer dans tout le pays.

M. GRAY: Puis, pour faire suite à ce que vient de dire M. Euler, je crois que le même principe doit s'appliquer. Je me souviens d'avoir fait partie du sous-comité l'an dernier. M. Euler en était, ainsi que vous, monsieur le président, et vous nous avez fait rapport de certaines constatations que vous aviez faites. Puis M. Chaplin a publié le rapport que nous avons soumis au Parlement et qui renfermait certaines recommandations découlant des observations faites par le sous-comité au cours de son enquête. Nous fûmes heureux, en notre qualité de membres du Comité, de pouvoir apprécier là-dessus l'initiative de M. Chaplin. Maintenant, pour ce qui a trait à la question présentement devant nous, je veux croire que les employés supérieurs du réseau, le conseil d'administration, et le conseil de régie, si je comprends ce que dit M. Boys, s'occupent de cette affaire avec toute la célérité possible. Il me semble que si M. MacMillan et M. McGibbon ont découvert quelque chose, ils devraient d'une manière générale en faire part au conseil et au comité exécutif, et nous, membres du Comité, serons heureux de le mentionner de quelque manière dans notre rapport général, selon l'avis du président. Je sais qu'il le fera volontiers. Quant au sous-comité, il devrait étudier les renseignements qu'il a obtenus, s'acquitter de ces fonctions et déposer son rapport.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y a un malentendu. Pour ce qui se rapporte à l'an dernier, j'aimerais dire ceci: Je crois me souvenir qu'il était uniquement question des traitements. N'est-ce pas, monsieur Chaplin?

L'hon. M. CHAPLIN: Non.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a adopté cette année une résolution rédigée dans les termes que je viens de lire concernant les comptes des dépenses. Au cours de son enquête le sous-comité a obtenu certains renseignements. Et on demande maintenant au contrôleur d'autres informations écrites. Est-ce exact?

L'hon. M. EULER: Nous voulons les obtenir par écrit.

Le PRÉSIDENT: Je suis peut-être dans l'erreur.

M. MCGIBBON: S'il m'est permis d'anticiper sur le rapport à soumettre, je puis dire que nous sommes allés à Montréal et qu'on nous a écoutés de manière

très courtoise. Nous avons constaté, naturellement, qu'on ne trouvait là que les comptes de dépenses du bureau chef. Ceux de Vancouver, Winnipeg, Détroit, Toronto et Moncton, n'y étaient pas. Nous avons pris au hasard un certain nombre de comptes et avons demandé les pièces justificatives, et nous avons ainsi obtenu certaines informations surprenantes dont le Comité, à mon avis, devrait être saisi. L'an dernier, nous ne nous sommes pas contentés d'une seule année; nous avons obtenu des renseignements sur les périodes s'étendant de 1928 à 1929, et de 1929 à 1930. Il n'y a pas de précédent sur lequel nous pourrions nous baser. C'est au peuple qu'appartiennent ces chemins de fer, et je prétends que le peuple a le droit d'obtenir ces renseignements. Ce n'est pas une société secrète, à mon sens. Je n'ai pas le droit de savoir ce que les autres membres du Comité doivent ignorer, mais je voudrais consigner, ou tout au moins, avoir par devers moi, les pièces justificatives de ces comptes, afin que nous ayons quelque chose sur quoi tabler quand nous rédigerons notre rapport.

Le Comité s'ajourne au mercredi 4 mai, à quatre heures de l'après-midi.

SALLE D'AUDIENCE 231.

4 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson.

Le PRÉSIDENT: M. Dunning est présent, ayant répondu à la citation par dépêche du secrétaire du Comité, agissant d'après les ordres de ce dernier, et, par déférence pour lui, vu qu'il est un ancien membre du Conseil privé, un ex-député et un ex-ministre, je crois que nous devrions le citer en premier lieu et le congédier quand il aura rendu témoignage.

M. DUFF: Pourquoi ne pas appeler M. Décary en premier lieu?

Le PRÉSIDENT: Je n'agis que par courtoisie pour M. Dunning.

L'hon. M. DUNNING: Je suis à la disposition du Comité aujourd'hui, monsieur le président. Disposez de moi comme bon vous semblera.

Le PRÉSIDENT: Je suggère que nous entendions M. Dunning tout d'abord.

L'hon. CHARLES A. DUNNING est appelé.

Le PRÉSIDENT: M. Chaplin désire poser certaines questions à M. Dunning. Je serai heureux de le voir commencer.

L'hon. M. Chaplin:

D. Pendant quelle période, monsieur Dunning, avez-vous été ministre des Chemins de fer et Canaux? Vous souvenez-vous du jour où vous êtes entré en fonctions, et de celui où vous en êtes sorti?—R. Pour autant que je me souvienne, c'est en mars 1926; il y eut une courte interruption en 1926, je prêtai serment de nouveau en septembre 1926, et démissionnai en novembre 1929 comme ministre des Chemins de fer.

D. Cependant vous avez été indisposé une partie de ce temps, et quelqu'un d'autre a-t-il occupé le poste de ministre suppléant?—R. Il me semble qu'il m'a fallu quitter la Chambre des communes au mois de mai 1929, et je n'ai pas repris activement mes fonctions—comme les membres du Comité doivent le savoir, je crois bien—avant le mois d'octobre de cette même année. J'étais à l'hôpital pendant la plus grande partie du temps, ou en convalescence.

D. Pendant que vous étiez ministre, le contrat entre le gouvernement et sir Henry Thornton pour et au nom des chemins de fer Nationaux s'est terminé, et il a fallu le renouveler. Je présume que vous pouvez nous donner des renseigne-

ments sur le renouvellement de ce contrat. Vous vous souvenez de l'événement, n'est-ce pas?—R. Très bien.

D. Vous avez signé le contrat au nom du gouvernement?—R. Oui.

Le président:

D. Avez-vous négocié ce contrat, monsieur Dunning?—R. Oui.

L'hon. M. Chaplin:

D. Ce contrat renfermait toutes les principales clauses de l'ancien contrat; il n'y eut que deux ou trois changements peu importants, dont l'un au sujet du traitement. Vous souvenez-vous quels étaient ces changements?—R. Je ne puis les donner par le détail.

D. Il y eut très peu de détails?—R. Je suis bien au fait du deuxième contrat puisque j'y ai consacré beaucoup de mon temps.

D. Au cours de la discussion sur ce contrat, avez-vous jamais entendu parler d'une proposition de verser à sir Henry Thornton une gratification de $100,000? —R. Oui.

D. Venait-elle du conseil d'administration?—R. En 1928, feu le major Graham Bell, alors sous-ministre des Chemins de fer et représentant le gouvernement au conseil d'administration, m'a donné à entendre que le conseil, ou l'un de ses membres—je n'irai pas jusqu'à dire que c'était le conseil au complet—parlait de verser à sir Henry Thornton une gratification importante en reconnaissance des succès qu'il avait obtenus comme président des chemins de fer Nationaux. Si on m'a fait part de ce projet, c'est que, dans l'esprit de ceux qui le proposaient, il y avait doute sur la compétence du conseil à adopter semblable mesure, au point de vue de la loi.

Le PRÉSIDENT: Et aux termes du contrat.

Le TÉMOIN: Bien, cela revient à la même chose.

Le PRÉSIDENT: Difficilement.

Le TÉMOIN: Le gouvernement était partie à ce contrat. Je formulai l'opinion qu'aux termes de la loi et du contrat, le conseil n'avait pas autorité de ce faire, et le projet en resta là.

L'hon. M. Chaplin:

D. C'est tout ce que je veux savoir. En d'autres termes, on a porté l'affaire à votre attention, et le projet a été rejeté?—R. Oui, je crois que c'est une manière juste de résumer la situation.

D. C'est une manière juste de s'exprimer. Je ne cherche pas à dicter votre réponse.—R. En toute justice pour sir Henry Thornton, je devrais peut-être ajouter qu'il m'a donné à entendre qu'il avait refusé la proposition.

D. Je suis heureux que vous me donniez cette explication. De toutes façons, pour ce qui vous concerne ainsi que le gouvernement, on n'a pas considéré davantage la question de gratification?—R. C'est bien ça.

D. A ce moment-là, étiez-vous au fait que quelques filiales des chemins de fer Nationaux versaient des suppléments à sir Henry Thornton?—R. Non, je ne connaissais pas alors les particularités de ces suppléments. J'ai bien compris qu'il fallait répartir de façon équitable les dépenses du haut personnel, mais je n'en connaissais pas les détails.

D. Ainsi, prenons le chemin de fer du Vermont-Central. Vous ne saviez pas qu'il touchait un salaire ou dédommagement du Vermont-Central ou de toute autre filiale?—R. Non, je ne le savais pas.

D. Connaissiez-vous, ou a-t-on discuté en votre présence quelque convention ou contrat portant qu'il devait avoir une maison gratuite?—R. Non, mais on m'a soumis, en 1928, cette proposition de la maison. Je dis "soumis", mais ce n'est pas tout à fait exact, si vous me permettez, monsieur Chaplin.

Q. Certainement.—R. Ce dut être après la question de la gratification, que le major Graham Bell m'a donné à entendre que l'on comptait sur le conseil d'administration des membres désireux de voir le président des chemins de fer Nationaux occuper une maison officielle. On m'a exposé les raisons qui militaient en faveur du projet, mais comme l'achat d'une telle propriété aurait entraîné nécessairement une dépense imputable au compte de capital et que conséquemment il fallait la faire figurer dans les prévisions budgétaires approuvées par le ministre, et plus tard par le Parlement, on me demanda ce que j'en pensais, et je lui ai donné à entendre que je ne pouvais approuver dans les prévisions budgétaires la fixation d'une somme destinée à cette fin.

Le président:

D. Serait-ce en 1928 ou en 1929?—R. 1928.

D. Puis-je vous interrompre, monsieur Dunning, pour vous rappeler que le premier document dont nous ayons pris connaissance là-dessus est en date du 17 septembre 1929?—R. Je suis certain que c'était en 1928, parce que je me souviens d'avoir été à l'hôpital en 1929.

L'hon. M. Euler:

D. Il était alors question d'un achat?—R. Uniquement, on ne parlait alors que de l'achat projeté.

Le président:

D. Et vous avez rejeté cette proposition?—Bien, je l'ai rejetée en ce sens que l'on ne pouvait inclure l'achat d'une maison dans les dépenses prévues de capital; tout au moins, je ne voulais pas la voir figurer là; je veux dire, la somme nécessaire à l'acquisition de la maison.

L'hon. M. Chaplin:

D. Quand vous étiez ministre, a-t-on jamais porté à votre attention le projet de prendre à bail ou louer une maison pour le président de la compagnie? —R. On ne m'a jamais soumis la proposition de louer une maison. A vrai dire, le conseil d'administration n'avait pas besoin de soumettre au ministre le projet de louer quoi que ce soit. Mais je me souviens parfaitement qu'à mon retour, après ma maladie, c'est-à-dire au mois d'octobre 1929, feu M. Robb—j'hésite à mêler son nom au débat—m'informa de ce qui s'était passé au ministère des Chemins de fer, pendant qu'il remplissait les fontions de ministre suppléant. Il m'a affirmé que les administrateurs des chemins de fer Nationaux étaient toujours d'avis de procurer cette maison, et qu'ils s'occupaient d'en louer une, ce qui était de leur ressort aux termes de la loi. On me fit part de ce projet vers le mois d'octobre 1929.

Le président:

D. Après avoir repris vos fonctions?—R. Oui.

L'hon. M. Chaplin:

D. Je ne sais pas précisément si vous avez de quelque manière pu prendre connaissance du dossier ici, mais je puis vous assurer que le nom de l'hon. James A. Robb a été déjà mentionné dans cette discussion avant que vous n'en parliez vous-même. Vous n'êtes pas le premier à le mentionner.—R. M. Robb était au fait du projet de location. J'en fus informé immédiatement après mon retour.

Le président:

D. Par lui?—R. Par lui.

L'hon. M. Chaplin:

D. J'ai entendu dire que vous aviez approuvé ce projet personnellement, en votre qualité de ministre des Chemins de fer et Canaux. J'aimerais connaître

ce que vous avez à dire sur ce sujet?—R. Bien, l'approbation du gouvernement, monsieur Chaplin, ou du ministre ne se donne que d'une seule manière; par arrêté du conseil. Je m'appuierai sur tout document officiel signé de ma main et qui donne cette autorisation. En l'absence de tout document officiel à cet effet, il n'y a qu'une conclusion à tirer.

Le président:

D. Vous émettez alors l'opinion que ce n'est que par arrêté du conseil qu'on peut donner cette autorisation formelle?—R. Aux termes de la loi, un arrêté du conseil ne serait pas nécessaire—et le ministre actuel pourra confirmer ce que je dis—pour que le conseil des chemins de fer Nationaux prenne à bail une propriété quelconque. C'est une question de routine comme tout ce qui touche les affaires ordinaires du réseau. Mais s'il s'agit d'une dépense imputable au compte de capital, il leur faut s'adresser au ministre.

D. C'est la distinction que vous faites?—R. Oui.

L'hon. M. Chaplin:

D. A la page 107 des délibérations du Comité, on porte à l'attention du Comité un message envoyé par sir Henry Thornton à Moore, Genève, qui me paraît sans aucun doute être M. Tom Moore, un ancien administrateur, et qui est encore administrateur des chemins de fer Nationaux. Je vais lire cette dépêche.

MONTRÉAL, 20 avril 1932

MOORE, Canada, Genève.

Contestations au Comité de la Chambre touchant les versements et les allocations que les administrateurs m'ont accordés en plus du salaire fixe spécifié au contrat, et ce, dans l'intention de limiter ma rémunération au salaire déjà fixé. Je comprends qu'au moment de la passation du contrat en 1929, on avait discuté toute cette question avec le ministre des Chemins de fer, et il paraissait admis que le conseil d'administration était libre d'accorder à sa discrétion d'autres versements et allocations annuels, comme les sommes provenant du Vermont-Central et du *Grand Trunk Western*, et qu'il pouvait aussi, selon son gré, me fournir gratuitement une maison, et en conformité de ce qui précède les adminstrateurs auraient agi. J'apprécierais une dépêche venant de vous m'informant si telle est votre opinion, corroborant la mienne, à l'effet que tout ce que je dis ci-dessus est conforme aux faits.

(Signé) THORNTON.

Maintenant je n'ai pas besoin de vous lire la réponse, mais j'aimerais connaître en général ce que vous avez à dire à ce sujet, puisque le ministre des Chemins de fer, j'imagine, c'est vous. Je ne saisis pas très bien. Je ne crois pas que vous étiez au fait de quelques-unes des choses que l'on mentionne ici, et je veux connaître votre point de vue.—R. Bien, je lis sur cette page la déclaration de sir Henry Thornton, déclaration que je lui ai permis de faire dans ce sens, ce que je puis confirmer en tous points.

D. Oui, monsieur, je lis ceci.—R. Voici:—

Le contrat de sir Henry Thornton stipulait un traitement annuel de $75,000 et le paiement de ses dépenses raisonnables. Le conseil d'administration possède exactement les mêmes pouvoirs touchant les dépenses de sir Henry Thornton que celles de tout le réseau.

Maintenant, monsieur le président, je ne puis vraiment pas m'exprimer mieux.

D. Je lis cela, et en comparant les deux textes, je ne saurais concevoir que vous puissiez vous accommoder de la phraséologie employée, et j'ai voulu tout

au plus connaître votre opinion, parce qu'on a mentionné ici votre nom comme ministre des Chemins de fer. C'est pourquoi je vous ai demandé de vous présenter ici; autrement je ne l'aurais pas fait.—R. L'entente au sujet du contrat est très explicite, monsieur le président. J'étais très désireux d'avoir un contrat qui ne fût pas une source de chicane quant à son interprétation, un contrat très clair. Sir Henry le désirait aussi, et le résultat c'est le document que vous avez devant vous. Il est explicite.

D. Absolument, je crois qu'il est très précis, et c'est pourquoi je vous pose la question. Maintenant, monsieur le président, je ne crois pas devoir aller plus loin. J'ai obtenu tout ce que je voulais savoir, et je ne crois pas avoir autre chose à demander à M. Dunning.

Le président:

D. Monsieur Dunning, vous nous avez dit que vous ne connaissiez rien au sujet des $5,000 du chemin de fer Vermont-Central, et la somme équivalente provenant du *Grand Trunk Western*?—R. Cela dépend de ce qu'elles représentaient. Si le conseil d'administration a décidé, à cette époque ou en tout autre temps, que la compagnie devait verser à sir Henry Thornton une somme de $5,000 pour ses frais, il avait parfaitement le droit de le faire, et cela n'était pas en contravention du contrat.

D. Je vous ferai remarquer que tous les contrats spécifient une certaine somme comme rémunération totale pour tous les services?—R. Oui.

D. Or, on a établi au delà de tout doute que plusieurs sommes de $5,000 et une de $15,000 ont été versées à sir Henry Thornton, et que l'ensemble constituait un montant de $30,000. En votre qualité de ministre des Chemins de fer, avez-vous approuvé, officieusement ou autrement, le paiement de ces sommes? —R. Non, ce n'était pas nécessaire, si ces paiements étaient régis par la disposition du contrat relative aux dépenses.

D. Ce n'étaient pas des dépenses, mais les salaires payée par les filiales?—R. Le contrat est explicite.

Le PRÉSIDENT: Le contrat le stipule, sans doute.

L'hon. M. Euler:

D. Par exemple, quant aux appointements provenant du Vermont-Central et du *Grand Trunk Western*, le conseil d'administration avait-il le pouvoir de les payer?—R. J'apprécie le compliment, monsieur Euler, mais je ne suis pas avocat.

D. Je vais modifier ma question. A votre avis, le conseil d'administration avait-il ce pouvoir?—R. Je ne crois pas que le conseil d'administration avait le pouvoir de payer comme traitement rien de plus que la somme stipulée. Les dépenses d'un chemin de fer ne se confondent pas avec celles d'un individu. Si l'on décidait d'allouer une somme pour une dépense spéciale jugée raisonnable, on avait droit de le faire.

Le président:

D. Alors, le contrat permettait la chose?—R. Tout juste, mais dans le contrat approuvé par le gouvernement, le traitement devait être de $75,000.

M. Duff:

D. M. Dunning, en votre qualité de ministre des Chemins de fer, quelle était votre politique concernant les achats que pouvait faire le National-Canadien?—R. Je n'avais rien à y voir. Je ne m'en mêlais pas.

D. Lorsque vous étiez ministre des Chemins de fer, vous ne vous mêliez aucunement des achats du National?—R. Non. Vous m'avez dit bien des fois, monsieur Duff, qu'un grand nombre de bleus obtenaient des contrats du National,

et je ne doute pas que le ministre actuel se fait dire que bien des rouges en obtiennent, mais cela ne me regardait pas.

D. Voilà pourquoi je vous ai posé la question?—R. Je vous ai traité comme les autres.

D. Et vous avez dit qu'il n'y avait pas d'ingérence politique?—R. Exactement. Je crois que personne de ceux qui sont ici ne prétendra avoir été traité autrement que les autres.

M. POWER: Alors vous n'étiez pas aussi bon ministre des Chemins de fer que le ministre actuel.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser à M. Dunning? Sinon, nous serons heureux de le laisser aller. Mais on a toute liberté de l'interroger.

M. DUNNING: Je prierais le Comité de finir de m'interroger aujourd'hui, si c'est possible. Toute ma journée est à votre disposition mais je veux m'en retourner.

Le PRÉSIDENT: Voici l'occasion, la seule, je le crains, que nous ayons d'interroger M. Dunning au cours de cette enquête. Si personne n'a de questions à lui poser, nous serons heureux de mettre fin à l'interrogatoire.

L'hon. M. CHAPLIN: Et de le laisser partir.

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. EULER: Dans l'intérêt de l'économie, je suggère que M. Dunning n'accepte pas ses frais de témoin.

Le PRÉSIDENT: M. Dunning devrait être traité comme tous les autres témoins.

M. POWER: Laissez-le partir par le prochain train.

M. BEAUBIEN: Je dirais, monsieur le président, que l'avantage de revoir sa figure souriante vaut beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Vous en payez la note.

L'hon. M. DUNNING: Je dois dire, monsieur le président, que j'ai été un peu alarmé, hier, quand j'ai reçu le télégramme, en remarquant qu'il était marqué "Port dû". Je tiens à absoudre le secrétaire de tout blâme à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Est-ce mon nom qui était signé?

L'hon. M. DUNNING: Non.

Le PRÉSIDENT: Alors, je vais être absous, moi aussi.

M. DUFF: Cela aussi était dans l'intérêt de l'économie, et pour une fois le National-Canadien avait l'avantage sur le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. DUNNING: Et en réponse, j'ai envoyé un message en port dû, de sorte que nous sommes quittes.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire a donné instruction que le télégramme soit envoyé aux frais du Comité.

ERNEST R. DÉCARY est appelé et prête serment.

Le président:

D. Voulez-vous, s'il vous plaît, donner votre nom, votre adresse et votre occupation?—R. Ernest R. Décary, Appartements Château, Montréal, président et directeur général de la *Title Guarantee Company*.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Power, vous avez demandé ce témoin, il est à votre disposition.

M. POWER: Ai-je demandé ce témoin?

Le PRÉSIDENT: Sans doute.

M. Power:

D. Alors, monsieur Décary, je pourrais vous interroger en français. Préféreriez-vous que ce soit en anglais?—R. Je crois que tout le monde comprendrait mieux.

D. Je ne sais quels renseignements particuliers nous voulons avoir de vous, monsieur Décary, sauf si vous vouliez donner au Comité quelques détails sur le marché qui a abouti à la location d'une maison au chemin de fer National-Canadien, pour servir d'habitation au président de la compagnie.—R. Eh bien, messieurs, comme vous le savez, comme on vous l'a dit, j'ai été administrateur du National-Canadien de 1922 à la fin de 1930. Je crois qu'à l'automne de 1928 ou 1929, il y eut quelque discussion, aux réunions du conseil d'administration, sur l'achat d'une maison pour le président de la compagnie, sir Henry Thornton.

Le président:

D. Qui entama la discussion?—R. Je ne m'en souviens pas, monsieur, réellement.

D. Est-ce vous?—R. Non, monsieur.

M. POWER: S'il est mon témoin, je vais demander qu'on lui permette de conter son histoire.

Le PRÉSIDENT: Je l'interrogerai contradictoirement plus tard.

Le TÉMOIN: Je dois dire que j'étais opposé à l'achat d'une maison pour le président parce que, comme je l'ai dit au conseil à l'époque, le président vient et s'en retourne, et lorsque le président sera parti nous pourrions nous trouver embarrassés d'une maison qui ne conviendrait pas au président suivant; mais je ne voyais pas d'inconvénient à la location d'une maison et j'étais prêt à voter pour la location.

Malgré ce que dit M. Dunning, j'ai alors compris que le ministre était au courant de cette discussion. Je dois dire qu'à chaque réunion du conseil, le sous-ministre des Chemins de fer est présent et rend compte au ministre, m'a-t-on dit, des principales choses qui s'y passent. Il est virtuellement le représentant du ministre des Chemins de fer au conseil. Lors de cette discussion, je sais que le sous-ministre—lorsque l'affaire a commencé—je crois que c'était M. Henry—était à la réunion. Lorsqu'il fut décidé de louer cette maison pour sir Henry, on pria celui-ci de voir quelle maison il désirait louer. Finalement, après avoir cherché, il trouva qu'il ne pouvait faire mieux que de prendre la maison qu'il habitait.

Au cours de la discussion, comme j'étais censé être un peu plus au courant des affaires d'immeubles que les autres, on me demanda si sir Henry pourrait acheter la maison qu'il occupait, si je pouvais financer le marché. J'ai dit que je pourrais le financer lorsque la maison serait louée, pourvu que le prix d'achat fut raisonnable. J'ai suivi une bonne partie des négociations entre sir Henry et M. Beardmore. Celui-ci a écrit une longue lettre à sir Henry, je crois, lui disant que sa maison valait $300,000, mais qu'à sir Henry Thornton il la vendrait $250,000. Sir Henry demanda ce que j'en pensais. Je lui dis: Je ne puis l'acheter à ce prix, quelqu'un sera embarrassé de la maison à la fin du bail, et si je dois financer l'affaire, je ne veux faire subir de perte à personne. Alors si vous ne pouvez acheter cette maison à meilleur marché, vaut autant n'y plus penser.

Les négociations se sont poursuivies jusqu'au printemps de 1930. Enfin, après m'avoir consulté, sir Henry fit une offre définitive à M. Beardmore au prix de $175,000. Tout le conseil d'administration fut mis au courant. M. Beardmore répondit: Je vais accepter votre proposition ou une offre semblable, pourvu que vous achetiez les meubles qui se trouvent dans la maison au prix de $10,000, ce qui fera en tout $185,000. M. Beardmore se réservait le droit d'emporter une certaine quantité de meubles qu'il spécifiait. Je dis à sir Henry: Si le conseil approuve la chose, je suis prêt à financer l'achat de cette maison à $185,000 et à la louer à la compagnie pour vous.

Un peu plus tard, j'ai rencontré M. Donaldson, le gérant de la *Montreal Trust*. Je ne me rappelle pas si je l'ai rencontré sur la rue ou si je lui ai simplement téléphoné. Je lui ai dit ce qu'il y avait dans l'air. La compagnie veut louer la maison, lui dis-je, et celle-ci va coûter $185,000. Si vous fournissez l'argent, M. Séguin, de mon bureau, va acheter la maison et la louer au National-Canadien pour 8½ p. 100 plus les impôts, les réparations et l'entretien, et vous aurez 6½ p. 100 sur votre argent et la différence entre 6½ et 8½ vous sera payée à titre d'amortissement—elle ira augmentant chaque année—et je vais porter la responsabilité de l'affaire et garantir l'accomplissement de ce devoir. M. Donaldson dit: Eh bien, envoyez-moi une lettre à cet effet et nous bâclerons le marché. J'écrivis une lettre dans ce sens, en juin, à M. Donaldson, et il accepta.

Le 15 juin, il y eut une réunion du comité exécutif. Le président s'en allait dans l'Ouest, et il avait accepté le prix d'achat. A cette époque, le prix et tout le reste était l'affaire de sir Henry Thornton. La réunion du comité eut lieu dans le bureau de celui-ci, dans sa chambre particulière. Il y avait M. Ruel, l'avocat en chef de la compagnie, M. Rayside, il y avait M. Smart, le sous-ministre des Chemins de fer, représentant toujours le ministre, M. Henry, M. Gardner et moi-même, sans compter le président, que j'ai oublié de mentionner, et le secrétaire, M. Ormsby. Toute l'affaire fut expliquée au comité. Je dis au comité qu'il nous faudrait payer 8½ p. 100 parce que cette maison allait se détériorer dans la prochaine décade et que le prêteur ne voulait pas prêter sans qu'on fasse des versements et que la propriété serait mise au nom de M. Séguin, du bureau de Décary, Barlow et Joron.

Il fut décidé que nous achetions la maison et on me nomma à titre de comité d'un seul, pour voir à l'accomplissement des désirs du conseil.

A cette époque, je dis à M. Ormsby: si vous me le permettez, je vais faire préparer la résolution par notre service du contentieux suivant la phraséologie appropriée, afin que la *Montreal Trust* ne la renvoie pas après le bail. Je vous la passerai. Ensuite, je vous la renverrai pour que vous puissiez la soumettre et l'entrer dans vos registres. Sir Henry partit tout de suite après cela.

Le PRÉSIDENT: Cela eut le 16 juin?

M. DÉCARY: Oui.

Le PRÉSIDENT: D'après la déliberation mise au dossier par sir Henry Thornton. . . . . .

M. POWER: Je n'ai pas fini avec le témoin.

Le PRÉSIDENT: Je ne m'informais que de la date.

M. POWER: S'il est mon témoin, j'insiste pour l'interroger aussi longtemps que je voudrai obtenir des renseignements de lui. Monsieur Décary, voulez-vous continuer, s'il vous plaît?

M. DÉCARY: Puis-je m'en rapporter à mon dossier? Dans la suite, j'ai discuté la question avec la *Royal Trust Company* qui représentait M. Beardmore. Je lui ai dit que l'option offerte à sir Henry était acceptée.

M. POWER: Quelle date était-ce?

M. DÉCARY: En juin. J'ai ici une lettre adressée à la *Royal Trust* le 26 juin.

M. POWER: Adressée par vous à la *Royal Trust Company*.

M. DÉCARY: Oui. Nous avons demandé l'acte, commencé à examiner tous les documents et donné à notre service du contentieux ainsi qu'à la *Title Guarantee* l'ordre de préparer la vente à M. Séguin de la maison de M. Beardmore, celui-ci étant représenté par la *Royal Trust*. Cela prit beaucoup de temps. Je vois que, le 9 juillet, j'ai transmis un document à sir Henry pour qu'il le signe, en lui disant:

> Je désire vous avertir que je transporte par les présentes à Georges Henri Séguin tous mes droits à l'option que j'avais d'acheter la propriété

de Fred M. Beardmore, au n° 1415 ouest de l'avenue des Pins, à Montréal, et je vous demanderais de faire faire l'acte de vente au nom de M. Séguin.

On envoya les documents à la *Royal Trust,* lui demandant si elle voyait quelque inconvénient à faire l'acte de vente au nom de M. Séguin. Pensez qu'à cette époque, sir Henry était dans l'Ouest. J'envoyai cela dans l'Ouest pour le faire signer.

M. POWER: Quand fut signée l'option de la *Royal Trust,* représentant M. Beardmore, en faveur de sir Henry Thornton?

M. DÉCARY: Je ne saurais vous le dire. Je crois que cela s'est fait par télégramme ou par lettre. Je ne sais.

M. POWER: Ce fut quelque temps avant le 9 juillet?

M. DÉCARY: Oh oui, je crois que c'était en mai. Je crois que l'offre de sir Henry eut lieu avant mai ou au commencement de mai.

M. POWER: Certainement, c'était avant les réunions du conseil d'administration tenues en juin.

M. DÉCARY: Oh! c'était en mai. J'ai ici une lettre de la *Royal Trust* datée du 31 mai 1930, adressée à E. R. Décary, N.P.:—

> CHER MONSIEUR,—Sir Henry Thornton a consenti à acheter la propriété de M. Beardmore, sur l'avenue des Pins, au prix de $175,000 payable comptant lors de la signature de l'acte de vente. Certains articles, toutefois, ne sont pas inclus dans la vente; ils sont mentionnés dans une lettre de M. Beardmore à sir Henry Thornton en date du 29 novembre 1929. Le paragraphe s'y rapportant dit:

Et certains meubles sont spécifiés.

Le titre était tout à fait compliqué. Sur une partie du terrain, il y avait un aboutissant illégal sur le lot de sir Henry Holt qui était contigu et une partie de l'allée d'accès à la maison de sir Henry formait partie du parc, n'appartenait pas à M. Beardmore, et nous voulions faire rectifier cela. Le 18 juillet, on nous annonça que tout était prêt. On écrivit:

> Nous retournons le projet, préparé par le notaire Hector Décary, d'un acte concernant la vente à sir Henry Thornton ou à son représentant, de la propriété connue sous le numéro 1415 ouest, avenue des Pins, Montréal, projet que nous avons examiné et approuvé sous réserve des modifications suivantes:

Les modifications sont spécifiées.

> La vente s'est effectuée au prix de $175,000 comptant et $10,000 en plus pour certains meubles. A notre avis, la clause intitulée "prix" devrait être modifiée en conséquence.

Puis une lettre a été adressée à M. Donaldson, en date du 24 juin 1930, libellée dans les termes suivants:

> CHER MONSIEUR DONALDSON.—A propos de notre conversation de l'autre jour au sujet de la propriété Beardmore sur l'avenue des Pins, moi ou mon fondé de pouvoir, subordonnément à ma garentie personnelle, nous allons acheter la propriété en question au prix de $185,000, et cette propriété sera subséquemment louée au National-Canadien, pour dix ans, à un prix représentant 8½ p. 100 par année net, à part les impôts de toute sorte, les réparations et les améliorations.
>
> Vous ferez un prêt pour cette somme de $185,000 pour dix ans, à 6½ p. 100, et la différence entre le montant de l'intérêt payé et 8½ p. 100 sera

appliquée en amortissement du capital prêté. Votre compagnie aura une première hypothèque sur la propriété, et le bail du National-Canadien lui sera transporté d'une manière absolue à titre de garantie du prêt.

Nous devrions être en mesure de terminer le marché dans les premiers jours du mois de juillet. Voulez-vous être assez bon de nous faire savoir si cela vous agrée?

M. POWER: Si je puis vous interrompre, on a dit hier que le 2 p. 100 était votre pot-de-vin?

M. DÉCARY: Je le crois.

M. POWER: Vous n'avez pas eu part à ce pot-de-vin, va sans dire?

M. DÉCARY: Pas encore.

Le PRÉSIDENT: Les dix ans ne sont pas encore expirés.

M. POWER: Puis-je vous demander s'il y a eu des pots-de-vin pour quelqu'un dans cette affaire?

M. DÉCARY: Non, monsieur, pas que je sache.

M. POWER: Y a-t-il eu des commissions?

M. DÉCARY: Non monsieur, pas de commissions. Et comme il est toujours bon d'être bien compris, toute commission qui aurait été payée là-dessus aurait été versée soit par la *Montreal Trust* soit par M. Beardmore ou la *Royal Trust*, son agent. Je vous ai déclaré qu'il n'y avait pas eu de telle commission. Vous pouvez le leur demander, ils devraient pouvoir vous le dire.

M. POWER: Je vous demande cela parce que le président a caractérisé votre conduite comme un abus de confiance et que d'autres membres du Comité ont laissé entendre que vous aviez accepté, reçu ou obtenu de quelque manière 2 p. 100 sous forme de pot-de-vin, de commission ou de rémunération. Je vous demande maintenant si vous voulez déclarer catégoriquement...

M. DÉCARY: Je dois déclarer que j'ai lu avec beaucoup de peine, hier soir, les rapports publiés en très grosses lettres dans tous les journaux de Montréal. Je serais certainement très reconnaissant envers ces journaux s'ils donnaient la même publicité aux délibérations d'aujourd'hui qu'à celles d'hier, en justice pour moi-même.

M. POWER: Puis-je vous interrompre pour demander au président s'il priera les journalistes de donner autant de publicité aux délibérations d'aujourd'hui qu'à ses remarques d'hier.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous pouvez prendre la chose pour acquit. Je veux dire quant à l'ensemble des délibérations. Nous n'avons pas encore fini.

M. POWER: Pour cette partie des délibérations du moins.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. POWER: A présent, monsieur Décary, je crois que vous étiez à continuer votre histoire. Je regrette de vous avoir interrompu.

M. DÉCARY: L'examen des titres a continué et nous avons été prêts à signer tous les actes justement vers le temps où les élections ont eu lieu. Celles-ci, si j'ai bonne mémoire, ont eu lieu le 28 juillet. Alors, sir Henry Thornton revenait de l'Ouest. Il devait être ici le 6 ou le 7 août. Alors j'ai retardé l'affaire jusqu'à son retour. Je puis aussi dire que, comme vous l'avez dit hier, la résolution adoptée par le conseil à la réunion du 16 n'avait pas été inscrite dans les registres. Dans l'intervalle, j'avais préparé la résolution et je l'avais envoyée à M. Ormsby. Je crains de n'en pas avoir de copie.

M. POWER: Vous aviez préparé cette résolution pour qu'elle soit dans les formes juridiques, comme l'exigeait la compagnie de fiducie?

M. DÉCARY: Oui, je crois l'avoir ici quelque part.

Le PRÉSIDENT: Elle est au dossier à présent, en tout cas.

M. DÉCARY: J'ai une copie de la résolution. Je ne sais si vous avez mis justement celle-là. On a préparé une résolution. En tout cas, il y eut une réunion le 8 août. En attendant, M. Séguin partait en vacances, de sorte que je lui dis: "Vous feriez mieux de signer ces actes avant de partir, car le marché sera probablement conclu lorsque vous reviendrez." Je crois qu'il partit vers le 2 ou le 3 août. Le 7 août, M. Manion fut assermenté comme ministre des Chemins de fer, je crois. Le 8 août, eut lieu la réunion du comité. Je crois que M. Smart n'était pas là, mais M. Ruel, l'avocat en chef, y était, ainsi que M. Gardner, sir Henry et moi-même. Je ne me rappelle pas si M. Rayside y était. La résolution que vous avez au dossier fut adoptée ce jour-là. Je crois que c'était le six ou le sept. Je puis me tromper d'un jour ou deux. Ce doit être le six que la réunion eut lieu.

Le PRÉSIDENT: D'après la résolution, c'est le 7.

M. DÉCARY: La vente eut lieu le 8, la résolution n'a pas pu être du même jour. Le 8 août, j'ai reçu un chèque de la *Montreal Trust*, à l'ordre de M. Séguin, au montant de $185,000. Comme M. Séguin, étant absent, ne pouvait pas endosser le chèque et que la *Royal Trust* réclamait son argent à grands cris, j'ai demandé à ma banque pas téléphone, si je pouvais endosser ce chèque de la part de M. Séguin et le déposer. J'ai dit: Je vais en faire émettre un autre tout de suite par la *Title Guarantee*, en faveur de la *Royal Trust*, pour la même somme. C'est tout simplement l'argent d'une vente qui nous passera par les mains lorsque M. Séguin reviendra. J'ai expliqué à sir Henry que je ne tenais pas à ce qu'il prenne la maison. Mais, ai-je dit, si je meurs dans l'intervalle, je ne veux pas que mes héritiers soient embarrassées de la chose pour le reste de leurs jours. Ainsi, il n'est que juste que vous décidiez immédiatement si vous voulez la maison ou non, sinon ils seront libres de la vendre, sous réserve de votre bail, à qui voudra l'acheter, et de libérer la succession.

C'est tout ce que j'ai à dire de ce marché. Le National-Canadien paye régulièrement son loyer à M. Séguin et celui-ci verse tout l'argent à la *Montreal Trust*.

M. MCGIBBON: Monsieur le président, puis-je poser une ou deux questions?

Le PRÉSIDENT: Oui. M. Power a-t-il fini?

M. POWER: Oui, j'ai fini pour le moment.

M. MCGIBBON: Votre bail au National-Canadien comportait un loyer de $15,725 par année, 8½ pour cent?

M. DÉCARY: Oui.

M. MCGIBBON: Plus les assurances et les impôts. Et la maison devait être remise, au bout de dix ans, en aussi bon état que lorsque vous l'aviez achetée Est-ce exact?

M. DÉCARY: Sauf l'usure ordinaire.

Le PRÉSIDENT: Le bail ne le dit pas.

M. MCGIBBON: Il ne le dit pas.

Le PRÉSIDENT: Je vais lire la clause 5 du bail:

> "Quitter et abandonner les lieux loués par les présentes à l'expiration du présent bail et les laisser en aussi bon état qu'ils étaient lorsque le locataire en prit possession."

M. MCGIBBON: Si vous ne payez que le juste prix, n'est-il pas évident qu'il leur est payé deux pour cent là-dessus chaque année.

M. DÉCARY: Sur le prêt, oui.

M. MCGIBBON: Alors, dans dix ans, le prix de la maison sera amorti dans une certaine mesure?

M. DÉCARY: Oui, monsieur.

M. McGIBBON: Et cela est à votre profit, n'est-ce pas?

M. DÉCARY: Je ne dirais pas que c'est à mon profit. L'édifice va baisser de valeur. Il ne vaudra pas plus que le prix d'achat moins les deux pour cent.

M. McGIBBON: Eh bien, ce n'est pas là nécessairement l'exposé d'un fait. J'affirme que vous avez eu 2 p. 100 de profit, n'est-ce pas exact?

M. DÉCARY: Oui. Permettez-moi d'expliquer que, par contre, la compagnie ou sir Henry est parfaitement libre de dire à M. Décary: Cette maison vaut aujourd'hui $175,000. Dans dix ans d'ici...

M. McGIBBON: Je viendrai à cela plus tard. Supposons que vous ne recevez qu'un loyer raisonnable et que vous vouliez fournir une maison, pourquoi n'avez-vous pas continué à payer le loyer de $600 par mois, ce qui n'aurait coûté que $7,200 par année sans impôts? Pourquoi avez-vous chargé le pays d'une dépense d'environ $18,000 tandis que vous auriez eu la même maison pour $7,000? Etait-ce loyal envers les contribuables du pays?

M. DÉCARY: Je ne suis qu'un des vingt administrateurs.

M. McGIBBON: Mais vous êtes au premier plan.

M. DÉCARY: Je ne dirais pas cela.

M. McGIBBON: Eh bien, à titre d'administrateur...

M. POWER: Laissez répondre le témoin.

M. DÉCARY: Si vous me permettez de le dire, j'ai consenti à financer le projet du conseil.

M. McGibbon:

D. Y en a-t-il d'autres que vous qui ont eu affaire à cela?—R. Tout le conseil a consenti à la location de cette propriété, ce n'est pas moi.

D. Il a confirmé la chose?—R. Non, monsieur.

D. Voulez-vous dire que tout le conseil...—R. Tout le conseil n'a pas confirmé la chose. Tout le conseil a consenti à louer la maison à 8½ p. 100 de ce qu'il en coûterait pour l'acheter. Lorsque le prix d'achat fut convenu, on me demanda de financer l'affaire.

D. Oui, mais ne nous avez-vous pas dit tantôt que vous aviez fait des arrangements pour obtenir l'argent de la banque et que le taux devait être de 6½ p. 100? A présent, n'est-ce pas vrai?—R. Je vous ai dit qu'une fois la maison achetée et le prix convenu, le conseil décida de louer la propriété. Puis après le 15 juin, j'ai arrangé le financement de la propriété.

D. C'est justement ce que je dis, vous avez arrangé toute l'affaire?—R. Non, non.

D. Jusqu'à ce qu'elle soit soumise à l'approbation du conseil?—R. Non, non. Je m'oppose à cela, monsieur. J'ai fait le financement de la maison. Je n'ai rien eu de plus à faire qu'un autre membre du conseil quant à la location de la propriété.

D. Allons, quel financement avez-vous fait?—R. Je vous ai dit au début que j'étais opposé à l'idée d'acheter moi-même la propriété.

D. Quel financement avez-vous fait? Vous avez dit que vous aviez fait le financement. Quel financement avez-vous fait?—R. Le financement — trouver un prêteur qui consentît à prêter toute la somme de $185,000 pour acheter la maison.

D. Eh bien, j'admets que vous ne trouveriez pas bien des prêteurs de cette sorte, n'est-ce pas?—R. Non.

D. Et vous étiez le seul à préparer cette sorte d'arrangement, et il y avait un profit de deux pour cent. Allons, c'est un exposé exact des faits, n'est-ce pas?—R. Je m'oppose à ce mot "' profit", monsieur, parce que le profit n'existera qu'au bout de dix ans, pourvu que la maison vaille alors plus que $185,000, moins l'amortissement. Vous ne le savez pas, je ne le sais pas, personne n'en sait rien.

D. Votre propre contrat stipule qu'elle devra valoir cela.—R. Oh! non. Je puis dire que la maison devra être dans la même état, mais l'immeuble, à l'époque, pourra avoir baissé. La valeur de l'avenue des Pins comme partie bourgeoise pourra s'être affaissée. On parle maintenant d'y faire passer le tramway et l'autobus. Ce quartier d'habitation de haut ton où les maisons valent au moins $100,000 peut devenir une rue très ordinaire, comme la rue Sherbrooke; vous ne savez pas ce qu'elle sera.

D. Ou elle peut prendre de la valeur?—R. Elle peut prendre de la valeur, mais je crois qu'actuellement, elle a peu de chance de monter.

Le président:

D. Vous avez couru une chance là-dessus?—R. Non, monsieur. Je crois que la chance est de l'autre côté, car la compagnie a parfaitement le droit de dire à Décary: "Cette maison vaut plus que ce qui reste dû aujourd'hui et nous la voulons." Et je devrai la lui donner.

D. Ce ne fut là qu'une réflexion tardive, ce n'est pas dans le bail.—R. Eh bien, mais...

D. Ce fut une affaire privée entre vous et sir Henry Thornton.

M. McGibbon:

D. N'était-ce pas une réflexion tardive?—R. On me demanda plus tard si je ferais cela et je répondis: oui, je n'y vois pas d'inconvénients.

D. Voulez-vous, s'il vous plaît, écouter mes questions et y répondre? N'est-ce pas une pensée tardive que vous avez eue après que le gouvernement eût été consulté.—R. Non, ce n'est pas cela qui a mis cette lettre en vigueur.

D. Mais elle est venue après cela? Si vous ne le savez pas, je puis vous le dire.—R. Je n'ai rien eu à y voir, monsieur.

D. Ainsi, lorsque vous auriez pu avoir la même maison pour un loyer de $7,000 sans impôts, avez-vous imposé au pays une dépense d'environ $18,000 par année?—R. A cette époque, M. Beardmore dit à sir Henry qu'il allait vendre la maison. Je crois que sir Henry a dans sa filière une lettre où M. Beardmore dit: si vous ne vous décidez pas d'acheter la maison dans tel laps de temps, mon offre sera retirée, car je vais vendre à un autre. Je ne sais, mais M. Beardmore peut avoir fait un petit mensonge.

D. Il ne vous a pas dit à vous qu'il avait des offres? Vous a-t-il dit qu'il avait des offres?—R. Il a dit qu'il avait une autre offre.

D. Il ne vous a pas dit à quel prix?—R. Non.

D. Allons, monsieur Décary, vous avez eu l'habitude, me dit-on, de faire beaucoup d'affaires avec le National-Canadien.

D. Ne pouvons-nous pas élucider ceci d'abord puis retourner à cela?

M. McGIBBON: J'en viens à la même chose.

Le TÉMOIN: Non, j'étais l'avoué, le notaire.

Le président:

D. On vous a demandé si vous aviez fait beaucoup d'ouvrage?—R. J'ai dit non, mais je vous dis que je servais de notaire au Grand-Tronc et au Canadien-Nord, avant leur fusion.

M. McGibbon:

D. Nous n'ergoterons pas sur des mots. Vous ou votre société, en fait, vous avez vendu des centaines de lots pour le National-Canadien à propos de la *Montreal Tramways*?—R. Non, monsieur.

D. Ou dans d'autres régions?—R. Non, monsieur. C'est la société Décary, Barlow & Joron. M. Joron, de l'étude Décary, Barlow et Joron, a servi de notaire, non pas pour acheter, mais pour préparer les actes concernant la propriété.

D. Et combien d'argent avez-vous obtenu du National-Canadien sous forme d'honoraires?—R. Pas moi.

D. Et bien, votre société.—R. Je ne saurais vous le dire.

Le président:

D. Des milliers de dollars sous forme d'honoraires, tandis que vous étiez encore administrateur?—R. Oh, mais je n'en retirais rien moi-même.

D. Voulez-vous me dire que votre étude faisait des milliers de dollars d'ouvrage pour le National-Canadien et que vous-même n'en retiriez rien?—R. Non. La société touchait cela. Je n'ai plus maintenant qu'un intérêt nominal dans la société. Celle-ci se compose de M. Joron et de M. Hector Décary, mon fils. M. Séguin est membre de la société moyennant un salaire, et il y a une couple d'autres jeunes gens.

M. McGibbon:

D. Mais est-il vrai cependant que votre étude a fait beaucoup d'affaires et obtenu une forte somme d'argent du National?—R. L'étude Décary, Barlow et Joron faisait le travail de notariat du National-Canadien avant que j'en devinsse un administrateur, et elle a continué.

D. Et elle a continué à retirer des honoraires, n'est-ce pas?—R. Oui.

Le président:

D. Et avez-vous rompu vos relations avec cette société lorsque vous êtes devenu administrateur du National?—R. J'y ai gardé un intérêt nominal.

D. Qu'appelez-vous un intérêt nominal?—R. Parce que mon fils venait d'entrer dans la société et je voulais voir...

D. Qu'appelez-vous un intérêt nominal? Quel est votre intérêt?—R. J'y avais intérêt à titre de chef de l'étude Décary, Barlow et Joron.

D. En d'autres termes, eux faisaient l'ouvrage et vous preniez la crème.

M. McGibbon:

D. A présent, monsieur Décary, n'est-il pas vrai que vous avez des centaines de lots autour des termini de Montréal?—R. Qu'est-ce que j'ai?

D. Des centaines de lots?—R. Moi?

D. Vous ou votre société?—R. J'ai des centaines de lots?

D. Oui, vous ou votre société?—R. Que voulez-vous dire par là, monsieur?

D. Je veux dire des lots.—R. Que nous avons des propriétés autour des termini?

D. Oui.—R. Pas un seul.

D. Votre société n'en a-t-elle pas?—R. Ni la société ni personne n'est intéressé là-dedans soit directement soit indirectement.

D. Mais vous avez agi comme notaires dans toutes ces transactions entre le public et le National?—R. M. Joron a servi de notaire dans toutes ces transactions, pas moi.

D. Eh bien, votre étude. Vous faites toute une distinction entre vous-même et votre étude. Je ne sais si vous la faites aussi bien dans la vie privée ou non. —R. Nous pouvons vous le prouver, monsieur.

D. Pour revenir au financement de cette affaire, un autre homme que vous aurait-il pu aller à la *Montreal Trust* emprunter le plein montant de cette somme?—R. Je ne sais. La *Montreal Trust* devra répondre là-dessus.

D. Est-il habituel, pour la population de la province de Québec, de pouvoir emprunter tout l'argent du prix d'achat d'une propriété et même plus?—R. Sur la garantie du National-Canadien, oui.

D. Oui, très bien.—R. C'était là la principale garantie.

D. La principale garantie était le National-Canadien?—R. Oui.

D. Et sur la force de cette garantie, vous avez emprunté $185,000?—R. Oui.

D. Puis vous avez loué la maison au National à 8½ p. 100.—R. J'ai emprunté de la *Montreal Trust Company* $185,000, sur l'entente précise que le loyer devrait être égal à 8½ p. 100. . .

D. Tout juste.—R.... dont 6½ p. 100 devait être versé comme intérêt sur le prêt et le reste servir à l'amortissement.

D. Oui, et lorsque les dix ans seraient expirés, une certaine partie de la dette serait amortie et la maison serait encore votre propriété?—R. Oui.

D. Eh bien, alors, le National paye au moins cela sur la valeur de la propriété.—R. Je vous l'ai dit, il y a un instant. Il est inutile de vous le répéter.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Décary. . .

M. DUFF: Laissez-le finir, monsieur le président.

Le TÉMOIN: Nous ne saurons cela que lorsque les dix ans seront finis. La propriété peut ne pas valoir le reste de l'hypothèque à cette époque.

Le président:

D. M. Décary, vous avez dirigé toutes les négociations relatives à l'achat de cette propriété soit avec M. Beardmore soit avec la *Montreal Trust*?—R. Non, monsieur.

D. C'est sir Henry Thornton qui les a toutes dirigées?—A. Oui, monsieur.

D. Vous a-t-il tenu au courant des négociations?—R. Il m'en a parlé une couple de fois.

D. Vous a-t-il tenu au courant des négociations?—R. Eh bien, il voulait savoir si le prix qu'on demandait était raisonnable ou non.

D. Je ne vous ai pas demandé cela, mais s'il vous avait tenu au courant des négociations?—R. Tout est ici.

D. Et il vint un temps où le prix s'est trouvé réduit à ce que vous trouviez raisonnable?—R. Oui.

D. Vous êtes-vous enquis de l'évaluation de la propriété avant de l'acheter? —R. Oui.

D. Et qu'était-elle?—R. $75,000.

D. Et vous saviez aussi que depuis plusieurs années sir Henry Thornton occupait cette propriété à titre de locataire annuel ou mensuel à raison de $600 par mois?—A. Oui.

D. Et vous seviez ce que la propriété avait rapporté?—R. Oui, c'est ce que vous appelez, comme a dit sir Henry. . .

D. Eh bien, c'est ce qu'elle rapportait, en tout cas?—R. Oui.

D. Vous pouvez appeler cela un loyer de misère ou tout ce que vous voudrez, mais en réalité, elle rapportait $600 par mois?—R. Oui.

D. Ce qui est loin de représenter l'intérêt sur $185,000. A présent, on vous a demandé de financer cette propriété et vous avez consenti à le faire?—R. Oui.

D. Sans aucune idée de récompense de votre part?—R. Absolument.

D. C'est l'histoire à laquelle vous voulez que le Comité ajoute foi?—R. Oui.

D. Très bien, analysons cela. Vous convenez de $175,000 comme prix d'achat de la propriété foncière—l'immeuble comme vous appelez cela dans Québec, je crois,—et $10,000 pour les biens mobiliers?—R. Oui.

D. Et vous vous êtes arrangé avec la *Montreal Trust Company* pour qu'elle vous avance la totalité de la somme requise?—R. Oui.

D. Et vous avez financé cela, si j'ai bien compris, par deux moyens: une hypothèque sur l'immeuble. Etait-ce sur les biens meubles aussi?—R. Sur l'immeuble seulement.

D. Dans Québec, vous ne donnez pas d'hypothèques sur les meubles?—R. Non.

D. Eh bien, c'était sur les immeubles, et il y avait cession du bail... —R. Non.

D. N'y a-t-il pas encore eu cession du bail?—R. Non.

D. Le loyer, par conséquent, n'est pas payable à M. Séguin mais à la *Montreal Trust Company?*—R. Oui.

D. Eh bien, vous avez dit il y a un instant que les loyers étaient payables à M. Séguin?—R. J'ai dit qu'ils étaient payés à Séguin et transmis à la *Montreal Trust Company.* Celle-ci pourrait exiger que le loyer lui soit versé directement.

D. En fait, la situation est que le loyer doit lui être versé en sa qualité de cessionnaire du bail?—R. Oui.

D. Et moyennant votre garantie personnelle... —R. Oui.

D. Vous avez donné une garantie personnelle du remboursement de $185,000 avec interêt à 6½ p. 100?—R. Oui.

D. Avez-vous votre garantie ici?—R. Oui.

D. Voyons-la. Elle est explicite.—R. La voici, monsieur.

D. Voyons ce qu'elle dit, car je présume que votre obligation personnelle vaut quelque chose.—R. Je le suppose.

D. Je l'espère.—R. Voici la copie.

D. C'est sous forme d'acte?—R. Non, c'est la lettre que je vous ai lue tantôt.

D. Oh! c'est la lettre du 24 juin 1930 que vous avez écrite à M. Donaldson? —R. C'est tout ce que j'ai.

D. Eh bien, je ne suis pas suffisamment versé dans les lois de la province de Québec, mais il me faudrait quelque chose de plus que cela, s'il s'agissait de ma société. Il me faudrait votre garantie. Vous ne l'avez pas donnée; mais ceci, dites-vous, est l'obligation qui vous lie à propos de ce marché?—R. Oui.

D. Oui, très bien. A part cela, la *Montreal Trust* détient l'assurance sur la propriété?—A. Oui.

D. Emise, je présume, au nom de M. Séguin, en sa qualité de propriétaire? —R. Oui.

D. M. Séguin a dit hier qu'il n'avait aucun intérêt personnel dans l'affaire, qu'il était simplement votre fiduciaire. C'est également vrai?—R. Il agissait sur mes instructions.

D. Il agissait sur vos instructions, mais la situation légale dans Québec n'est-elle pas... Je ne sais comment vous appelez cela dans votre pays?—R. Il achète la propriété en son nom.

D. D'après vos instructions?—R. D'après mes instructions.

D. Pour vous?—A. Pour moi, et je lui dis que je le tiendrai indemne.

D. Et vous ne vous êtes même pas fait donner une déclaration de fiducie? —R. Non.

D. Eh bien, d'après le droit commun, il est alors votre fiduciaire, et je crois que vous l'admettrez.—R. Oui.

D. N'oublions pas que, pendant tout ce temps, vous étiez administrateur du National-Canadien?—R. Oui.

D. Et à ce titre, vous étiez un fiduciaire du public canadien. Cela vous a-t-il jamais frappé?—R. Oui.

D. Vous aviez parfaitement conscience de votre responsabilité d'administrateur?—R. Oui.

D. Et vous faites louer cette propriété par votre fiduciaire—M. Séguin— pour le National-Canadien au moyen d'un bail dont copie se trouve au dossier? —R. Oui.

D. Et bail est daté du 8 août 1930 et il pourvoit à la location de la propriété pour une période de dix ans à compter du 1er jour d'août 1930 jusqu'au 31 juillet 1940?—R. Oui.

D. Et le loyer réservé par le bail est une somme équivalant à 8½ p. 100 de $185,000?—R. Exactement.

D. Dont 6½ p. 100 est pour payer l'intérêt sur l'emprunt?—R. Oui.

D. Et le reste, 2 p. 100, est logé à la *Montreal Trust Company* pour s'accumuler à intérêt composé?—R. Non, non; il n'est pas logé à la compagnie de fiducie du tout. Il est versé pour amortir.

D. Je sais où vous voulez en venir. Avez-vous l'hypothèque?—R. Certes.

D. Voyons-la; elle dira l'histoire. En passant, quelle est la somme d'assurance là-dessus?—R. $150,000 dont $135,000 sur l'édifice et $15,000 sur les meubles.

M. Duff:

D. Alors, si la maison brûlait ce soir, monsieur Décary, vous perdriez la différence?—R. Le terrain vaudrait quelque chose.

D. Oui, sans doute, le terrain vaudrait quelque chose.

Le PRÉSIDENT: Il devrait.

M. DUFF: Je ne veux pas que vous répondiez à la question, monsieur le président. Je voulais qu'il réponde lui-même. Voulez-vous être assez bon de garder le silence?

Le PRÉSIDENT: Voici l'hypothèque en date du 8 août 1930, passée devant le notaire Joron.

L'hon. M. Chaplin:

D. Monsieur le président, tandis que nous en sommes sur la question de l'assurance, j'aimerais poser une question. Est-il légal, dans la province de Québec, d'acheter des meubles au prix de $10,000 et de les assurer pour $15,000? Pourriez-vous percevoir cette assurance?—R. Je répondrai à cela en disant que lorsque j'ai pris la propriété, l'ameublement était assuré pour $40,000 et j'ai fait réduire la somme à $15,000.

D. Vous n'avez pas eu tous les meubles?—R. Eh bien, ce qu'on a enlevé ne valait pas $25,000.

D. On a enlevé les vieux meubles, n'est-ce pas, et on vous a laissé les bons morceaux?—R. Eh bien, je ne dirais pas cela.

L'hon. M. CHAPLIN: Je fais simplement remarquer que le prix payé pour ces meubles a été de $10,000, et je vous demande, en votre qualité d'avocat, si vous pourriez recevoir $15,000 pour ces meubles, si vous aviez un acheteur.

Le PRÉSIDENT: Je dirais oui si l'ameublement valait $15,000 et non dans le cas contraire.

Le TÉMOIN: Mais cela ne regarde pas la compagnie, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Revenons à l'hypothèque.

L'hon. M. CHAPLIN: Cela se rapporte à l'intérêt.

Le président:

D. L'article 1 prévoit un prêt de $185,000; et l'article 2 stipule que l'intérêt sur le prêt, jusqu'au remboursement, sera de 6½ p. 100; l'article 3 porte que l'emprunter doit rembourser ledit emprunt,—cela veut dire rembourser le principal?—R. Oui.

D. Au prêteur, le 1er août 1940, et non pas avant, sans le consentement par écrit du prêteur, la totalité du principal; et en attendant, réduire le principal du présent emprunt par des remboursements d'au moins 2 p. 100 de la somme du présent emprunt,—cela veut dire 2 p. 100 par année?—R. Oui.

D. Cela veut dire $3,700 par année?—R. Oui.

D. Cela représente $37,000 en dix ans?—R. Oui.

D. Vous connaissez bien ce document. N'y est-il pas stipulé que l'on doit vous allouer des intérêts sur les versements de $3,700 à accumuler pendant dix ans?—R. Non.

D. Y a-t-il quelque chose là-dedans?—R. D'après les termes de l'emprunt, vous payez 6½ p. 100 et le solde reste dû de temps en temps.

D. Le solde reste dû?—R. Oui. Si je le paye, je ne le dois plus.

D. Vous pouvez avoir raison. Je ne comprends pas. Cet emprunt doit porter intérêt depuis ce temps jusqu'au remboursement, au taux de 6½ p. 100 par année. D'après l'article 3, l'emprunteur s'oblige à rembourser l'emprunt au prêteur le 1er jour d'août 1940 et non plus tôt sans le consentement par écrit du prêteur, sauf par l'amortissement d'au moins 2 p. 100 de la somme du présent emprunt. Lesdits remboursements doivent être faits au prêteur semestriellement, et le premier paiement deviendra dû le 1er jour de février 1931, avec les paiements d'intérêts; et jusqu'audit remboursement, l'emprunteur devra payer l'intérêt au prêteur semi-annuellement dans les mois de février et d'août de chaque année, le premier paiement échéant au mois de février 1931. Dois-je comprendre, monsieur Décary, qu'on ne vous alloue aucun intérêt sur les paiements de 2 p. 100?—R. Non, on ne m'alloue pas d'intérêt; celui-ci diminue suivant la somme.

D. En d'autres termes, à la fin de chaque année ou de chaque semestre, il y a un reste et votre paiement d'intérêt est réduit?—R. Oui.

D. De sorte que vous récoltez une allocation au taux de 6½ p. 100 sur les paiements faits d'après le contrat?—R. Non, je ne fais pas cela.

D. Alors, je ne comprends pas.—R. Je vais vous l'expliquer, monsieur. Pour les six premiers mois, l'intérêt se paye sur $185,000 à 6½ p. 100; pour le deuxième semestre, l'intérêt se paye sur $183,150.

D. Il se paye sur $185,000, moins le paiement semi-annuel?—R. Oui.

D. Alors, qui reçoit la différence?—R. Personne. Cela s'accumule en amortissement.

D. Ils reçoivent leur argent?

L'hon. M. EULER: Demandez-lui des questions convenables. Vous ne pouvez intimider le témoin ici et vous faites aussi bien d'arrêter.

M. POWER: Nous ne sommes pas à l'enquête de la Beauharnois et vous n'êtes pas Peter White. S'il faut commencer une chicane, nous pouvons le faire, si vous le voulez.

Le PRÉSIDENT: Je comprends que vous n'aimez pas cela.

M. BEAUBIEN: Ce témoin n'est pas M. Fairweather. N'essayez pas de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas devoir répondre à cela. Je vais tâcher de prendre garde.

D. Un instant, nous allons recommencer. D'après ce que je comprends, à chaque semestre, le National verse une somme égale à 8½ p. 100 sur les $185,000? —R. Oui.

D. Peu importe ce qu'on en a fait?—R. Oui.

D. Pendant toute la période de dix ans, il verse cette somme, quelle qu'elle soit, à la *Montreal Trust Company*?—R. Oui.

D. Mais à mesure que passent les semestres suivants, on n'approprie au service de l'emprunt que l'intérêt de la partie de l'emprunt qui n'a pas été remboursée par les versements faits à même le 2 p. 100?—R. Voulez-vous que je réponde à cela?

D. Oui.—R. La compagnie verse 8½ p. 100 par année. La totalité du 8 p. 100 va à la *Montreal Trust* suivant les termes de ma lettre. Elle applique alors l'intérêt échu — elle impute sur cette somme la somme de l'intérêt sur le solde qui reste dû. Elle applique le surplus en réduction du capital.

D. Quel surplus?—R. Tout le surplus conformément à la lettre.

D. Y compris l'intérêt de l'intérêt?—R. Je ne sais pas ce que vous voulez dire.

D. N'avez-vous jamais entendu parler d'intérêt composé?—R. Oui, mais je ne vois pas à quel propos vous parlez de l'intérêt de l'intérêt, à moins qu'il n'y ait des intérêts échus qui ne soient pas payés. Lorsque vous payez l'intérêt, vous ne le devez pas.

D. Le principe du fonds d'amortissement, c'est que l'intérêt s'accumule et se crédite périodiquement, de sorte qu'il forme une bien plus forte somme que l'intérêt simple.—R. Oui.

M. BEAUBIEN: Pourquoi ne pas faire poser les questions par quelque bon avocat?

Le président:

D. A la fin des dix ans. A-t-on calculé mathématiquement ce qui serait le reliquat dû sur la somme de $185,000, et si on l'a trouvé, quel est-il?—R. Je ne l'ai pas calculé moi-même, mais cela peut se faire aisément.

D. C'est un calcul mathématique?—R. Oui, tout juste. Je crois que le reste serait de $135,000 à $136,000.

D. C'est-à-dire que les versements de 2 p. 100 effectués semestriellement au compte du principal, avec les intérêts accumulés, se monteront à environ $50,000? —R. A peu près cela.

D. Approximativement, je crois que vous avez raison.—R. Quelqu'un a dit hier soir, je crois, que cela effacerait toute la dette.

D. Je ne crois pas que cela aurait un tel effet.—R. Cela effacerait environ $50,000.

D. Tout dépendrait du taux d'intérêt alloué sur les accumulations, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et généralement, une compagnie ne paye pas plus que 6½ p. 100?—R. Oui, c'est suivant les termes du document.

D. De l'hypothèque?—R. Oui.

D. Sans doute, je n'ai pas eu le temps de lire l'hypothèque d'un bout à l'autre. —R. C'est ce qui arrive en réalité.

D. On vous alloue 6½ p. 100?—R. Oui.

L'hon. M. EULER: Puis-je vous poser une question, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Un instant, je vais finir.

L'hon. M. EULER: Puisque vous examiner le témoin, je crois qu'il vaudrait mieux que quelque autre préside pour protéger le témoin.

Le PRÉSIDENT: C'est une remarque gratuite. Le témoin n'a besoin d'aucune protection, il n'en a pas demandé et il serait peut-être content d'être délivré de son parti.

L'hon. M. EULER: C'est un examen contradictoire par le président et, à mon avis, c'est tout à fait inconvenant.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. Je suis sujet au jugement du Comité et du public aussi.

L'hon. M. EULER: Allez-vous parler pour le public?

Le PRÉSIDENT: Je m'en remets au jugement du public.

Le TÉMOIN: Je suis prêt à répondre à toutes les questions.

Le président:

D. Est-ce que je vous traite injustement, monsieur Décary?

M. POWER: Oh! oh!

Le président:

D. Car, dans ce cas, je veux vous traiter avec justice. Vous estimez, sans calcul mathématique, que les accumulations s'élèveront à environ $50,000. Ces paiements et ces accumulations ne finissent-ils pas par se trouver au crédit de E.

R. Décary?—R. Ce $50,000 de paiements, au bout de dix ans, baissera le prix de la propriété à $135,000. Si celle-ci vaut plus que cela à l'époque, alors la différence entre les deux sera un profit. Si elle vaut moins, il y aura une perte.

D. Je suis absolument d'accord avec vous. Nous ne savons pas ce qui peut arriver, mais vous êtes disposé à engager votre propre crédit et à prendre cet emprunt?—R. J'ai fait cela. J'ai donné l'option de rachat.

D. Mais en fait à prendre le marché tel qu'il est aujourd'hui, en supposant que la propriété vaille dans dix ans autant qu'elle valait lorsque vous l'avez achetée, il y a un bénéfice de $50,000 pour E. R. Décary, n'est-ce pas?—R. Pourvu que la propriété — si je puis la vendre $185,000, je suppose que je ferais un profit de $50,000.

D. Je suppose qu'il n'y a pas de doute là-dessus. Nous ne différons pas d'opinion autant que nos amis de l'auditoire l'ont pensé. A présent, j'aimerais vous signaler certaines conditions du bail:

> Le présent bail est ainsi fait subordonnément aux conditions et aux frais suivants qui en constituent l'essence et que le locataire s'engage et s'oblige à remplir et à acquitter.

Cette phraséologie est un peu différente de la nôtre, mais ce que je comprends, c'est que les conditions sont de l'essence du contrat...—R. Oui.

D. " Payer le coût du présent acte." — C'est l'usage dans Québec?—R. Oui.

D. La deuxième condition est de payer les impôts, etc.?—R. Oui.

D. C'est une des conditions à remplir annuellement. La troisième est celle-ci:

> Faire toutes les réparations, de quelque nature qu'elles soient, à l'immeuble décrit ci-dessus et loué par les présentes, et payer les primes d'assurance.

Telles sont les obligations à remplir annuellement, et elles sont dictées par le propriétaire, dans Québec, n'est-ce pas?

M. DUFF: Je propose que le reste du Comité s'ajourne.

M. MCGIBBON: Je ne crois pas que ce soit bien juste. M. Power a exigé tout le temps dont il avait besoin et il l'a eu.

M. DUFF: M. Power est sur le parquet de la Chambre. Le président n'a pas le droit de tenir avec le témoin une conversation que nous ne pouvons pas entendre. Il ferait mieux de se faire remplacer à la présidence et de venir ici, pour faire les choses comme il faut.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la manière de procéder est très convenable.

M. DUFF: Cela ne s'est jamais fait au Parlement.

Le PRÉSIDENT: J'ai vu M. Geary siéger ici à titre de président et poser toutes les questions qu'il voulait.

M. DUFF: Il a posé une ou deux questions lorsque les autres avaient fini.

L'hon. M. EULER: Nous ne nous opposons pas à ce que vous posiez des questions, mais nous demandons que vous veniez à la place qui vous convient.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce que je fais. Je suis ici.

L'hon. M. EULER: Est-ce là votre décision, monsieur le président? Je ne m'oppose pas à ce que vous preniez tout le temps que vous voulez, mais je crois que vous devriez descendre au milieu des membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est là une question de formalité qui n'a rien d'essentiel. Je reste ici jusqu'à ce que le Comité me renvoie.

D. Nous avons parlé de la deuxième condition du bail, celle qui se rapporte aux frais annuels, aux impôts et aux assurances. La troisième est de faire toutes

les réparations, de quelque nature qu'elles soient, à la propriété louée et de payer les primes d'assurance. Ces conditions se dictent par le propriétaire, n'est-ce pas? —R. Eh bien, la prime d'assurance-incendie est pour couvrir la valeur assurable de la propriété; on ne peut s'attendre à autre chose; on ne peut s'attendre à rien de plus ni de moins; de sorte que le propriétaire n'est pas libre de faire ce qui lui plaît sur ce point.

D. D'après votre loi, le propriétaire—je vous demande ce renseignement—pourrait exiger que le National assure cette propriété à sa pleine valeur assurable, quelle qu'elle soit?—R. Oui.

D. Et c'est ce qui s'est fait?

M. BEAUBIEN: Pour suivre le règlement, voulez-vous vous tourner par ici lorsque vous posez des questions et prier le témoin de faire la même chose lorsqu'il répond? C'est un point de règlement.

Le PRÉSIDENT: C'est très juste.

M. BEAUBIEN: Nous sommes aussi jolis que le témoin.

Le président:

D. Et qui a le droit d'ordonner ces réparations?—R. La loi y pourvoit en disant quelles réparations doivent se faire et que la maison doit être tenue en bon état.

D. Cela est en vertu de votre Code civil?—R. Oui.

D. Vous ne l'avez pas avec vous, je suppose?—R. Non.

D. En général, le propriétaire peut ordonner n'importe quelle réparation nécessaire et y insister?—R. Toutes les réparations nécessaires, oui.

D. Puis la quatrième condition,

> Remplir les conditions et stipulations, relatives à l'usage des lieux, couchées au contrat du locateur...

Restriction de construction alors? Voyez donc?—R. En effet.

D. Chose assez étrangère à cette enquête?—R. Non, cependant on stipule que la maison doit demeurer une habitation.

D. Puis le nº 5

> Quitter et laisser les lieux loués par cet acte à l'expiration de ce bail en bon état de conservation et tels..... et tels qu'à la prise de.....possession.

D. Ceci est une copie de la formule ordinaire et imprimée des contrats.

D. Elle y est?—R. Oui, la formule usuelle.

D. Rien pour la dépréciation?—R. Non, mais la loi l'autorise.

D. Je prends votre parole?—R. Merci.

D. Quelles sont les charges annuelles courantes de ce bail? Vous êtes le propriétaire?—R. Loyer de $15,000 et impôts,...

D. Quel en est le chiffre?—R. Je n'ai pas ce renseignement. C'est la compagnie qui solde la note.

D. Ne vous remet-on pas les reçus?—R. Parfois. $1,687.50,...

D. Que représentent-ils?—R. Des impôts, selon le reçu du dossier.

D. Loyer, $15,725?—R. Je ne sais. Le bail est sous vos yeux.

D. Le voici; $15,725?—R. Oui.

D. Et les primes d'assurance-incendie?—R. Pour trois ans. $247.50, $87.50, encore $87.50 et enfin $87.50...

D. Et encore?—R. Encore $87.50.

L'hon. M. Chaplin:

D. Voulez-vous répéter ces chiffres?—R. Nous allons vous en fournir le total.

Le PRÉSIDENT: $247.50 et quatre fois $87.50, jusqu'à présent.

Le TÉMOIN: $637.50 divisé par trois donnerait $212.50.

Le président:

D. Rien d'autre?—R. Non, que je sache.

D. Et les réparations annuelles?—R. La maison est en parfait état.

D. Cet achat a hanté le conseil d'administration pendant des mois. On nous a remis les procès-verbaux du comité exécutif et du conseil d'administration à partir d'une certaine date. La première relevée est celle du 17 septembre 1929 et est fournie par le comité dont vous êtes membre?—R. Oui.

D. A cette date le comité adopta une résolution.

> Attendu que de l'avis du comité exécutif il faut absolument un domicile convenable, à Montréal, au président du conseil et de la compagnie pour assurer la direction effective des affaires de cette dernière, il est résolu à l'unanimité que le comité fera le nécessaire pour louer une maison convenable et bien meublée à l'usage du président du conseil et de la compagnie aux conditions que le comité jugera par la suite appropriées.

Vous avez signé cette résolution?—R. Oui, si j'étais à la réunion. On ne peut s'attendre que je me rappelle toutes les réunions.

D. Vous étiez membre du comité?—R. Oui.

D. Et assistiez d'ordinaire aux réunions?—R. Oui, à moins d'absence de la ville.

D. Vous assistiez à celle-ci?—R. Probablement.

Le 23 septembre 1929, le conseil d'administration adoptait une autre résolution ainsi conçue:

> Pour faire suite à l'idée de louer une maison convenable à Montréal pour l'usage du président de la compagnie, il est décidé que la résolution à cet effet, adoptée le 17 septembre par le comité exécutif, soit approuvée, et le comité est en conséquence autorisé à louer, aux termes et conditions qu'il jugera raisonnables, une maison convenable et bien meublée pour l'usage du président de la compagnie.

Vous en souvenez-vous?—R. Non, mais j'ai pu être présent.

D. Vous connaissez les termes de la résolution; vous en avez une idée? Maintenant, je vous rappellerai que le jour même de l'adoption de la résolution du conseil d'administration, il est intervenu un contrat entre sir Henry Thornton et le National-Canadien à la date approximative du 23 septembre 1929; il en est question dans le témoignage de M. Dunning. Et l'acceptation de l'emploi par sir Henry Thornton se faisait le jour même où le conseil d'administration adoptait sa résolution.

D. Je lis l'allinéa 3:

> Rémunération.—La rémunération du chef administratif pour tous les services à accomplir au besoin pendant toute la durée de son engagement, aux termes du présent contrat, consistera d'un traitement annuel fixe (indépendamment de l'importance du travail ou des devoirs à exécuter au besoin et sans aucune autre forme de supplément ou de rémunération), de $75,000 par année...

Voilà le contrat du National-Canadien. Vous était-il étranger?—R. Oui.

D. Est-ce la première fois que vous en entendez la lecture?—R. Oui.

D. Ce contrat n'est-il jamais parvenu à la connaissance du conseil d'administration?—R. La chose n'était pas nécessaire.

D. Je fais erreur sur la date. Ce document nous est fourni par la compagnie. Le contrat du gouvernement était du 25 octobre 1929.—R. Il s'agit d'un marché conclu par le National-Canadien.

D. Mais il lui fallait l'approbation du conseil d'administration?—R. Je l'ai signé en ma qualité d'administrateur.

D. En effet, et j'allais y venir. Vous connaissez parfaitement les conditions du contrat passé avec sir Henry?—R. Possible. J'oublie.

D. Mais on peut toujours affirmer qu'au moment où vous l'avez signé vous le connaissiez?—R. Probablement, à l'époque.

D. Sans quoi vous ne l'eussiez jamais signé?—R. J'ai signé bien des documents en ma qualité d'administrateur. On m'en apportait souvent.

D. Il s'agissait ici de l'acceptation personnelle par sir Henry Thornton de donner ses services et vous l'avez signé pour le compte du National-Canadien?—R. Je crois, monsieur, si vous me le permettez et si vous croyez en ma parole...

D. Je n'émets aucun doute là-dessus.—R. Je ne me souviens nullement de ce contrat et cependant il porte ma signature.

D. Vous en avez oublié les conditions. Et je veux bien le croire. Mais vous n'allez pas dire que quand vous l'avez signé vous en ignoriez la teneur?—R. Je n'oserai rien dire.

D. Aujourd'hui vous ne seriez prêt à jurer de rien?—R. Non.

D. N'est-il pas exact d'affirmer que vous en connaissiez alors la teneur?—R. Oui.

D. Parfait. Et, le jour même du contrat, vous faisiez les démarches pour offrir à sir Henry Thornton une maison à titre gracieux et en sus de ses émoluments de $75,000 par année, en dépit de l'alinéa à l'effet que le versement de $75,000 élimine toute gratification ou indemnité d'aucune sorte?—R. Le conseil faisait les démarches; ne dites pas "moi".

D. Mais vous êtes du conseil?—R. Oui.

D. Et vous avez signé les contrats en votre qualité d'administrateur?—R. Je désire vous déclarer nettement que le jour où l'on songea à donner une maison à sir Henry Thornton, j'appris que M. Dunning, que je n'avais jamais rencontré pendant toute la durée de mes fonctions d'administrateur, savait à quoi s'en tenir et avait laissé toute liberté aux membres du conseil d'administration.

D. Reconnaissons que M. Dunning était alors malade et le fut pendant des semaines. Le contrat est signé fin octobre, soit un mois plus tard. Qui vous a dit que M. Dunning était au courant? Sir Henry Thornton?—R. Ce doit être lui; à cette déclaration, le sous-ministre des Chemins de fer, assis à la table, est resté coi.

D. Et vous avez accepté?—R. Oui.

D. Toutefois le même jour où vous signiez un contrat pour obtenir les services de sir Henry Thornton à $75,000 par année et pour tous les jours de l'année, et ce sans bonification ou gratification d'aucune sorte, vous adoptiez une résolution à l'effet de donner à ce dernier une maison qui devait coûter au pays $18,000 par année?—R. Je ne m'en souviens pas. Je ne sais si ce document fut signé le jour, la veille ou le lendemain de la réunion...

D. On nous dit qu'il y a eu une réunion le 23 septembre?—R. J'ai compris que vous aviez les procès-verbaux sous les yeux et affirmiez qu'il y avait eu réunion.

D. J'ai en mains une copie des procès-verbaux déposée par sir Henry Thornton lui-même et dont l'authenticité fut reconnue par M. Ormsby? (Il indique les documents au témoin).—R. Possible que j'y fus. Si M. Ormsby l'affirme, je ne le contredirai pas.

D. En fait, vous avez signé le contrat ce jour-là?—R. Cela ne veut pas dire que je l'aie signé exactement le 23 septembre.

D. Oh! La date importe peu. En fait, vous avez signé ce contrat à l'époque de cette réunion?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Ceci clôt la discussion.

M. Duff:

D. A propos de l'assurance sur la maison, soit $135,000, est-ce là tout ce que vous avez pu obtenir des compagnies d'assurances, compte tenu de la valeur de la maison?—R. Oui.

D. Et si la maison était incendiée cette nuit; et si vous pouviez disposer du terrain pour, disons, $20,000, et retiriez de la compagnie d'assurances $135,000, soit un total de $155,000, qui perdrait l'écart de $30,000 entre ce montant et le prix de la maison pour lequel vous vous êtes porté responsable?—R. La *Montreal Trust* l'exigerait sur ma garantie.

Le PRÉSIDENT: Aucun doute là-dessus.

M. Duff:

D. Ai-je raison de croire que ce soi-disant 2 p. 100 n'est qu'un montant fort raisonnable réparti sur dix ans et vous indemnisant des risques que pouvaient vous faire courir les hasards auxquels était exposée la maison dans ce laps de temps?—R. Je n'y ai pas pensé une minute. J'ai simplement cru que la maison ne vaudrait pas plus, après dix ans, que le solde de l'hypothèque.

D. N'est-il pas aussi parfaitement possible que la maison, même si elle n'était ni incendiée ni avariée, pût après dix ans valoir beaucoup moins que le montant pour lequel vous vous êtes engagé?—R. Possible.

D. On a parlé de vos honoraires de notaire, ceux de votre étude Décary, Barlow et Joron et non de vous-même, pour le travail effectué pour le Canadien-Nord de McKenzie & Mann et le National-Canadien; avez-vous exigé les honoraires que demanderait n'importe quelle étude de notaire de Montréal? Je veux dire: existe-t-il un tarif réglé par la loi chez les notaires?—R. Absolument.

D. Et vous avez demandé les mêmes honoraires?—R. Pas davantage.

Le PRÉSIDENT: Après votre entrée à l'administration a-t-on adopté une résolution légalisant les services de votre étude?

Le TÉMOIN: Non, on a simplement conservé les services de notre étude.

L'hon. M. Euler:

D. Je désire tirer au clair quelque chose qui me passe dans l'idée. On a beaucoup daubé et critiqué parce que M. Décary avait obtenu 8½ p. 100 quand il ne versait lui-même que 6½ p. 100; je veux dire qu'il existait une marge de 2 p. 100 qui allait, disait-on, à M. Décary pour sa part de profits. Ce dernier a déclaré douter que la maison pût valoir pleinement le coût d'achat, $185,000, après dix ans. Je désire lui demander si dans sa pensée et du chef de l'usure et de la durée une maison se déprécie chaque année de 2 p. 100? Il me semble raisonnable de dire, sans preuve à l'appui, que les maisons peuvent perdre de leur valeur pour au moins 2 p. 100 par année, que ces deux pour cent et le reste se trouvaient prévus dans la clause à l'effet que la maison devait être remise dans l'état où elle était à l'entrée du locataire. Ce que je prétends, ou pense c'est que tout en étant tenu de mettre la maison en aussi bon état, cela ne voulait pas dire qu'il fallait réparer l'usure du temps. Je désire savoir si le témoin croit ou a jamais cru que les deux pour cent devaient compenser cette dépréciation?—R. Nul doute, et tout le monde l'admettra, que même remise dans le même état, je veux dire l'état de conservation, cette maison sera tout de même plus vieille de dix ans. Dans dix ans je puis être aussi solide qu'aujourd'hui mais je n'en ai pas moins dix ans de moins à vivre. De même pour les maisons.

M. Duff:

D. Votre étude exerçait-elle les fonctions de notaires du National-Canadien avant 1921?—R. Oui, du National-Canadien depuis ses débuts, du Canadien-Nord depuis son installation à Montréal; et du Pacifique-Canadien avant et après ma nomination au National-Canadien.

D. Exerce-t-elle encore ces mêmes fonctions pour le National-Canadien? —R. Oui.

M. MacMillan:

D. Je désire demander à M. Décary si lui-même ou quelqu'un de son étude s'est intéressé à l'achat d'une propriété à propos du projet du terminus de Montréal?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous joué le rôle d'agents en cette affaire?—R. Non. Nous n'avons rien eu à faire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Personne de votre étude?—R. Je me suis occupé personnellement et pour le compte de la compagnie de cet achat par l'intermédiaire d'agents, mais depuis que j'en suis l'un des administrateurs, tout achat de propriété pour le compte du National-Canadien fut fait par l'intermédiaire d'agents de l'extérieur. Nous achetions pour le Canadien-Nord avant ma nomination mais pas depuis.

Le PRÉSIDENT: Et les achats pour le pont de Montréal?—R. Non. Nous ne nous occupons pas de ces transactions, si c'est ce que vous voulez savoir.

M. MACMILLAN: J'attends une réponse du témoin; il n'est pas nécessaire qu'il converse avec vous.

Le PRÉSIDENT: Je lui ai posé une question.

M. MacMillan:

D. Je demande à M. Décary quelles entreprises il a dirigées. Il affirme en avoir administrées.—R. La B. W. Ogilvie, par exemple.

D. Une maison de courtage en immeubles?—R. Oui.

D. Qu'entendez-vous par "diriger"?—R. On me reconnaissait, à tort ou à raison, des connaissances en immeubles à Montréal. En qualité d'administrateur, je n'étais pas payé pour l'achat d'immeubles, mais on me rémunérait pour mes avis, M. Clark était chargé des achats.

D. Pour le National-Canadien?—R. Oui. Il existait un comité de l'immeuble composé de sir Henry Thornton, président, Gérard Ruel, avocat en chef, et E. R. Décary qui veillait aux achats d'immeubles; on me confiait donc les affaires immobilières.

Pour les achats d'immeubles à Montréal on me demandait qui pouvait le mieux conduire l'affaire. Je nommai, ou plutôt je désignai John-H. Hand. Je ne tenais pas compte de la couleur politique, car John-H. Hand est conservateur.

D. Vous avez désigné cet homme pour les achats de propriétés?—R. Oui. La compagnie avait cinq ou six experts pour faire sa besogne, pour l'aider. Ces personnes étaient John-H. Hand, D.-W. Ogilvie, Gaspard Archambault, Guy Ross et M. Desaulniers.

D. C'est-à-dire, vous avez simplement recommandé ces gens?—R. Oui.

D. Les a-t-on tous acceptés?—A. Oui.

D. En a-t-on recommandé d'autres?—R. On a pu en employer d'autres; je l'ignore; je sais qu'on a employé Ernest Pitt, pendant un temps.

D. Vous ignorez qui l'a recommandé—R. Oui.

D. Savez-vous quelles propriétés, ces gens firent acheter par la compagnie pour le terminus, le prix?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Un mot. Avez-vous fait évaluer cette maison avant de l'acquérir?—R. J'ai fait moi-même l'évaluation.

D. On n'a eu recours à aucun estimateur indépendant?—R. Je priai M. Archibald de visiter la maison et de me dire son avis sur son état.

D. Qu'est-il?—R. Architecte réputé de Montréal.

D. Intéressé dans l'affaire des termini de Montréal?—R. Cela est parfaitement étranger à la chose.

D. Mais enfin c'est le même homme?—R. Absolument.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser des questions?

Le témon se retire.

Le PRÉSIDENT: Je désirerais faire dire deux mots par une personne qui doit partir ce soir; il s'agit de M. Knubley, de la *Montreal Trust Company*. Ce sera court, M. Décary ayant épuisé la question.

HENRY-J. KUNBLEY est assermenté.

Le président:

D. Vos adresse et profession?—R. Directeur de la *Montreal Trust Company*, de Montréal.

D. Directeur de la *Montreal Trust Company*?—R. Oui.

D. Etes-vous au courant du prêt consenti par la *Montreal Trust Company* à G.-Henri Séguin?—R. Oui.

D. Qui a négocié l'emprunt?—R. D'abord M. Donaldson, directeur général, en faveur de M. Décary.

D. Vous a-t-on mis au courant des détails du prêt?—R. Non. M. Décary télephona ou rencontra M. Donaldson et lui soumit les grandes lignes de l'affaire; puis ce dernier le pria de mettre le tout par écrit, ce qui fut fait.

D. Avez-vous cet écrit?—R. C'est le document que vous a soumis M. Décary.

D. La lettre qu'il a écrite, je veux dire la copie? L'original est en votre possession?—R. Oui.

D. Parfait; poursuivez. Si vous le produisez, nous le verserons au procès-verbal et nous vous le rendrons ensuite.—R. Je n'en ai qu'une copie.

D. Vous jurez que-elle est authentique?—R. Oui.

D. Du 24 juin 1930?—R. Du 24 juin 1930.

THE TITLE GUARANTEE AND TRUST CORPORATION OF CANADA

Rue Saint-Jacques, ouest 134.

MONTRÉAL, le 24 juin 1930.

M. F.-G. DONALDSON,
Directeur général de la
Montreal Trust Company,
Montréal.

Cher monsieur DONALDSON,—Pour faire suite à notre entretien de l'autre jour au sujet de la maison Beardmore sise avenue des Pins, moi-même ou mon représentant nanti de ma garantie personnelle achètera la maison à raison de $185,000 comptant, pour ensuite la louer au National-Canadien pour dix ans à un prix représentant 8½ p. 100 par année, net, impôts, réparations et améliorations en plus.

Vous consentirez un prêt pour ce montant de $185,000 pour dix ans à 6½ p. 100, l'écart entre le montant des intérêts versés et le 8½ p. 100 devant servir de fonds d'amortissement sur le prêt même. Votre compagnie recevra une première hypothèque sur la maison et un transport absolu du bail du National-Canadien en garantie du prêt.

Il nous faut terminer cette transaction dès les premiers jours de juillet. Veuillez dire si ceci vous agrée et obliger.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) E. R. DÉCARY,
Président.

E.-R. D: B.-M.R.

D. Voilà la lettre et les grandes lignes des conditions. C'est ce que l'on appelle ses obligations sur le prêt?—R. Oui.

D. Elle donne les grandes lignes des conditions?—A. Oui.

D. M. Décary nous a dit que cette lettre constituait aussi une garantie de sa part de rembourser le principal et les intérêts. Etes-vous du même avis?—R. Nous y voyons une garantie personnelle de sa part.

D. Aux termes de la loi de Québec?—R. Que la forme en soit légale ou non et liant sa succession. . .

D. Vous n'êtes pas avocat?—R. Non.

D. A tout événement, vous détenez ce document de ses mains et le considérez comme constituant une garantie personnelle du prêt?—R. Oui.

D. Cette considération a-t-elle facilité le prêt—R. Oui. Il y est entré deux éléments: la garantie personnelle de M. Décary et la cession du bail en faveur du National-Canadien comme garantie accessoire complémentaire.

D. Les deux éléments principaux?—R. Oui, principaux.

D. Avez-vous fait estimer la maison?—R. Non. Nous consentions à effectuer le prêt contre cette garantie et cette cession du bail.

D. Je voudrais pouvoir emprunter aussi facilement. Toutefois ce sont là les deux éléments uniques ou principaux?—R. Oui.

D. Qui profitera des 2 p. 100 compris dans le loyer et dont vous avez entendu parler ici même cet après-midi?—R. Les 2 p. 100, ou le pourcentage en sus des intérêts, sert à amortir le principal du prêt et à réduire le montant à nous dû à l'expiration des dix années.

D. Et à la fin de chaque six mois, j'imagine. . .—R. A la fin de chaque période de six mois au cours de laquelle nous encaissons ces intérêts; ces derniers sont calculés et l'on en fait reporter une certaine proportion au compte des intérêts et le solde à l'amortissement du principal.

D. Et les intérêts au prochain versement étaient calculés sur le principal réduit?—R. Oui.

D. Et ainsi de suite?—R. Oui.

D. Avez-vous fait un calcul du chiffre auquel vous arriverez ainsi à la fin des dix ans?—R. Environ $50,000. Mais ce calcul ne s'est fait qu'hier après réception de votre télégramme. On ne l'a pas vérifié.

D. Mais il se rapproche de la vérité?—R. Oui.

D. Et le profit, quel qu'il soit, échoit à M. Décary?—R. Le profit va à tous les intéressés; et sur réception du solde au bout des dix ans, nous donnerons quittance.

D. Au propriétaire de la maison?—R. Oui.

D. Et si c'est M. Décary, ce dernier en profitera?—R. Pour nous, le profit échoit à M. Séguin.

D. Vous avez entendu ici même la déclaration que M. Séguin n'est que le prête-nom de M. Décary?—R. Oui.

D. Et la lettre du 24 juin montrerait que M. Décary est l'éminence grise et non M. Séguin?—R. Il a fourni sa garantie personnelle. La lettre dit que ce sera lui ou son représentant.

D. La chose avait peu d'importance pour vous puisque vous agissiez sur la foi d'une garantie et du bail du National-Canadien?—R. Oui.

D. Auriez-vous consenti le prêt sans le bail du National-Canadien?—R. Nous aurions refusé sans la garantie et la cession du bail.

M. Duff:

D. Votre garantie, en cas d'incendie, n'est que de $135,000?—R. Oui.

D. Si la maison était incendiée cette nuit, ces polices ne vous rapporte que $135,000?—R. Exact.

D. Et le terrain s'aliénant pour environ $20,000, de qui vous viendrait le solde de $35,0000? A qui vous adresseriez-vous?—R. A M. Séguin d'abord et, à défaut, à M. Décary.

L'hon. M. Euler:

D. C'est votre avis. Eussiez-vous consenti ce prêt en son entier sans la garantie de M. Décary?—R. Avec une bonne garantie?

D. Non, eussiez-vous prêté sans autre garantie que le bail?—R. Je l'ignore, mais je ne crois pas que nous eussions été enclins à le faire.

D. Vous faites le plus grand cas de la garantie offerte par M. Décary?—R. Oui.

D. Qui éliminait de grands risques pour vous?—R. Oui.

M. Munn:

D. Un mot. Pouvez-vous dire si la propriété a perdu de sa valeur à Montréal pendant la crise actuelle?—R. Je ne suis pas expert en immeuble mais je crois naturellement que la valeur de la propriété a baissé comme celle des titres; peut-être pas dans la même mesure mais dans une certaine proportion. La demande de la propriété est rare de nos jours, ce qui empêche d'en obtenir autant qu'en temps normal.

D. Je crois que les maisons à Montréal, comme dans les autres parties du pays, ont bien baissé de valeur. Ceci admis pour Montréal et tout le Canada et M. Décary se constituant votre garantie, la chose prendrait une grande importance si les conditions actuelles venaient à durer?—R. Ce dernier court un grand risque, c'est certain. On peut se demander ce que vaudra l'immeuble dans dix ans.

D. Dans les conditions actuelles la dépréciation de l'immeuble à Montréal est grande?—R. Oui, et les maisons, surtout les grandes, se vendent difficilement.

M. Duff:

D. Monsieur Knubley, ce que vous savez de la population de Montréal vous permet-il de croire que dans dix ans les acheteurs d'une maison de $185,000 seraient nombreux?—R. Je n'aimerais pas exprimer d'opinion sur ce point. Cela me dépasse.

D. Mais quelle est votre opinion?—R. Tout dépendra de la situation dans dix ans.

Le président:

D. N'est-ce pas qu'on trouve toujours des acquéreurs de ces maisons de luxe mais en petit nombre et plus difficilement que pour les maisons moins coûteuses?

M. DUFF: Ces acquéreurs sont fort peu nombreux.

M. MacMillan:

D. Je demanderai au témoin si sa maison a discuté l'acquisition de cette maison avec sir Henry Thornton avant le prêt?—R. Non, monsieur.

D. Sir Henry est-il l'un de vos administrateurs?—R. Oui.

D. Depuis quand?—R. Depuis le 4 avril 1930.

Sir HENRY THORNTON: Permettez-moi, monsieur le président, de faire ici une déclaration. Je voulais la faire cet après-midi à l'ouverture de la séance, puis j'ai oublié. M. MacMillan m'a demandé si j'étais administrateur quand cette transaction s'est préparée ou conclue par l'intermédiaire de la *Montreal Trust Company*. J'ai répondu non. Je me suis fié à ma mémoire et je veux croire que, tous, vous croirez que j'ai agi au mieux de ma souvenance; j'ai constaté, depuis, que je l'étais, et je vous prierais d'agréer cette explication. J'étais administrateur, à l'époque.

Le président:

D. Voici un contrat, produit par M. Décary, en faveur de Georges-Henri Séguin et auquel est jointe la cession du bail?—R. Oui.

M. MUNN: Croyez-vous M. Décary capable de trouver quelqu'un disposé à assumer ses obligations?

Le PRÉSIDENT: Je ne le demanderais pas; c'est affaire d'opinion.

M. MUNN: Prenons les choses comme elles sont; je suis d'avis que s'il y était acculé il lui en coûterait $25,000 à $30,000.

Le PRÉSIDENT: Ceci ne constitue pas un témoignage.

Le TÉMOIN: Je n'oserais affirmer que personne osât assumer ses obligations de nos jours.

M. MUNN: Et personne n'y songerait non plus.

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

M. GEARY: Un mot. A-t-il négocié un autre prêt semblable à celui-là, avec garantie personnelle secondée d'une hypothèque et d'une cession de bail?

Le TÉMOIN: Pas que je me rappelle; pas avec cession de bail et garantie personnelle.

M. GEARY: Vous n'avez pas personnellement approuvé la solidité de la garantie en cause?—R. Non, notre directeur général l'a fait.

Le PRÉSIDENT: Rien d'autre? Nous levons la séance.

Le Comité s'ajourne au mardi, 10 mai 1932, à onze heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES, salle d'audience 231.

Le 10 mai 1932.

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

Le PRÉSIDENT: M. Chaplin désire présenter une motion relative à la copie d'un document.

L'hon. M. CHAPLIN: Je propose:

> Que soit acquitté le montant de $10 réclamé par M. G.-Henri Séguin, de Montréal, pour l'envoi d'une copie de l'acte de vente de la maison de Montréal, copie demandée par le président le 3 mai et reçue le 7 mai.

Je trouve la note un peu élevée mais je me demande ce qu'on peut faire quand on demande une chose sans en savoir le prix d'avance.

Le PRÉSIDENT: La note est conforme au tarif, n'est-ce pas?

M. POWER: Je ne la trouve pas trop élevée pour un document de cette importance.

L'hon. M. CHAPLIN: Naturellement, on peut s'attendre à ce que M. Power la justifie.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons beaucoup à faire dans ce Comité. On a posé de nombreuses questions, et je crois que la plupart des réponses sont prêtes ou en cours de préparation; mais en premier lieu, j'espère que le Comité ne perdra pas de vue le fait qu'il a voté sans discussion ni étude un crédit de soixante et un millions et demi; or, j'espère que le Comité se mettra à l'étude de ce crédit le plus tôt possible. Après tout, ce travail est le plus important.

Entre-temps nous pourrions faire autre chose; mais j'ai hâte que le Comité revienne à l'étude de cette question importante.

L'hon. M. CHAPLIN; Il y a dix jours, j'ai demandé le compte depuis deux ans des dépenses de M. J.-Gill Gardner. Il me semble qu'il ne fallait pas tant de temps pour le préparer.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry dit qu'il sera prêt demain matin.

M. MACMILLAN: En parcourant les témoignages du 27 avril je constate qu'à une réunion du conseil d'administration du 23 septembre 1929, on a adopté une résolution insérée au procès-verbal de la réunion du comité exécutif du 17 septembre 1929. Je vais lire le procès-verbal de la réunion du comité exécutif du 24 mars 1930. Voici:—

> Le président quitte alors la réunion et on mentionna la résolution du conseil d'administration, adoptée le 23 septembre 1929 touchant la location d'un domicile officiel pour le président et ainsi que les démarches entreprises à cet effet.
>
> On décida que, pour donner effet à l'intention des administrateurs et la rendre effective de la date même de la résolution on devait, lors de l'acquisition de la maison, faire un arrangement avec le président, quant au loyer, à compter de la date du présent contrat.

Or, la résolution ci-haut du conseil d'administration ne dit absolument rien d'un effet rétroactif, et je demanderais au président du Comité si le président a reçu de l'argent en lieu et place de loyer à compter de la date de la réunion du conseil d'administration du 23 septembre 1929 jusqu'au jour où l'on réussit à obtenir un bail pour la maison.

Sir HENRY THORNTON: Comme M. MacMillan le dit, quand on aborda ce sujet je quittai la salle et laissai toute liberté aux administrateurs; ces derniers furent d'avis qu'il s'agissait de voir à ce que la disposition relative à la maison datât du jour de la première résolution (je ne sais quel jour ce fut) et que l'on devrait me dédommager pour ce que j'avais eu à acquitter de loyer dans l'entre-temps.

M. MACMILLAN: De quel montant s'agissait-il?

Sir HENRY THORNTON: Je ne le sais pas de mémoire mais je puis facilement m'en informer.

M. MACMILLAN: Dans ce cas je lis la résolution du conseil d'administration du 23 septembre 1929:—

> Pour faire suite à l'idée de louer une maison convenable à Montréal pour l'usage du président de la compagnie, il est décidé que la résolution à cet effet adoptée le 17 septembre par le comité exécutif soit approuvée, et le comité est en conséquence autorisé à louer, aux termes et conditions qu'il jugera raisonnables une maison convenable et bien meublée pour l'usage du président de la compagnie.

Telle fut la résolution du conseil d'administration que le comité exécutif mentionne plus tard; je n'y vois rien qui autorise le comité exécutif à octroyer cette indemnité rétroactive comptant du 23 septembre au jour de la location de la maison du président par le National-Canadien. Je me demande où vous trouvez cette conclusion dans la résolution.

Sir HENRY THORNTON: Je réponds en affirmant que je n'ai rien eu à faire en l'occurrence. Je quittai la salle et laissai ces messieurs débattre la question; je ne voulais pas assister à la discussion. Enfin c'est ce qu'on jugea bon de faire. On voulait faire remonter la location au jour où l'on adopta la première résolution. Je n'en sais pas davantage. Mais je puis vous donner les faits précis et je le ferai demain.

M. MACMILLAN: Il s'agissait d'un supplément de $6,000?

Sir HENRY THORNTON: Je ne me rappelle pas. Il me faudrait consulter les chiffres.

M. MACMILLAN: Je désire protester. Mes électeurs ne m'envoient pas ici pour laisser faire des manigances secrètes comme celle-là; je veux dire recevoir de la compagnie des émoluments, appointements ou gratifications supplémentaires.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry Thornton affirme que le vote et la résolution se passent de commentaires.

M. MACMILLAN: Rien au procès-verbal de la réunion du conseil d'administration pour appuyer ce qui s'est fait; c'est mon idée.

Le PRÉSIDENT: Qui rende le bail rétroactif? Moi non plus. Mais la chose s'est faite, nul doute là-dessus.

M. BEAUBIEN: Il y a quelques jours, j'ai cherché à me renseigner sur les améliorations effectuées au Château-Laurier, le chiffre du loyer et le nombre de pièces.

Sir HENRY THORNTON: Je vous le dirai demain.

L'hon. M. MANION: Puisqu'on parle des améliorations au Château Laurier, j'en profite pour déposer au dossier une lettre de sir Henry Thornton à moi-même en date du 2 janvier 1931. Puis-je déclarer d'abord qu'il y avait eu échange de vues entre lui et moi sur les aménagements à faire subir au Château Laurier? En fait nous nous efforcions de réduire les dépenses de capital, et c'est alors que sir Henry Thornton m'écrivit cette lettre.

M. BEAUBIEN: Pourquoi ne pas avoir parlé de cela tout de suite?

L'hon. M. MANION: Parce que j'ai préféré agir maintenant, vu que mon ami soulève la question. J'en vois rire, mais je ne crois pas que personne puisse avoir d'arrière-pensées sur les faits et je me contente de déposer la lettre de sir Henry Thornton. Vous allez certainement dire comme moi. Cette lettre m'a été écrite pour servir à répondre aux questions éventuelles.

M. POWER: Toute l'affaire est dans cette lettre, c'est entendu.

L'hon. M. MANION: Pour cela, interrogez sir Henry Thornton. Il est l'auteur de la lettre. Je lis donc:

Copie

CHEMINS DE FER NATIONAUX,

MONTRÉAL, P.Q., le 2 janvier 1931.

Cher Dr MANION,—A propos de l'appartement présentement aménagé pour le premier ministre au Château-Laurier je désire qu'il soit bien entendu que l'administration de la compagnie et moi-même en particulier en prenons toute la responsabilité. Huit ou dix mois passés, il m'est arrivé de me trouver chez l'honorable chef de l'opposition (présentement premier ministre) et de lui déclarer qu'il avait droit à un appartement plus convenable. Les pièces n'étaient pas en mauvais état, mais il ne me semblait pas qu'ils fussent ce qu'il fallait à un personnage aussi important. Pour une raison ou pour une autre la chose fut oubliée.

La dernière élection à peine terminée, j'appris que le premier ministre songeait à se faire construire une maison à Ottawa. Naturellement, nous ne voulions pas perdre un hôte aussi précieux. De là l'idée d'aménager à son intention au Château Laurier quelque chose qui pût en superficie donner l'illusion d'une maison. Je fis donc préparer un devis selon ce que j'avais en tête. Après de longs délais ce devis fut adopté.

Je ne vois pas que l'on puisse blâmer la compagnie d'avoir aménagé un appartement convenable au premier ministre du pays, étant donné que ce dernier payait un loyer convenable. Pure question d'affaires. En effet,

pensez donc! Le premier ministre locataire du Château Laurier! L'hôtel en tire du prestige et par ricochet des avantages pécuniers considérables. Advenant son départ, il serait facile de louer l'appartement à l'un des diplomates étrangers demeurant à Ottawa ou à d'autres. En un mot, tout ce travail ne serait certainement pas perdu.

Bien à vous,

(Signé) H. W. THORNTON.

L'hon. R. J. MANION, D.M., député,
ministre des Chemins de fer et Canaux,
à Ottawa, Ontario.

Puis-je ajouter que le premier ministre m'a téléphoné ce matin avoir entendu dire que ceci allait être soulevé et qu'il désirait témoigner.

M. BEAUBIEN: Je ne désirais pas ouvrir la discussion; je voulais simplement déclarer, tout en posant la question, qu'il courait des bruits et qu'il valait mieux mettre les choses au point, vu le peu de fondement, selon moi, de ces bruits. Je veux croire que le ministre ne m'accusera pas de motifs cachés. Le président va, j'espère, me justifier.

Le PRÉSIDENT: Ne me demandez pas de venir témoigner pour vous, je vous prie.

M. POWER: La discussion vient avant la connaissance des faits.

M. MCGIBBON: Il y a dix jours que j'ai proposé une motion.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y a une motion. Le secrétaire dira si j'ai tort. Vous le savez, on a créé un petit sous-comité pour aller à Montréal se renseigner sur certains faits relatifs aux dépenses du haut personnel. Il s'est rendu à Montréal et en est revenu et il a soumis à ce Comité un mémorandum daté du 20 avril et adressé à M. McLaren, contrôleur des chemins de fer Nationaux, qu'il prie de bien vouloir déposer devant ce Comité, si j'ai bien saisi, certains renseignements et comptes spéciaux. Sir Henry Thornton m'autorise à déclarer qu'il ne juge pas de l'intérêt de la compagnie de présenter ces comptes et que pour cette raison il s'oppose à leur production.

Le Comité décidera, semble-t-il; il ne s'agit pas de prier le président de rendre une décision, mais me trouvant debout j'ai cru bon de dire ceci pour la gouverne du Comité. On a découvert, l'an dernier, un compte de près de $2,000,000 pour frais de déplacement et de réception pour 1930 des membres du comité exécutif et du haut personnel des chemins de fer Nationaux. Voilà qui n'est pas exagéré. Plus tard, on apprit qu'en 1931 ces frais étaient réduits de $300,000.

M. DUFF: Chose naturelle dans les circonstances.

Le PRÉSIDENT: Ce sont les faits purs et simples et quelles qu'en soient les raisons que je ne donne pas d'ailleurs.

M. MACMILLAN: Est-ce bien $300,000 ou $700,000?

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est $300,000 de moins pour 1931-1932.

M. FAIRWEATHER: $366,000.

Le PRÉSIDENT: M. Fairweather dit $366,000 et, selon des déclarations faites devant le Comité par le Dr McGibbon, je crois, à l'effet qu'en tablant sur la réduction de cette année si elle continue à la même allure que pendant les premiers mois de l'année, ce fléchissement atteindra probablement les trois quarts de million. On a aussi affirmé devant le Comité qu'un nouveau mode de vérification est né, soit du chef du conseil d'administration, soit du comité exécutif, en vue de vérifier ce fléchissement des dépenses. Devant ces faits je dirai au Comité que cette question peut parfaitement être renvoyée au comité exécutif avec instruction de poursuivre la besogne afin que toute la question des dépenses puisse être réglementée. C'est tout.

L'hon. M. EULER: Je vous suis fort reconnaissant de cette proposition, non parce que la chose s'imposait mais parce que, à mon sens, elle était de nature à protéger les intérêts de la compagnie. En fait, je crois que le principe fut établi à peu près à notre première réunion quand un des membres du Comité demanda la production de copie du compte de dépenses pour la gouverne du Comité. Je demandai à l'époque, à un membre du comité exécutif du conseil d'administration actuel, M. Boys, s'il croyait être de l'intérêt de la compagnie de divulguer ce renseignement. Réponse négative, étayée, par ailleurs, par le président du National-Canadien; finalement on en vint au vote et on décida de ne pas fournir le renseignement sous cette forme.

Il me semble que, la question fut alors réglée en principe; cependant on y revint plus tard et on nomma un sous-comité.

Je désire une fois de plus qu'il soit bien compris—et je compte ici sur la confiance des membres du Comité—que je ne vois pas d'un bon œil la suppression d'un renseignement qui puisse servir les intérêts de la population ou de la compagnie. Mais, je ne puis concevoir l'à-propos de discuter au Comité une question aussi triviale, à certains points de vue, et sous d'autres aspects, plus ou moins importante.

M. KENNEDY: Comment savez-vous qu'elle est de peu d'importance puisque vous ne la connaissez pas?

L'hon. M. EULER: Je crois en savoir quelque chose et je sais la nature triviale de certaines accusations portées ici même.

J'ai toujours prétendu que dans ces questions qui prêtent flanc à la discussion, il serait préférable de laisser le conseil d'administration ou le comité du conseil d'administration s'en tirer au petit bonheur. J'allais dire que le conseil d'administration actuel est digne, je crois, de la confiance de la majorité des membres du Comité, et que je l'estime beaucoup ce que font peut-être les personnes siégeant de ce côté-ci, bien que de siéger d'un côté ou de l'autre ne veuille pas dire grand'chose. Je dis donc que nous avons confiance en ce comité; et puis nous savons que le conseil d'administration actuel a institué un sous-comité chargé d'examiner tous les comptes de dépenses, ces derniers ne pouvant être acceptés et honorés sans le visa du comité. Dans ces conditions pourquoi chercherions-nous à faire double emploi ou à prendre les devants sur le travail dont le comité s'acquitte à la perfection? Où en serait l'avantage? S'il devait en sortir un avantage quelconque, j'en serais; mais je n'y vois que des inconvenients.

Je ne veux nullement mettre en doute la sincérité des enquêteurs et des critiques, mais je dis qu'une bonne partie de ce qui s'est fait au Comité a eu pour effet, voulu ou non, d'ébranler, dans une certaine mesure, la confiance dans le National-Canadien et son haut personnel. J'ajoute que le mal est déjà infiniment plus grand que ne serait le transport à d'autres du soin de conduire cette enquête et de laisser à qui de droit, je veux dire au conseil d'administration du National-Canadien, de s'en tirer. Dans cet état d'esprit, monsieur le président, je vais faire une motion qui nous permettra d'en finir d'une manière ou de l'autre.

Le PRÉSIDENT: Il y a déjà une motion, monsieur Euler.

L'hon. M. EULER: Je vais alors y proposer un amendement.

Le PRÉSIDENT: Le Dr McGibbon a proposé, je crois, que le renseignement spécial dont parle ce mémorandum du 20 avril...

L'hon. M. EULER: Il y a déjà une motion alors?

L'hon. M. STEWART: Quelle page?

Le PRÉSIDENT: 217.

M. POWER: Elle n'a pas été présentée régulièrement...

Le PRÉSIDENT: En effet. Je n'en ai jamais saisi le Comité.

M. DUFF: Voulez-vous la lire, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Elle n'est pas au procès-verbal, semble-t-il.

M. GRAY: Cette motion n'a pas été régulièrement présentée, monsieur le président.

M. MCGIBBON: Je ne vous permettrai pas de me dire ce que j'ai fait. J'ai présenté la motion.

M. GRAY: Le procès-verbal devrait l'indiquer.

M. MCGIBBON: Je crois avoir le droit de dire mon mot. Libre à M. Euler d'adopter l'attitude qui lui plaira, mais il ne me dictera certainement pas ma ligne de conduite. Il n'est pas à lui seul tous les contribuabes du pays. Vous avec pris une attitude sur cette question et avez institué un sous-comité de trois personnes pour y faire de la lumière. C'est ce que nous avons fait. Nous avons demandé des pièces justificatives pour les soumettre au Comité. M. Euler laisse entendre qu'il s'est introduit des améliorations. Cela, je l'accorde; mais elles ne se sont produites qu'en janvier de la présente année et ne seraient jamais nées n'eût été le travail du Comité l'an dernier. Et nous avons, sans conteste, fait économiser des millions au pays.

Maintenant, monsieur le président, je vais vous donner une pâle idée de nos découvertes.

L'hon. M. EULER: Attendez..

M. MCGIBBON: Je n'attends pas. Nous avons été constater sur place qu'on n'exerçait aucun contrôle sur le haut personnel. Je ne veux pas ébruiter la chose et il devient assez difficile d'en parler. Mais tout le haut personnel des chemins de fer Nationaux....

L'hon. M. CHAPLIN: S'il doit se dire des choses que, seul, le Comité doit entendre, il faudrait faire sortir ceux qui n'en font pas partie.

L'hon. M. EULER: Permettez de me lever sur un point de règlement...

Le PRÉSIDENT: Attendez. Il y a motion en bonne et due forme, et je conseille au Dr McGibbon de remettre son rapport à plus tard. Commençons par décider le principe.

L'hon. M. EULER: Je me demande si je dois proposer un amendement ou une autre motion.

Le PRÉSIDENT: Je vous prépare les voies, monsieur Euler.

L'hon. M. EULER: Nous devrions fixer ce principe tout d'abord, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je ne trouve nulle trace de motion en bonne forme. Je propose donc au Dr McGibbon de faire une motion à l'effet que le renseignement visé dans son mémorandum du 20 avril 1922 et signé par lui-même et M. McMillan soit révélé au Comité par le haut personnel. Voilà la procédure régulière, et on pourrait ensuite proposer un amendement.

L'hon. M. EULER: Je conclus donc absence de motion.

Le PRÉSIDENT: Pas de trace au procès-verbal. Le secrétaire l'affirme. Le Dr McGibbon devrait pouvoir faire une motion régulière, s'il le désire.

M. KENNEDY: Le Dr McGibbon pressait le vote sur sa motion, au moment même de la levée de la dernière séance.

L'hon. M. EULER: S'il désire faire une motion, qu'il le fasse, et j'y proposerai un amendement; cependant j'ai de grands doutes...; possible qu'il ait songé à une motion mais je sais bien qu'il n'a jamais été admis qu'une motion avait été présentée.

M. MCGIBBON: Je ne veux pas accaparer le temps du Comité, monsieur le président, mais je vous ai confié un document signé et demandé ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Pas trace de motion régulière. Voulez-vous en faire une?

M. MCGIBBON: Je propose maintenant que les renseignements demandés dans ce document soient communiqués au Comité.

MONTRÉAL, le 20 avril 1932.

Mémoire adressé à M. J. B. McLaren, contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada

Confirmant notre requête verbale faite à la suite de l'examen partiel des comptes de dépenses du bureau chef, nous vous demandons de fournir au sous-comité qui fait enquête en la matière les renseignements suivants:

(A) Copie des pièces de dépenses et des états à l'appui indiquant les détails pour les années 1930 et 1931 et pour les employés supérieurs ci-après énumérés. Vous pouvez omettre le nom de l'employé pourvu que la pièce soit marquée de la lettre en regard de son nom. Il n'est pas besoin de faire une copie des quittances attachées aux pièces justificatives; il suffit d'inscrire la lettre " P " en regard de la somme pour indiquer l'existence d'une pièce à l'appui de la dépense. Dans le cas des employés dont on n'exige pas la présentation de quittance on pourrait l'indiquer sur le compte.

A — Le colonel Hiam,
B — Le Dr McCombe,
C — W. D. Robb,
D — G. A. Gaston,
E — C. W. Johnston,
F — W. S. Thompson,
G — G. H. Lash,
H — C. F. Goldthwaite,
I — A. J. Hills,
J — R. B. Teakle,
K — P. M. Butler,
Aussi des autres régions:
L — C. G. Bowker,
M — W. J. Barber,
N — C. J. Smith.

Nous aimerions également recevoir un état indiquant, pour les années 1930 et 1931, les sommes, non comprises dans les comptes de dépenses des employés supérieurs, versées pour l'usage de wagons privés ou d'affaires par lesdits employés, y compris les fournitures prises dans les magasins. Dans ce domaine les dépenses du président doivent être indiquées séparément.

Nous désirons également qu'on nous fournisse un état mensuel des déboursés, pour les années 1930 et 1931, portés au compte de fiducie de Hobbs et Shaw, indiquant pour chaque item de $25 ou plus la destination et l'objet de la dépense. Il vous sera peut-être nécessaire de transmettre cette requête à M. Hobbs, qui semble avoir la garde de ce compte.

Nous vous serions reconnaissants si vous nous faisiez parvenir le plus tôt possible copie des pièces ayant trait aux employés supérieurs du bureau chef, nous transmettant plus tard celles qui se rapportent aux autres régions.

(Signé) F. R. MACMILLAN,
(Signé) PETER MCGIBBON.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Euler.

L'hon. M. EULER: Je propose, en amendement, appuyé par M. Duff:

Attendu que, avec le peu de temps à leur disposition et après une enquête de quelques heures seulement, deux membres d'un sous-comité, à savoir, MM. McGibbon et MacMillan, n'ont pu obtenir les renseignements complets qui leur permettraient de présenter un tableau exact de la situa-

tion dont ils ont commencé l'étude, laquelle entraîne l'examen de déboursés représentant une somme approximative de $1,900,000 comprenant les frais de déplacement de 3,500 personnes et répartie dans 43,000 comptes:

Attendu que la coutume établie des grandes corporations est de traiter des détails administratifs, comme les comptes de dépenses, par l'entremise de conseils dûment constitués ou de sous-comités de ces derniers, qui jouissent de la confiance des actionnaires:

Attendu que le conseil d'administration et la direction des chemins de fer Nationaux possèdent tous les pouvoirs et peuvent le plus efficacement traiter de ces questions:

Attendu qu'un sous-comité de l'exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada est présentement à faire enquête sur des questions semblables à celle sur laquelle l'attention de MM. McGibbon et MacMillan a été attirée:

Attendu que le Comité est d'avis que l'isolation et la présentation au public des comptes de dépenses de dix ou douze employés et leur analyse séparée ne sauraient qu'affaiblir le moral du personnel des chemins de fer Nationaux du Canada et porter préjudice à l'efficacité du réseau même.

Il est résolu que tout rapport de MM. McGibbon et MacMillan soit soumis au comité exécutif du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada pour son information et pour qu'il prenne les mesures qu'il jugera à propos dans les circonstances.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la question à discuter porte sur l'amendement. Quelqu'un désire-t-il parler sur la motion?

M. McGIBBON: Oui, monsieur le président. Ce serait plutôt s'écarter des règles du gouvernement parlementaire si des employés ou des fonctionnaires de l'Etat refusaient de communiquer des renseignements aux députés.

Maintenant, c'est parfaitement ridicule de prétendre que le conseil d'administration qui se réunit une ou deux fois par mois peut s'occuper de ces détails. Si vous lui soumettez la chose, il vous dira simplement qu'il ne peut y voir, voilà tout. Il se réunit une fois par mois et doit suivre l'ordre du jour et quand il en a fini, la journée est terminée. Je l'ai consulté et on m'a répondu qu'il lui était à peu près impossible de s'occuper de ces détails.

Je fais de la chirurgie depuis trente ans et j'ai appris qu'il faut du courage pour opérer un malade gravement atteint mais il faut s'exécuter quand même pour le sauver. Je ne puis m'écarter de ce principe. Maintenant, cette situation existe depuis des années. L'année dernière, nous avons eu des renseignements pour la première fois et, je le dis sans hésitation, nous avons été étonnés des choses révélées. J'estime que le pays a le droit, le Comité a le droit, j'ai le droit, et je refuse de céder mon droit à M. Euler ou à tout autre...

L'hon. M. EULER: Je ne vous demande pas de céder quoi que ce soit. Vous avez votre opinion et j'ai la mienne.

M. McGIBBON: C'est mon droit d'avoir ces renseignements. Vous nous avez chargés de les obtenir. Maintenant, que trouve-t-on à redire? Voulez-vous les avoir, oui ou non?

M. GRAY: Faites votre rapport, alors.

M. McGIBBON: Je veux prouver quelque chose en faisant mon rapport et c'est pourquoi je désire ces renseignements. Je prétends, monsieur le président, que nous avons le droit de les obtenir et le Comité ne fera aucun bien au public en étouffant l'affaire: il lui fera plutôt du tort. Le peuple de ce pays veut un exposé franc des affaires de la compagnie et il l'aura; ne vous faites pas d'illusion. Monsieur le président, le Comité a droit aux renseignements demandés. Je n'invoque pas de privilège spécial, et je puis en dire autant de M. MacMillan. Nous avons obtenu ces renseignements. Nous sommes allés les chercher pour

le Comité et nous les désirons pour le Comité et ensuite le Comité en fera ce qu'il voudra. Mais c'est absolument manquer de logique et de raison que de nous envoyer les chercher et de refuser ensuite de les accepter. Où est le bon sens dans tout cela?

Et je puis ajouter, monsieur le président, que si on avait procédé à une enquête sur cette question, il y a quatre ou cinq ans, on aurait épargné beaucoup d'argent au pays. Le haut personnel des chemins de fer Nationaux a simplement conduit les affaires d'une manière écervelée. Je ne veux pas que l'on dise que je porte des accusations contre aucun employé supérieur. Le National-Canadien possède nombre d'employés supérieurs compétents; presque tous sont des hommes consciencieux, mais c'est contre le régime que je proteste. C'est bien difficile de faire des rapports, c'est bien difficile de signaler quelque chose sans être accusé de s'attaquer à quelqu'un, mais j'en veux au régime qui, dans le passé, a été simplement affreux.

Je suis heureux de le dire, j'ai appris que cette année il y a eu une sensible amélioration et je n'ai aucun doute que les révélations faites au Comité l'année dernière, ainsi qu'une analyse sérieuse et une surveillance active du régime auront pour résultat de sauver les chemins de fer Nationaux. J'ai appuyé la mesure tendant à l'étatisation de ces chemins de fer et je désire leur succès. J'estime qu'ils aideront considérablement au développement de notre pays, mieux que toute entreprise privée ne saurait le faire, mais nous ne pouvons pas en dire autant de la manière que l'entreprise a été dirigée au cours des années passées. L'honnêteté est une grande chose, un grand principe et un exposé loyal des faits sera mieux accepté du public que toute autre chose.

Maintenant, n'acceptez pas ces renseignements; peu m'importe si vous n'en voulez pas: c'est votre privilège. Vous pouvez assumer la responsabilité de cacher les faits, mais à titre de représentant des contribuables du pays, je dis que c'est leur droit de savoir comment les affaires sont dirigées. Ce chemin de fer nous a coûté cher et nous coûtera davantage. Il vous faut un profit d'exploitation d'au moins dix pour cent de plus si vous voulez payer l'intérêt sur les obligations que vous devez au public.

Ce que nous désirons, M. MacMillan et moi, c'est d'avoir tous ces comptes pour faire voir le régime en vogue dans le passé. Si vous ne désirez pas ces renseignements, très bien; mais je les ai et c'est mon intention de m'en servir.

L'hon. M. CHAPLIN: Vous vous rappellerez que nous étions précisément dans la même situation, l'année dernière. Certaines questions avaient été posées à la Chambre des communes relativement à certaines choses concernant les chemins de fer Nationaux et le ministre a répondu aux députés qu'il n'était pas dans l'intérêt de la compagnie de communiquer ces renseignements, et M. Euler nous dit aujourd'hui que vous étiez pour détruire le moral de cette organisation en divulguant les renseignements demandés. Qu'il me soit permis de dire, monsieur le président, que le moral des chemins de fer est déjà détruit. C'est lui-même qui en est responsable et si l'on doit blâmer le Comité de faire connaître la vérité, alors toutes ces paroles concernant la moralité des chemins de fer...

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas dit moralité, monsieur Chaplin.

L'hon. M. CHAPLIN: Vous savez fort bien, monsieur le président, que dès le commencement, l'année dernière, on nous a dit que ces renseignements ne devaient pas être fournis. Mais ils sont maintenant partiellement connus. Une partie des détails concernant ce compte de $1,900,000 a été révélée. Nous savions tous que la plus grande partie de ce compte était justifiée mais qu'il y avait des choses dans ce compte que l'on voulait cacher.

Voici ce que je veux savoir au sujet de ce compte; j'ai entendu dire que certains particuliers ont eu le privilège d'y faire entrer des notes de repas pris en certains clubs. Ces comptes étaient là et on ne pouvait en avoir connaissance sans que les faits fussent révélés.

Il aurait fallu un peu de temps pour les avoir, mais c'eût été une bonne chose pour la compagnie ainsi que pour le Comité de les faire connaître.

M. MacMillan et le Dr McGibbon ont été envoyés pour obtenir d'autres comptes. M. Euler dit qu'il vous faut un vrai tableau de la situation. Comment avoir un tableau réel si le Comité n'a pas les comptes devant lui. C'est la seule manière d'y arriver. Sans ces comptes nous travaillons dans le vide. Dire que vous détruisez la moralité de...

L'hon. M. EULER: Je proteste, monsieur Chaplin. Je n'ai rien dit de la sorte. Je ne parle pas de la moralité.

L'hon. M CHAPLIN: Vous portez atteinte à la moralité du réseau.

L'hon. M. EULER: Non, le moral.

L'hon. M. CHAPLIN: Très bien, monsieur le président, nous dirons le moral. Nuire à quoi? Au moral? Eh bien, je vous dis qu'il a grand besoin d'être amélioré ce moral dont il parle et c'est ce que nous nous proposons de faire.

M. DUFF: Monsieur le président, en appuyant cette motion de M. Euler, je m'inspire des mêmes sentiments que j'ai exprimés il y a plusieurs semaines lorsque cette question a été soulevée pour la première fois. Vous vous rappelez, monsieur, lorsqu'au cours de la discussion un membre du Comité proposa la nomination d'un sous-comité chargé de s'enquérir de ces choses, j'ai déclaré qu'il faudrait au moins six mois pour avoir ce que quelques membres appellent un tableau complet de la situation.

L'hon. M. CHAPLIN: Il faudrait plus de temps que cela.

M. DUFF: M. Chaplin interrompt maintenant pour dire qu'il faudrait plus de temps. Si nous devons avoir un tableau complet, je ne vois pas comment nous pourrons y réussir dans le peu de temps à notre disposition pour examiner les affaires d'une entreprise de cette importance. Vous vous rappelez aussi, monsieur, qu'en invoquant le règlement, j'ai soulevé le point que nous avions étudié le rapport de 1930 lors des séances du Comité l'année dernière et que nous ne pouvions pas remonter en arrière ni revenir sur les dépenses antérieures en considérant les affaires de l'année 1931. Si je ne me trompe, M. Boys est un membre du conseil d'administration et président du sous-comité du conseil exécutif. En rendant témoignage, il a déclaré que lui et les autres administrateurs étaient prêts à assumer la responsabilité entière et à toucher à tous les détails que le Comité cherchait à connaître relativement aux dépenses mentionnées par plusieurs membres du Comité.

En premier lieu, j'estime qu'il n'est pas de notre devoir de nous occuper de tous ces détails parce que, si nous commençons cette besogne, il nous faudra beaucoup, beaucoup de temps, sans arriver à obtenir tout ce que nous désirons. Au cours de ses remarques, je crois, le Dr McGibbon a déclaré qu'il avait ces renseignements. S'il les a, alors le Dr McGibbon et M. MacMillan n'ont rien autre chose à faire que de présenter un rapport de leur enquête. Mais je ne vois pas comment, vu le peu de temps à leur disposition, ils aient pu préparer un rapport complet et, dans les circonstances, et dans l'intérêt du réseau, j'estime qu'il vaut beaucoup mieux laisser ces questions aux administrateurs parce qu'ils peuvent prendre pour y voir tout le temps nécessaire. Quelqu'un disait que le conseil ne s'assemble qu'une fois par mois. Cela est fort possible en tant que le conseil général d'administration est concerné, mais si cette question a toute l'importance que quelques membres du Comité y attachent, je ne vois pas pourquoi le conseil d'administration ne pourrait pas se réunir tous les jours jusqu'à ce que toute l'affaire ait été convenablement et complètement étudiée. C'est une question importante et j'estime, monsieur, qu'il incombe aux administrateurs de l'étudier dans tous ses détails et de droit nous devons leur communiquer tous les renseignements que nous possédons afin de leur permettre de procéder d'une façon convenable.

M. Chaplin a parlé d'un certain compte présenté par l'un des administrateurs et il a dit que ce monsieur avait l'habitude de recevoir certaines sommes pour ses dépenses et qu'il n'avait présenté aucunes pièces justificatives. Monsieur le président, il n'y a rien d'extraordinaire là-dedans. Je connais des administrateurs...

L'hon. M. CHAPLIN: Je n'ai jamais dit qu'il n'avait pas présenté de pièces justificatives.

M. DUFF: Quelqu'un l'a dit l'autre jour.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas la question à l'étude.

M. DUFF: Non, mais elle se rattache à cette question. Nous nous occupons de tous ces comptes qui forment le total de $1,900,000. Cette somme considérable doit comprendre quelques-unes des dépenses payées aux administrateurs. Maintenant, je le répète, ce n'est pas une chose extraordinaire que de voir les administrateurs demander le remboursement de leurs dépenses sans soumettre de pièces justificatives. J'estime que si l'on doit obliger un administrateur à soumettre un état détaillé de tous les pourboires qu'il donne aux porte-faix et de toutes les autres dépenses qu'il doit faire en voyageant pour le compte de la compagnie, alors le gouvernement actuel et l'ancien gouvernement ne devraient pas avoir eu assez de confiance en cette personne pour la maintenir sur le conseil d'administration. Maintenant, je sais fort bien et nous savons presque tous que les administrateurs ne soumettent pas toujours de pièces justificatives. Prenez, par exemple, les membres du Cabinet. Depuis le temps que je connais les membres du conseil des ministres,—et je ne crois pas me tromper,—ils n'ont jamais eu à soumettre un état détaillé de leurs dépenses, soit qu'ils voyagent outre-mer, soit qu'ils se rendent à Vancouver ou ailleurs. D'après mes renseignements, à leur retour ils disent: "Mes dépenses sont de tant" et elles sont payées par le gouvernement ou par le conseil du Trésor. Maintenant, il me semble que les administrateurs dans cette grande entreprise sont exactement dans la même situation et il ne faut pas critiquer un administrateur parce qu'en donnant le total de ses dépenses il n'a pas inclus tous les détails concernant chaque sou dépensé pendant son voyage.

En premier lieu, monsieur, je vous fais respectueusement observer que nous excédons nos attributions en permettant la discussion de ces matières en Comité. Cela incombe uniquement aux administrateurs. Dans l'intérêt d'une saine administration comme dans celui des chemins de fer Nationaux j'estime qu'il est préférable de laisser ces choses aux soins des administrateurs. M. MacMillan et le Dr McGibbon peuvent présenter leur rapport et s'ils connaissent d'autres questions et si d'autres membres du Comité connaissent d'autres questions dont l'examen s'impose, c'est leur devoir, comme le nôtre, d'en faire rapport aux administrateurs pour qu'ils s'en occupent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Euler, permettez-moi de vous conseiller de modifier la phraséologie de la principale partie de votre résolution en remplaçant les mots "conseil d'administration" par les mots "comité exécutif du conseil d'administration?

L'hon. M. EULER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce serait mieux.

L'hon. M. EULER: Le conseil d'administration soumettrait sans doute la chose à ce comité.

Le PRÉSIDENT: Le conseil exécutif se réunit toutes les semaines. Avec votre permission je vais faire ce changement.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, je désire m'associer au Dr McGibbon dans les remarques qu'il a formulées. M. Duff vient de dire que les ministres de la Couronne n'ont pas à soumettre d'états ni de pièces justificatives relativement à leurs dépenses. Je lui ferai remarquer que l'auditeur général surveille tous ces détails.

L'hon. M. EULER: Non, il ne le fait pas.

M. MacMillan: Il en a le droit, s'il le désire.

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

M. MacMillan: Autrefois, l'auditeur général avait l'habitude de vérifier les finances du National-Canadien, mais il a cessé depuis de s'occuper de ce travail et les comptes sont devenus de plus en plus exorbitants et je le dis sans crainte d'être contredit. Le sous-comité est allé à Montréal et nous n'y sommes pas allés pour faire une enquête approfondie au sujet de ce compte de dépenses de $1,900,000; nous avons fait ce voyage dans le but de confirmer les idées que nous nous faisions au sujet de l'extravagance du haut personnel et le voyage nous a donné pleinement raison.

Maintenant, nous ne pouvions rester là. Permettez-moi d'illustrer la chose. Nous examinions un compte un certain après-midi. Comme on savait que nous devions retourner le matin suivant le compte a été mis sous clef dans le coffre-fort et nous n'avons pu remettre la main dessus. J'ignore pourquoi on a agi ainsi, mais c'est un fait. Je suis dans les affaires depuis plusieurs années dans l'Ouest canadien et je ne puis voir quel mal il peut y avoir à ce que les dépenses soient exposées au grand jour. Le peuple de ce pays a certainement droit de connaître ces choses. C'est notre chemin de fer; c'est notre argent qui y a été engagé et il n'est que juste et raisonnable de dire la vérité au public et de lui expliquer exactement où nous en sommes. Le ministre a dit l'autre jour qu'à son arrivée à la tête de son ministère il constata que les engagements du National-Canadien s'élevaient à $270,000,000? Est-ce bien cela?

L'hon. M. Manion: Non. J'ai dit $270,000,000 en 1929 et $158,000,000 lors de notre avènement au pouvoir.

M. MacMillan: Très bien. Notre chemin de fer a subi l'année dernière une perte de $56,000,000. Il réalisa $1,000,000 au delà des frais d'exploitation et perdit $57,000,000.

L'hon. M. Euler: Puis-je intervenir ici? Je ne désire certainement pas interrompre mon ami...

M. MacMillan: Vous êtes bien gentil.

L'hon. M. Euler: ...mais je me lève pour invoquer le règlement. La question que nous devons discuter est celle du compte de dépenses et non celle des engagements de $270,000,000.

Le président: On s'est écarté grandement de la question et M. Duff, lui aussi, a beaucoup parlé d'autres choses. Ce n'est pas mon intention d'arrêter la discussion.

M. MacMillan: Je ne désire susciter aucun embarras. Je mentionnais simplement la condition du chemin de fer ainsi que les sujets sur lesquels le public désirait se renseigner, et c'est précisément le point où nous en sommes rendus. Le peuple veut aussi savoir comment cette entreprise nationale si importante en est venue à une situation financière comme celle-là. Je crois qu'il a droit à ces renseignements. Je n'ai rien à redire contre les chemins de fer Nationaux. Je sais que les employés de tous rangs du National-Canadien, hommes et femmes, sont tout aussi loyaux, honnêtes et consciencieux que quiconque au pays, mais on les a laissés faire. Lorsque vous demandez aux employés supérieurs de la compagnie, qui reçoivent ces traitements énormes, d'accepter une réduction de dix pour cent, comme les préposés aux pompes qui ne reçoivent que $90 ou $100 par mois, qu'arrive-t-il?

M. Beaubien: C'est là le principe que le gouvernement a mis de l'avant.

L'hon. M. Chaplin: Je désire poser une seule question. J'ai demandé, il y a une dizaine de jours, le compte de dépenses de M. J. Gill Gardner. Son nom a été mentionné au cours de la discussion par un autre et j'ai demandé ce renseignement. Si l'amendement de M. Euler était accepté, êtes-vous d'avis que je ne pourrais plus l'avoir?

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas pourquoi vous ne l'auriez pas.

L'hon. M. EULER: Non, pas du tout.

Le PRÉSIDENT: L'amendement vise les comptes de dépenses des employés supérieurs, non des administrateurs. Ce sont deux choses tout à fait distinctes. La question est sur l'amendement. Est-ce que d'autres désirent parler?

M. GOBEIL: Si l'on doit mettre l'amendement aux voix je désire formuler quelques observations. Lorsque M. Euler en donna la lecture, je songeais à l'appuyer parce que j'estimais que mon devoir était de penser à l'avenir plutôt qu'au passé, bien que je ne sois pas opposé à l'examen des affaires des chemins de fer Nationaux. Pour cette raison, je me proposais de voter en faveur de l'amendement de M. Euler, mais je ne croyais pas qu'il avait une portée aussi considérable. Si cet amendement de M. Euler est adopté, je crois que le public aura l'impression que nous ne faisons pas notre devoir parce que, si je ne me trompe, ces renseignements ne seront pas communiqués au Comité. Je crois que si quelques-uns des renseignements demandés, sinon tous, pouvaient être obtenus, ce serait préférable de les présenter au Comité. Mais si nous avons à nous prononcer sur la question de rendre publique la discussion qui a lieu ici, je voterai certainement contre toute proposition en ce sens. Je suis en faveur de fournir au Comité tous les renseignements possibles, mais je ne vois pas ce que nous aurions à gagner à rendre ces détails publics. Comme je l'ai reconnu déjà, je suis convaincu qu'il s'est commis des erreurs dans le passé et que l'enquête de l'année dernière ainsi que celle de cette année rendront au pays un réel service. Mais j'estime qu'on est allé trop loin et si nous n'avons pas ces renseignements cela aura pour effet de détruire la confiance que le public doit avoir dans notre chemin de fer et pour cette raison je vais voter contre l'amendement de M. Euler parce que, tel que je l'entends, il privera le Comité des détails qui lui sont nécessaires. Je réglerai absolument ma conduite future d'après les comptes qui nous seront soumis et d'après les renseignements qui nous seront fournis.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que je mette la question aux voix?

M. BEAUBIEN: Monsieur le président, je vous demanderai de mettre l'amendement aux voix.

L'hon. M. MANION: J'avais l'espérance que l'amendement serait voté sans que le ministre fut dans l'obligation de voter. Je me trouverais en effet dans la même situation que l'autre jour. Vu qu'il y a des raisons pour que je ne me prononce pas, j'allais demander au Comité la permission de m'abstenir.

M. GRAY: Nous vous excuserons.

L'hon. M. MANION: S'il faut absolument que je vote plus tard, j'aimerais mieux ne pas me prononcer et je vous en serais reconnaissant. Je ne voterai que dans le cas d'absolue nécessité.

POUR L'AMENDEMENT: Beaubien, Bothwell, Duff, Euler, Gray, Heaps, Munn, Power—8.

CONTRE L'AMENDEMENT: Cantley, Chaplin, Fraser, Gobeil, Kennedy, McGibbon, MacMillan, Rogers, Stewart—9.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté.

M. DUFF: Quels sont les détails du vote.

Le PRÉSIDENT: Neuf voix contre huit. Le secrétaire s'est trompé en comptant messieurs McGibbon et MacMillan avec ceux qui avaient voté pour l'amendement.

M. POWER: Voulez-vous lire de nouveau comment le vote s'est partagé afin d'avoir le chose clairement.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Je pensais que le secrétaire s'était trompé vu que son résultat ne concordait pas avec le mien. La question étant mise aux voix.

Ont voté pour: Beaubien, Bothwell, Duff, Euler, Gray, Heaps, Munn, Power—8.

Ont voté contre: Cantley, Chaplin, Fraser, Gobeil, Kennedy, McGibbon, MacMillan, Rogers, Stewart—9.

M. STEWART: J'ai voté, moi aussi.

Le PRÉSIDENT: Oui, vous avez raison. L'amendement est rejeté. La question principale est maintenant mise aux voix.

M. DUFF: Je tiens à ce que le vote soit consigné.

M. GOBEIL: Est-ce qu'il est encore temps de demander de lire la motion?

Le PRÉSIDENT: La motion est à l'effet que la compagnie fournisse au Comité les renseignements demandés dans le mémoire du 20 avril signé par messieurs McGibbon et MacMillan. Telle est la motion, si j'ai bien compris. Elle n'a pas été faite par écrit.

(Le Comité a voté sur la motion principale qui a été adoptée par le même vote renversé.)

Le PRÉSIDENT: Qu'allons-nous aborder maintenant? Nous ne pouvons guère nous attendre à ce que tous les renseignements soient prêts pour le Comité aujourd'hui, mais un certain nombre de question ont été posées et on pourrait peut-être en disposer. Autrement, je demanderais au Comité d'examiner les crédits dont il a été fait mention au commencement de la session.

Sir HENRY THORNTON: M. Gray a demandé:

> Demande: Comparaison du nombre de tonnes de marchandises et du nombre de voyageurs transportés en 1925 et 1929?
>
> Réponse: Les statistiques concernant le transport des marchandises et des voyageurs sur les lignes des chemins de fer Nationaux, y compris les lignes de l'Est, mais non le Vermont-Central, sont ainsi qu'il suit:

	1925	1929
Nombre de tonnes, trafic rémunéré..	54,999,257	65,213,335
Nombre de voyageurs, trafic rémunéré..	21,675,234	19,251,458

M. KENNEDY: Avez-vous un état quelconque indiquant les capitaux engagés dans le matériel roulant tant pour le trafic des voyageurs que pour celui des marchandises—le coût total pour ces services?

Sir HENRY THORNTON: Oui, nous avons ces données.

M. KENNEDY: On se demande si le trafic des marchandises ou celui des voyageurs est rémunérateur ou non.

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons vous renseigner dans un instant.

Le PRÉSIDENT: Le trafic des voyageurs a progressivement perdu du terrain au cours des quatre ou cinq dernières années.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. KENNEDY: Je me demandais quelles pourraient bien être les pertes relatives dans ces deux services.

M. FAIRWEATHER: Du point de vue des capitaux d'établissement en matériel roulant pour le service des voyageurs et pour celui des marchandises?

M. KENNEDY: Et le coût du service des trains.

Sir HENRY THORNTON: Le coût?

M. KENNEDY: Oui; le coût du service des trains de voyageurs et celui des trains de marchandises qui embrasse aussi la question des capitaux d'établissement ainsi que celle du coût des services.

Sir HENRY THORNTON: Nous ne pouvons pas fournir ces données sur-le-champ. Nous pouvons prendre la chose en note.

M. KENNEDY: Je croyais bien que vous le pourriez pas, mais je tiens beaucoup à les avoir.

Sir HENRY THORNTON: Le président a posé la question suivante:

> Outre le terrain pour la tête de ligne, en a-t-on acheté une partie pour l'hôtel Nova Scotian?—Réponse: Non.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a dit—je crois que c'est M. Duff—qu'on avait dû acheter un terrain.

M. DUFF: Je n'en étais pas certain. Je me demandais d'où venait le terrain; mais la réponse de sir Henry suffit; cela faisait partie des termes du contrat.

M. FAIRWEATHER: M. Bell a demandé:

(1) Demande: Quelles ont été les recettes des chemins de fer Nationaux tant du service des voyageurs que de celui des marchandises, par provinces, au cours des cinq dernières années?

Réponse: Il n'est pas tenu compte séparément des recettes provenant du service des voyageurs et de celui des marchandises, par provinces. L'état suivant indique le nombre de tonnes de marchandises transportées en provenance des diverses provinces: c'est le seul renseignement que nous pouvons donner:

	1927 Tonnes	1928 Tonnes	1929 Tonnes	1930 Tonnes	1931 Tonnes
Nouvelle-Ecosse	1,605,406	1,865,695	2,014,144	1,841,967	1,530,731
Ile du Prince-Edouard	211,974	247,706	265,881	293,392	243,158
Nouveau-Brunswick	1,404,225	1,416,832	1,562,085	1,554,747	1,088,969
Québec	5,461,547	5,771,743	6,314,941	4,986,923	3,937,336
Ontario	12,599,737	13,558,274	13,153,872	10,971,710	7,877,129
Manitoba	2,527,088	2,948,504	2,403,721	2,236,767	1,822,467
Saskatchewan	4,177,400	5,582,184	3,558,667	3,630,141	3,530,000
Alberta	3,946,829	5,052,531	3,851,169	3,269,215	3,027,532
Colombie-Britannique	1,050,755	1,283,469	1,359,878	1,030,738	707,472
Total	32,984,961	37,726,938	34,484,358	29,815,600	23,764,794

M. Bell a posé les questions suivantes:

(2) Demande: Quelles sommes ont été dépensées par le National-Canadien dans les diverses provinces pour la construction de lignes nouvelles ou la réparation des anciennes?

Réponse: Il faudrait s'imposer un long travail pour arriver à préparer ces données pour chaque année. Les dépenses au compte du capital d'établissement pour la construction de lignes d'embranchement au Canada pendant la période 1923 à 1931, par provinces, sont les suivantes:

Province de l'Ile du Prince-Edouard	$ 367,708 18
Province de la Nouvelle-Ecosse	3,755,699 21
Province de Québec	3,056,573 38
Province d'Ontario	3,413,313 08
Province de Manitoba	9,862,745 83
Province de la Saskatchewan	30,803,441 52
Province d'Alberta	8,658,296 30
Province de la Colombie-Britannique	5,210,853 33

(3) Demande: Quelles recettes a-t-on réalisées par suite du mouvement du grain, par provinces?

Réponse: Réponse au n° 1.

(4) Demande: Combien de grain—tonnage total—a été expédié sur la ligne de la baie d'Hudson, par Churchill?

Quelles sont les recettes brutes provenant de tout autre trafic sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson?

Quel a été le coût d'exploitation total du chemin de fer de la Baie d'Hudson depuis l'ouverture de cette ligne?

Réponse: Le National-Canadien n'entre pas dans ses comptes ce qui concerne les affaires du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Nous pouvons vous obtenir ces données. Ensuite M. Bell demande:

(5) Demande: Est-ce que le syndicat du blé de l'Ouest, ou toute autre organisation canadienne intéressée, a construit des élévateurs à grains ou d'entreposage à Buffalo ou à d'autres ports américains? Cette

dérivation a-t-elle pour résultat de produire une diminution dans les recettes des chemins de fer et des ports canadiens—et le cas échéant, quelle est la somme approximative de cette perte?

Réponse: Le mouvement du blé canadien vers les marchés par différentes routes est régi par des considérations commerciales ainsi que par les facilités de transport parmi lesquelles le chemin de fer ne constitue qu'un unique facteur. C'est impossible d'estimer d'avance la quantité de blé qui passera par une route ou par une autre.

(6) Demande: Quelle quantité de blé américain a été transportée par les chemins de fer du Canada au cours des cinq dernières années? Quelles recettes ont été perçues de ce chef?

Réponse: Impossible de fournir ces renseignements. Voici le total du mouvement du grain étranger (principalement des Etats-Unis) aux élévateurs canadiens de l'Est pendant les campagnes 1924-25 à 1929-30:

	Boisseaux
1924-25	173,193,165
1925-26	97,325,418
1926-27	114,475,015
1927-28	184,972,351
1928-29	172,054,915
1929-30	82,716,409

(7) Demande: Quelle quantité de blé canadien a été transportée par des vapeur étrangers? Quelle perte en est résultée pour les compagnies de navigation canadiennes?

Réponse: Impossible de vous renseigner sur le tonnage océanique. Les expéditions faites des ports de Fort-William et Port-Arthur pour les campagnes 1926-1927 à 1929-1930 inclusivement sont les suivantes:

	Cargaisons de navires canadiens	Cargaisons de navires britanniques	Cargaisons de navires des Etats-Unis	Cargaisons d'autres navires étrangers
1926-27	810	—	456	5
1927-28	788	—	508	2
1928-29	854	6	627	10
1929-30	539	5	230	—

(Voir Commerce des céréales au Canada, 1930—page 82.)

Demande: Réduction dans le nombre de trains-milles effectuée l'année dernière par suite d'une entente entre les deux compagnies de chemins de fer—le nombre de trains-milles ainsi que la réduction opérée par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien?

Réponse: En diminuant le nombre des trains de voyageurs chaque compagnie de chemin de fer a agi à son gré. D'une manière générale, il n'y a pas eu d'entente entre les deux réseaux, mais dans les cas où les changements dans le service modifiaient la situation relative à la concurrence entre les deux compagnies, il y a un échange de vues.

Voici le total de la réduction dans le nombre de trains-milles effectuée sur le National-Canadien, à l'automne 1931, les chiffres donnés représentant les résultats de cette réduction pour une année entière:—

Réduction, 27 septembre 1931	1,117,253
Réduction, 22 novembre 1931	3,223,838

Sir HENRY THORNTON: M. MacMillan a demandé un état indiquant les employés recevant une pension excédant le montant prévu dans le projet de pension, au cours des cinq dernières années. Cet état est très long.

Le PRÉSIDENT: Disons qu'il a été lu et faites-le consigner au procès-verbal.

M. MacMillan:

Demande: Etat indiquant les employés recevant une pension excédant le montant prévu dans le projet de pension, au cours des cinq dernières années?

En 1927 Nom	Occupation	Endroit	Âge	Service	Service total	En vigueur depuis le	Allocation annuelle	Somme prévue dans le projet	Excédant
Dubreuil, J.	Ouvrier de la voie	Ste-Rosalie	66	8	38	1er avril 1927	$ 300 00	.....	$ 300 00
Wilson, R. R.	Commis	Montréal	58	17	.....	1er fév. 1927	200 00	.....	200 00
*Gayhart, W.	Palefrenier	Toronto	68	17	51	1er fév. 1927	300 00	.....	300 00
*Arbing, D.	Manœuvre	Summerside	85	20	.....	1er mars 1927	240 00	.....	240 00
Hand, J.	Facteur	Hamilton	68	10	37	1er avril 1927	200 00	.....	200 00
*Laplante, T.	Préposé d'ascenseur	Ottawa	74	14	.....	1er avril 1927	200 00	.....	200 00
Davies, D.	Facteur	Winnipeg	83	18	.....	1er juillet 1927	200 00	.....	200 00
Pulford, R.	Cantonnier-contre	Allandale	84	9	31	1er oct. 1927	200 00	.....	200 00
Bradbury, C.	Garde-barrières	Toronto	56	13	.....	1er oct. 1927	200 00	.....	200 00
Sayer, A. E.	Expéditeur	Montréal	49	12	24	1er juillet 1927	240 00	.....	240 00
*Bryan, J.	Conducteur	Toronto	61	14	35	1er juillet 1927	480 00	.....	480 00
O'Neil, J.	Signaleur	Port-Arthur	83	13	24	1er mai 1927	200 00	.....	200 00
En 1928									
*Geeson, J.	Garde-barrières	Davenport	74	19	44	16 mai 1928	200 00	.....	200 00
Wilson, H.	Machiniste	Toronto	71	17	18	1er juin 1928	200 00	.....	200 00
Kinloch, W.	Commis	Montréal	76	21	.....	1er oct. 1928	350 04	.....	350 04
*Liddell, R.	Garde-barrières	Toronto	75	19	58	1er sept. 1928	540 00	.....	540 00
Brown, W. A.	Surint.-gén.	Edmonton	66	26	.....	1er oct. 1928	3,600 00	$2,242 80	1,357 20
*Matthews, Mme C.	Gérante	Wiarton	74	16	.....	1er mai 1928	200 00	.....	200 00
Graham, W. J.	Charbonnier	Emo	74	11	24	1er oct. 1928	200 00	.....	200 00
En 1929									
Salter, F. C.	Gérant	Montréal	65	25	34	1er mars 1928	2,671 92	1,908 40	763 52
Claek, Mlle J. R.	Opératrice	Toronto	70	9	31	1er avril 1929	200 00	.....	200 00
Story, H. W.	Agent	Halifax	45	23	.....	1er juin 1929	420 00	.....	420 00
Watson, P.	Machiniste	Montréal	71	16	.....	1er mars 1929	200 00	.....	200 00
*Hesson, J. H.	Manœuvre	Stratford	68	17	18	1er janv. 1929	200 00	.....	200 00
Telfer, Mlle L.	Gérant	Collingwood	55	10	17	1er août 1929	200 00	.....	200 00
*Flynn, J. P.	Agent	Tamworth	39	13	.....	1er sept. 1929	200 00	.....	200 00
Blanchette, A.	Ouvrier	Montréal	69	17	37	1er déc. 1929	200 00	.....	200 00
Hazeltine, T.	Machiniste	Montréal	67	11	38	1er déc. 1929	200 00	.....	200 00
Hamel, S. E. A.	Commis	Québec	50	14	.....	1er déc. 1929	300 00	.....	300 00
En 1930									
Finlayson, F. J.	Conducteur	St-Thomas	76	5	26	1er janv. 1930	125 00	.....	125 00
Cail, F. E.	Conducteur	Kamloops	49	16	21	1er janv. 1930	600 00	.....	600 00
Fish, R. H.	Surint.-gén.	Toronto	59	39	.....	1er mai 1930	5,000 00	4,210 68	789 32
Méthot, Mlle M. C.	Gérante	Trois-Rivières	76	3	22	1er mai 1930	300 00	.....	300 00

Crozier, J.	Charpentier	St-Jean	73	22		1er fév. 1930	200 00		200 00
Connors, C. B.	Serre-frein	Niagara-Falls	67	23		1er mai 1930	240 00		240 00
Wood, D. O.	Gérant-gén. T.M.	Montréal	66	11	31	1er juillet 1930	6,000 00	5,903 64	96 36
Saunders, Mme E.	Femme de ménage	Toronto	74	25		1er janv. 1930	125 00		125 00
Friend, C. E.	Cont.-gén. adj.	Montréal	59	34		1er déc. 1930	6,000 00	4,585 50	1,414 50
Connolly, J.	Nettoyeur	Montréal	78	19		1er avril 1930	250 08		250 08
Arnold, G.	Percepteur de billets	Montréal	75	11	55	16 nov. 1930	500 00		500 00
Jarry, J.	Gardien	Waterloo	72	22	58	1er nov. 1930	500 00		500 00
Field, E. A.	Commiss. des terres	Winnipeg	53	13	26	1er oct. 1930	2,400 00		2,400 00
Burk, F. N.	Agent	Ingersoll	44	20		1er nov. 1930	300 00		300 00
*Corner, M. A.	Garde de voie	Winnipeg	36	21		1er nov. 1930	300 00		300 00
*Henningsen, W.	Tuyauteur	Montréal	69	16	48	1er juin 1930	300 00		300 00
Alton, J. F.	Cantonnier contrem.	Kirkpatrick	66	16	25	1er mai 1930	300 00		300 00
Burns, G. F.	Opérateur	Flint	45	25		1er fév. 1930	300 00		300 00
Tansley, J. A.	Gardien	Hamilton	68	17	38	1er avril 1930	300 00		300 00
Holmes, A.	Manœuvre	Montréal	73	11	39	1er oct. 1930	300 00		300 00
Weldon, A. T.	Vice-prés.	Montréal	54	16	18	1er juillet 1930	10,000 00		10,000 00
EN 1931									
Condon, W.	Machiniste	Halifax	74	19	39	1er janv. 1931	300 00		300 00
Bunting, G. E.	Gérant	Australia	57	12		1er nov. 1931	1,200 00		1,200 00
Tofts, J.	Préposé aux mach.	Transcona	70	20		1er janv. 1931	120 00		120 00
Harling, N. H.	Ouvrier	Port-Mann	50	3	14	1er janv. 1931	200 00		200 00
Walsh, J.	Cantonnier	Westville	73	16	33	1er janv. 1931	300 00		300 00
Fletcher, A. C.	Signaleur	Winnipeg	66	15	21	1er janv. 1931	300 00		300 00
Grier, O. M.	Commis	Détroit	71	21		1er janv. 1931	240 00		240 00
Perry, R. F.	Contremaître	Prince-Rupert	71	20		1er janv. 1931	120 00		120 00
Hulme, J.	Nettoyeur	Ottawa	70	18	32	1er mai 1931	120 00		120 00
Rosevear, J. M.	Cont. gén.	Montréal	61	34		1er juin 1931	10,000 00	9,717 72	282 28
Harris, C. L.	Surintendant	Duluth	66	15		15 août 1931	1,200 00		1,200 00
Turnbull, T.	Ingénieur	Winnipeg	74	17		1er août 1931	1,200 00		1,200 00
Kersey, J.	Aiguilleur	Détroit	70	20		1er mars 1931	300 00		300 00
Hutton, W. S.	Ing. mach. stat.	Islay	73	7	27	1er juin 1931	540 00		540 00
Lefebvre, F. H.	Gardien	Montréal	71	15	31	1er oct. 1931	300 00		300 00
Way, W. B.	Surintendant	Allandale	63	16		1er oct. 1931	1,200 00	900 00	300 00
Rochester, J. Y.	Surintendant	Vancouver	79	15		1er nov. 1931	600 00		600 00
Toyn, R.	Aiguilleur	Bridgeburg	62	20		1er janv. 1931	300 00		300 00
Murphy, T.	Poinçonneur	Montréal	70	13	51	1er juillet 1931	600 00		600 00

* Décédé.

M. FAIRWEATHER: Le Dr McGibbon a posé la question suivante:—

Demande: Le coût d'installation de tous les services médicaux, y compris les wagons, les machines de rayons X et tous autres appareils ou dispositifs semblables, les endroits où ils sont installés, le personnel, les traitements et le total des dépenses annuelles ainsi que le total des capitaux engagés?

Réponse: (a) Le coût d'installation de tous les services médicaux, y compris les wagons, les machines de rayons X, les ambulances, les wagons médicaux, matériel en général et réparations, $52,154.24. (Voir détails Tableau 1 à la page 275.)

(b) Personnel—

Employés en permanence, y compris les surveillants, les médecins, les infirmières, les employés techniques et le personnel des écritures	67
Consultants intermittents	6
Médecins intermittents	26
Médecins payés selon le tarif médical	609

Total des dépenses en 1931, y compris les loyers, les fournitures médicales, les honoraires et les frais personnels, $307,018.61. (Voir détails au Tableau 2 à la page 275.)

Le PRÉSIDENT: Veuillez donc nous expliquer ce que vous entendez par les médecins payés selon le tarif médical?

M. FAIRWEATHER: Ce sont les médecins qui sont payés, par suite d'une entente avec le National-Canadien, dans les cas d'accidents ou autres circonstances semblables d'après le tarif médical.

Le PRÉSIDENT: Dans tout le pays?

M. FAIRWEATHER: Dans tout le pays.

L'hon. M. CHAPLIN: Ces chiffres comprennent leurs honoraires?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MCGIBBON: Accordez-vous un examen à tous les employés du National-Canadien, les employés supérieurs et autres?

Sir HENRY THORNTON: Vous voulez dire en entrant dans le service?

M. MCGIBBON: Non, je veux dire maintenant.

Le PRÉSIDENT: Le Dr McCombe, le médecin en chef, est dans la salle, je crois. Voulez-vous approcher, docteur McCombe.

M. MCGIBBON: On me dit, docteur, que vous accordez un examen gratuit à vos conducteurs, serre-freins et presque tous vos trente-cinq cents employés?

Le Dr MCCOMBE: Nous faisons subir périodiquement un examen à nos employés occupant des postes hasardeux—les employés de locomotives, de convois et de parcs.

M. MCGIBBON: Combien souvent?

Le Dr MCCOMBE: Tous les trois ans avant cinquante ans et tous les deux ans après cet âge.

M. MCGIBBON: Est-ce la limite?

Le Dr MCCOMBE: Oui.

M. MCGIBBON: Qu'est-ce que cela comprend?

Le Dr MCCOMBE: Cela comprend les ingénieurs, chauffeurs, conducteurs, serre-freins, aiguilleurs, signaleurs et garde-barrières, tous des employés des trains.

L'hon. M. EULER: Quel a été le nombre total, à peu près?

Le Dr MCCOMBE: M. Fairweather peut vous le dire, je crois.

M. FAIRWEATHER: Il y en a 20,000 environ.

M. MCGIBBON: Est-ce que cela comprend les examens aux rayons X, les examens conduits par des spécialistes?

Le Dr MCCOMBE: Oui, mais seulement dans les endroits où nous avons des appareils de rayons X et dans les cas graves. En tant que je sache, pas un de ces employés n'a eu à subir un examen comme celui-là.

M. MCGIBBON: Sont-ils appelés en différents centres de n'importe quel endroit sur la ligne?

Le Dr MCCOMBE: L'arrangement d'abord était qu'ils se feraient examiner par le médecin régional qui était aussi notre médecin, mais vu les conditions qui ont prévalu depuis dix-huit mois, nous faisons mantenant peu d'examens—seuls les hommes qui peuvent se rendre dans leurs loisirs aux centres principaux où se trouvent des médecins permanents ou intermittents pour les examiner.

M. MCGIBBON: Combien avez-vous de centres?

Le Dr MCCOMBE: Halifax, Moncton, Québec, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver.

M. MCGIBBON: Très bien, merci.

Le PRÉSIDENT: Docteur McCombe, combien de cliniques avez-vous avec des apareils aux rayons X et autres?

Le Dr MCCOMBE: Deux.

Le PRÉSIDENT: Où sont-elles situées?

Le Dr MCCOMBE: Une à Moncton et l'autre à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Quel est le coût d'établissement et d'entretien de ces cliniques?

Le Dr MCCOMBE: Je crois que M. Fairweather a ce renseignement—$41,000. Cela est compris dans toutes les autres dépenses.

M. MACMILLAN: Est-ce l'habitude des compagnies de chemins de fer d'établir des cliniques comme celles-là par tout le pays?

Le Dr MCCOMBE: Cela se fait aux Etats-Unis.

M. MACMILLAN: Et le Pacifique-Canadien?

Le Dr MCCOMBE: Non, cette compagnie n'en a pas.

M. MACMILLAN: Comment s'arrange-t-elle?

Le Dr MCCOMBE: Leur service médical est administré surtout par l'intermédiaire du service des réclamations—pour ce qui regarde tous les cas d'accidents.

M. MACMILLAN: Le service des réclamations ne paye pas les examens.

Le Dr MCCOMBE: Il paye les médecins. Il se peut que le service ne paye pas les examens physiques. Cela peut-être imputé au compte des services médicaux. Je parlais des lésions accidentelles.

M. MACMILLAN: Je demande si la compagnie emploie des médecins attitrés en divers endroits du pays pour procéder à ces examens?

Le Dr MCCOMBE: Je le crois. Je pense qu'elle a des médecins attitrés en divers endroits.

M. MACMILLAN: A-t-elle des médecins payés à l'année?

Le Dr MCCOMBE: Je le crois.

M. MACMILLAN: Vous ne le savez pas?

Le Dr MCCOMBE: J'en suis presque certain.

M. MACMILLAN: Combien?

Le Dr MCCOMBE: Le Dr Beattie en est un.

M. MCGIBBON: Mais le Pacifique-Canadien n'a pas de cliniques?

Le Dr MCCOMBE: Non, il n'en a pas.

M. MacMillan: C'est une nouveauté en ce pays.

Le Dr McCombe: C'est l'habitude sur les chemins de fer américains.

M. MacMillan: Mais c'est du nouveau au Canada.

Le Dr McCombe: Oui.

Le président: Docteur McCombe, vous dépensez beaucoup d'argent à ces fins, si vous comparez vos dépenses avec celles de la compagnie rivale, le Pacifique-Canadien?

Le Dr McCombe: Je ne crois pas que notre dépense en services médicaux soit aussi élevée *per capita* que celle du Pacifique-Canadien.

Le président: Vous appuyez-vous sur quelques faits de votre connaissance pour vous exprimer ainsi ou exprimez-vous simplement votre opinion?

Le Dr McCombe: Nous ne pouvons faire qu'une seule comparaison. Nous avons eu tous deux à comparaître devant une commission royale, l'année dernière, à Toronto, relativement à l'application de la Loi des accidents du travail et nous avons chacun de notre côté présenté un état du coût résultant des lésions accidentelles pendant une période de cinq ans. Il ressort de cet état que le Pacifique-Canadien a dépensé pendant cette période de cinq ans, en indemnités pour incapacité totale, incapacité partielle et décès, sous le régime de la Commission des accidents du travail, la somme de $1,154,322.90. Le National-Canadien a dépensé presque le double de cette somme pour les mêmes fins, soit $2,097,724.35. Notre agent des réclamations en chef a expliqué que cela est dû au fait que nous avons un plus grand nombre d'usines en Ontario, et partant un plus grand nombre d'employés: ce qui augmente le taux proportionnel des accidents. La moyenne des accidents avec lésions corporelles a été de 882 par année pour le Pacifique-Canadien; notre moyenne a été de 1,720; mais pendant la période quinquennale le coût total des services médicaux du Pacifique-Canadien a été de $137,846.20; le coût total de ces services pour le National-Canadien n'a été que de $155,271.72, avec presque deux fois autant d'employés. En considérant le total des accidents et des dépenses nous arrivons à un coût moyen de $40.43 par accident pour le Pacifique-Canadien et de $18.17 pour les chemins de fer Nationaux.

Le président: Quel personnel permanent avez-vous à Winnipeg?

Le Dr McCombe: Parlez-vous des médecins?

Le président: Oui.

Le Dr McCombe: Employés en permanence?

Le président: Oui.

Le Dr McCombe: Deux.

Le président: Et combien le Pacifique-Canadien en a-t-il?

Le Dr McCombe: Il en a deux, je crois.

M. Heaps: Le National-Canadien a beaucoup plus d'employés que le Pacifique-Canadien?

Le Dr McCombe: J'en suis certain.

M. Fairweather: J'ai les documents suivants à présenter:

TABLEAU N° 1

Total des sommes engagées au trente et un décembre 1931 ($52,154.24)

	Matériel	Appareils de Rayons-X	Wagons-ambulances	Réparations	Wagons de chemins de fer
Halifax	$ 819 37	.....	.....	.....	.....
Moncton	1,528 40	$2,643 35	.....	.....	$12,752
Québec	695 20	.....	$1,367	.....	.....
Montréal	16,531 00	2,132 00	2,590	.....	.....
Toronto	2,186 98	.....	.....	$400	.....
Winnipeg	6,619 46	.....	.....	.....	.....
Edmonton	801 36	.....	.....	426	.....
Vancouver	662 12	.....	.....	.....	.....
Total	$29,843 89	$4,775 35	$3,957	$826	$12,752

TABLEAU N° 2

PERSONNEL

La compagnie emploie d'une façon ou l'autre plus de 655 médecins répartis comme suit:—

Surveillants généraux, 7	$39,750 00
Consultants intermittents, 6	7,300 00
Médecins employés à l'année, 7	15,712 04
Médecins intermittents, 26	26,245 00
Médecin payés selon le tarif médical, 609.	

Outre les services rendus par les médecins qui sont payés en traitement annuel pour assistance continue ou assistance partielle il y a aussi les médecins dont les honoraires sont payés suivant le tarif médical. Dans les entrées du service des réclamations les honoraires payés à ces médecins ainsi que les comptes d'hôpitaux pour lésions corporelles sont inclus dans le même item. Pour l'année 1931 nous avons les détails qui suivent:—

Dépenses: médecins, infirmières et hôpitaux, dans le cas de lésions corporelles	$128,092 99
Soins médicaux aux voyageurs et immigrants malades	788 30
Examens médicaux	5,617 30

Il y a encore les employés suivants:—

Employés techniques, 31 (y compris l'inspecteur en chef de la Santé, ses techniciens, garde-malades, etc.)	$ 38,371 85
Personnel de bureau, 22	24,351 34
	$284,228 82
Moins les réductions dans les traitements	2,813 92
	$281,414 90
Frais personnels	7,854 75
Fournitures médicales et divers	5,917 57
Loyers	11,831 39
Total des dépenses en 1931	$307,018 61

Ensuite:

Question posée par l'honorable Dr Manion:

Demande: Coût de la publicité en 1929, 1930 et 1931, y compris les annonces.

Question posée par l'honorable Dr Manion:

Demande: Particularités relatives à la réduction de $1,000,000 dans les dépenses d'annonces en 1932, en comparaison avec 1930.

Question posée par l'honorable Dr Manion:

Demande: Etat indiquant le montant de toutes les dépenses, y compris les traitements et les frais personnels de tous les membres du bureau de publicité, pendant les années 1929, 1930 et 1931.

Question posée par M. MacMillan:

Demande: Les frais de transport sont-ils compris dans ceux du bureau de publicité?

Réponse: Les réponses aux demandes susdites ont été préparées sous forme d'état et annexées ci-après.

CHEMINS DE FER NATIONAUX ET PAQUEBOTS

Frais de publicité, y compris les annonces, le service de radiodiffusion, la publicité en général et la revue

—	1929		1930		1931		Dépense projetée 1932		Economie effectuée en 1932 comparativement 1930	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Service d'annonces—										
Traitements et salaires	82,595 02		129,725 67		105,099 89		91,500 00		38,225 67	
Frais de déplacement	7,634 30		15,702 64		14,844 89		13,500 00		2,202 64	
Publicité directe	1,681,910 70		1,589,401 05		1,200,640 98		795,500 00		793,901 05	
		1,772,140 02		1,734,829 36		1,320,585 76		990,500 00		834,329 36
Service de radiodiffusion—										
Traitements et salaires	159,247 64		169,318 39		143,163 34		52,000 00		117,318 39	
Frais de déplacement	8,162 72		13,436 56		8,426 09		4,200 00		9,236 56	
Loyers de postes	54,579 75		60,756 23		51,894 85		27,933 00		32,823 23	
Artistes	117,334 98		95,073 82		59,941 27		30,992 00		64,081 82	
Divers	101,756 91		82,018 17		62,822 77		*1,125 00*		83,143 17	
		441,082 00		420,603 17		326,248 32		114,000 00		306,603 17
Service de publicité—										
Traitements et salaires	106,835 66		80,318 84		72,332 66		52,000 00		28,318 84	
Frais de déplacement	21,300 00		20,151 20		15,206 81		13,000 00		7,151 20	
Electros et matériel photographique, etc	70,553 54		117,411 76		69,351 63		52,500 00		64,911 76	
		198,689 20		217,881 80		156,891 10		117,500 00		100,381 80
Revue—										
Traitements et salaires	9,522 50		10,730 00		13,390 65		14,500 00		*3,770 00*	
Frais de déplacement	2,768 66		2,076 89		2,526 27		2,000 00		76 89	
Papier à imprimer en mains	39,461 22		38,681 02		35,776 13		20,000 00		18,681 02	
Tirage	31,923 21		28,537 01		23,361 63		12,500 00		16,037 01	
Impressions et autres dépenses	34,896 59		39,502 28		30,941 71		16,000 00		23,502 28	
Revenu	*84,837 50*		*86,939 65*		*63,188 40*		*60,000 00*		*26,939 65*	
		33,734 68		32,587 55		42,807 99		5,000 00		27,587 55
		2,445,645 90		2,405,901 88		1,846,533 17		1,137,000 00		1,268,901 88
Total, traitements et salaires		358,200 82		390,092 90		333,986 54		210,000 00		180,092 90
Total, frais de déplacement		39,865 68		51,367 29		41,004 06		32,700 00		18,667 29
Total, publicité directe		1,681,910 70		1,589,401 05		1,200,640 98		795,500 00		793,901 05
Total, autres dépenses		365,668 70		375,040 64		270,901 59		98,800 00		276,240 64
		2,445,645 90		2,405,901 88		1,846,553 17		1,137,000 00		1,268,901 88
* Y compris annonces payées en transport	244,112 64		209,655 33		164,353 42		140,000 00		69,655 33	

Service de comptabilité, Montréal, le 2 mai 1932.

Le PRÉSIDENT: On pourra lire les totaux.

M. FAIRWEATHER: "Frais de publicité, y compris les annonces, le service de radiodiffusion, la publicité en général et la Revue":—

1929	$2,445,645 90
1930	2,405,901 88
1931	1,846,533 17
1932—Dépense projetée	1,137,000 00
Economie effectuée en 1932 comparativement à 1930	1,268,901 88

L'état indique la division des dépenses entre les divers services: Annonces, radiodiffusion, publicité, Revue, et contient au bas le partage des dépenses sous les rubriques suivantes: traitements et salaires, frais de déplacement, publicité directe et autres dépenses.

En réponse à la demande de M. MacMillan, il n'y a pas de note au bas du relevé en question indiquant combien de ces annonces sont payées en transport.

Le PRÉSIDENT: Lisez donc ces chiffres.

M. FAIRWEATHER: En 1929, les annonces payées en transport et comprises dans l'état ci-dessus s'élevaient à $244,112.64; en 1930, $209,655.33; en 1931, $164,353.42; dépense projetée en 1932, $140,000.

L'hon. M. CHAPLIN: Voulez-vous avoir la bonté de nous expliquer ce que vous entendez par "annonces payées en transport"?

M. FAIRWEATHER: Je crois que ce point a déjà été soulevé au Comité, monsieur Chaplin. A grands traits voici ce dont il s'agit—nous ne payons pas une grande partie de nos annonces autrement qu'en transport. C'est un moyen d'utiliser le chemin de fer pour payer nos comptes de publicité.

M. KENNEDY: Vous faites un échange.

M. FAIRWEATHER: Oui, nous payons en service.

M. DUFF: En d'autres termes, vous donnez des places gratuites aux propriétaires de journaux pour les annonces qu'ils publient pour vous?

M. FAIRWEATHER: Ce sont des billets émis pour une somme correspondante.

Le PRÉSIDENT: Mais le montant est porté au compte de chaque journal séparément et un état est présenté périodiquement?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MCGIBBON: Quel est le coût du service de radiodiffusion, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: En 1929 le coût total du service de radiodiffusion était de $441,082; en 1930, $420,603.17; en 1931, $326,248.32; la dépense projetée en 1932, $114,000.

Le PRÉSIDENT: Une économie de $306,603.17.

M. MACMILLAN: Comment arrivez-vous à faire cette économie?

M. FAIRWEATHER: On espère effectuer une économie de $306,603.17 sur les item qui suivent:

Traitements et salaires	$117,318 39
Frais de déplacement	9,236 56
Loyers de postes	32,823 23
Artistes	64,081 82
Divers	83,143 17

M. BEAUBIEN: Une forte partie de cette économie proviendrait de l'enlèvement des postes sur les trains?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. HEAPS: Parlez-vous ici du coût brut ou du coût net?

M. FAIRWEATHER: Du coût brut, monsieur Heaps.

M. HEAPS: L'écart est-il considérable entre le coût brut et le coût net?

M. FAIRWEATHER: Pour ce qui concerne le service de radiodiffusion?

M. HEAPS: Oui.

M. FAIRWEATHER: Ce n'est naturellement pas facile de nous donner une réponse catégorique parce que si vous commencez à estimer ce que la radiodiffusion rapporte en bénéfices au point de vue de la publicité ou même les recettes directes provenant du service télégraphique...

M. HEAPS: Je parle des recettes directes provenant des annonces.

M. FAIRWEATHER: La location de nos postes de radiodiffusion à des institutions commerciales a rapporté en 1931, $25,669.41; en 1930, nous avons encaissé de ce chef, $40,246.38.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fairweather, tous ces chiffres représentent-ils le coût net après avoir tenu compte des recettes directes?

M. FAIRWEATHER: Oui, ce doit être le coût net.

Le PRÉSIDENT: Mais non pas indirectement.

M. FAIRWEATHER: Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser concernant cet état?

M. MACMILLAN: L'autre jour je parlais de la Revue et on m'a dit qu'une somme de $18,000 pour traitements figurait au compte de la Revue. Cela ne me paraît pas être une répartition raisonnable du coût de la publicité. La Revue coûte plus que $18,000 en traitements pour impression et publication.

Le PRÉSIDENT: Tous les détails sont ici.

M. MACMILLAN: Cela est possible, mais c'est un chiffre arbitraire, je veux dire un chiffre déterminé d'une façon arbitraire.

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, les traitements et la publicité sont loin d'avoir atteint $18,000.

M. MACMILLAN: Alors donnez-nous ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Voici: en 1929 la Revue a coûté en traitements et salaires $9,522.50; en 1930, $10,730; en 1931, $13,390.65; la dépense projetée en 1932 est de $14,500.

M. MACMILLAN: En traitements?

Le PRÉSIDENT: En traitements et salaires. Frais de déplacement: en 1929, $2,768.66; 1930, $2,076.89; 1931, $2,526.27; dépense projetée en 1932, $2,000. Papier à journal en magasin: 1929, $39,461.22; 1930, $38,681.02; 1931, $35,776.13; dépense projetée en 1932, $20,000. Tirage, 1929, $31,923.21; 1930, $28,537.01; 1931, $23,361.63; dépense projetée en 1932, $12,500. Impressions et autres dépenses, 1929, $34,896.59; 1930, $39,502.28; 1931, $30,941.71; dépense projetée en 1932, $16,000.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, je veux simplement en arriver au coût de la Revue. On nous dit qu'elle coûte quatre sous l'exemplaire une certaine année et trois sous et quelque chose une autre année, et je prétends que les traitements imputés au compte de la Revue ne sont pas suffisants pour la publier. J'ai en mains un numéro de la Revue et il est impossible de publier une revue comme celle-là avec un bordereau de traitements de $9,000 seulement.

M. FAIRWEATHER: Je devrais dire à ce sujet que nos frais sont nécessairement répartis entre les divers services et divisions d'après une base proportionnelle.

M. MACMILLAN: C'est un arrangement arbitraire.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais c'est comme pour tout autre compte relativement au coût de production et je vous assure que, si vous appelez un comptable de votre choix pour déterminer le coût de cette Revue, il arrivera à un résultat qui ne sera pas notablement différent des chiffres indiqués ici.

Le PRÉSIDENT: M. Bell, de Saint-Antoine a posé certaines questions.

M. McGIBBON: Puis-je avoir une liste de ceux qui prennent part aux programmes de radiodiffusion et les traitements payés au cours de ces années dernières?

Le PRÉSIDENT: Prenez note de cette demande, monsieur Fairweather. On va s'efforcer de vous obtenir ces renseignements, docteur McGibbon.

Le PRÉSIDENT: En réponse à la demande nº 4 de M. Bell, M. Smart, le sous-ministre, communique ce qui suit:

Les réponses ci-annexées à la demande nº 4 de M. Bell sont comme il suit:

Expéditions de grain sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson au cours des cinq dernières années

1927-28	Nulles
1928-29	Nulles
1929-30	33 boisseaux (1 tonne)

Expédition-annonce par la compagnie de la Baie d'Hudson

1930	Nulles
1931	544,760 boisseaux (16,343 tonnes)

Les recettes brutes provenant de tout autre trafic sur la ligne de chemin de fer de la Baie d'Hudson au cours des cinq dernières années ont été comme suit: suit: —

1927-28	$ 95,049 58
1928-29	118,759 02
1929-30	106,139 02
1930-31	298,125 62
1931-32	322,249 39

Le chemin de fer de la Baie d'Hudson est encore à la charge du service de construction des chemins de fer Nationaux et le coût d'exploitation en est imputable au compte d'établissement.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'autres demandes, je crois.

L'hon. M. EULER: Ai-je bien compris, monsieur le président? Avez-vous dit que le coût d'exploitation net est imputable au compte d'établissement?

Le PRÉSIDENT: Tel est le mémoire soumis par le sous-ministre.

L'hon. M. EULER: Sur quel principe s'appuie-t-on pour agir ainsi?

M. SMART: Le chemin de fer est encore en voie de construction, monsieur Euler, et par conséquent, il est exploité par le service de construction et toutes les recettes provenant de ce chef sont créditées au compte de construction.

L'hon. M. EULER: Alors, vous parlez d'exploiter un chemin de fer qui en réalité n'existe pas?

L'hon. M. MANION: Toutes ces recettes d'exploitation sont pour la plupart celles du transport des propres matériaux du chemin de fer.

M. SMART: Les matériaux des entrepreneurs et autres marchandises.

Le PRÉSIDENT: M. Chaplin vient de me passer la motion suivante: —

> Qu'un état soit fourni de chacune des feuilles de dépenses des administrateurs actuels des chemins de fer Nationaux pour la période de l'année financière 1931.

L'hon. M. CHAPLIN: Je désire vous offrir une explication relativement à cette motion. D'après certaines remarques que j'ai entendues il semblerait que l'année dernière j'avais pris à partie un certain administrateur. J'ai agi ainsi à cause des choses qui avaient été répétées en Comité et je ne désire pas être accusé de faire de la politique. Par conséquent, je suis tout à fait satisfait de demander les feuilles de dépenses de tous les administrateurs. Cela m'intéresse tout autant que toute autre chose. Je désire les voir se mettre à l'œuvre et réduire aussi leurs dépenses.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous présenter cela sous forme de motion?

M. BEAUBIEN: C'est une question ordinaire.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais il faut que ce soit sous la forme d'une motion à l'effet que la direction soit priée de fournir ces renseignements. Je n'y vois pas d'objection moi-même.

M. BEAUBIEN: Je m'oppose à l'une tout autant qu'à l'autre.

Le PRÉSIDENT: Alors, je vais mettre la motion aux voix.

La motion est adoptée.

M. MACMILLAN: Dois-je conclure que l'on a répondu à toutes les questions qui ont été posées?

Le PRÉSIDENT: Oh, non! Cela veut dire que l'on a donné toutes les réponses qui étaient prêtes. C'est ce que j'ai compris.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous vous rappelez que lorsque le bill nº 34 a été adopté sans commentaire, comme sans discussion, on s'était réservé le droit de reprendre devant ce Comité tous les articles formant ce total de soixante et un millions de dollars. En vérité, à mon humble avis, c'est la question la plus sérieuse dont le Comité est saisi. Je crois que nous devrions y consacrer, au lieu de dépenser,—je n'ai pas l'intention de critiquer,—le temps que nous avons pris pour l'étude de certaines questions, mais nous devrions consacrer à celle-ci...

M. POWER: Que voulez-vous discuter dans ce bill?

Le PRÉSIDENT: Je désirerais que le Comité étudiât ce bill complètement. On a préparé un livre qui a été distribué à chacun des membres du Comité dans lequel sont indiqués les besoins financiers de 1932 et à la toute première page vous verrez comment est formée cette somme de soixante et un millions. Premièrement, vous verrez le déficit anticipé et ensuite il y a quelques pièces annexées, pièces "A", "B" et "C" qui en exposent les détails. J'estime que ce document est de la plus haute importance.

L'hon. M. EULER: Est-ce que ces détails sont dans le livre?

Le PRÉSIDENT: Oui, j'espère que les membres du Comité l'ont lu et sont en mesure de l'étudier.

M. POWER: Nous avons, pour la plupart d'entre nous, oublié nos livres parce que nous nous étions si éloignés du sujet.

Le PRÉSIDENT: Je cherche à vous y ramener.

M. POWER: Si le président veut bien remettre la discussion à cet après-midi, nous aurons nos livres.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être ajourner maintenant et reprendre la séance à quatre heures précises.

Ce sera la première chose à l'ordre du jour quand nous siégerons de nouveau à quatre heures. Apportez vos livres.

Le Comité s'ajourne à quatre heures.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la première question à étudier cet après-midi est le bill nº 34 des crédits du chemin de fer pour l'année courante. Ainsi que je vous l'ai fait observer, ce matin, à la première page de ce fascicule portant le titre de "Besoins financiers anticipés, 1932", vous verrez un état portant l'en-tête suivant: "Nouvelles sommes nécessaires: somme nécessaire ou compte des recettes nettes après déduction de l'intérêt, $42,784,610.13; capital net nécessaire, Pièces F, P. Q, R, S, $6,933,738; acquisition de valeurs, Pièce E, $100,000. Total des nouveaux crédits nécessaires, $49,727,348.13".

Maintenant, si vous voulez examiner ces chiffres, il faut examiner les pièces annexées à l'état. Premièrement, il y a la Pièce " A " qui expose les besoins: " Etat résumé des ressources en recettes nettes ou des nouvelles sommes nécessaires au compte des recettes nettes après déduction de l'intérêt, année financière finissant le 31 décembre 1932 ". Cet état est divisé en trois chapitres, toujours exclusion faite des lignes de l'Est. Consultez la page 1, Pièce " A ".

M. BEAUBIEN: Ce bill a-t-il été adopté par la Chambre?

Le PRÉSIDENT: Il a fallu l'adopter parce qu'une partie de ce déficit s'est accumulée depuis le commencement de la présente année et que la compagnie n'avait pas d'argent. Il a fallu absolument faire adopter ce bill afin de permettre à la compagnie de payer ses créanciers, outre les salaires de ses employés.

Sir EUGÈNE FISET: Il a été adopté en cinq minutes sans la moindre objection de qui que ce soit.

Le PRÉSIDENT: Précisément. Maintenant, est-ce que le Comité désire disposer de ce crédit en cinq minutes?

M. DUFF: Je propos d'en finir dans une minute.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, je ne crois pas que ce soit la manière de traiter un sujet de cette importance.

M. MACMILLAN: Quel était ce même crédit l'année dernière lorsque le Comité l'a mis à l'étude? Quelle somme était comprise à cette fin dans le budget des dépenses?

M. FAIRWEATHER: De quel item parlez-vous, celui qui correspond aux $42,000,000? Au budget, la somme est de $31,367,882.66. On avait besoin de $52,255,676.04.

M. MACMILLAN: Voilà le point. Je m'en souviens et je me demande si au cours de la présente année ce crédit ne sera pas excédé autant que l'année dernière?

Le PRÉSIDENT: L'année dernière, il a fallu $10,000,000 de plus que le crédit demandé.

M. MACMILLAN: $20,000,000, soit 40 p. 100.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je répondre à cette question? Naturellement, le crédit est basé sur ce que doivent être les recettes brutes de la compagnie pour l'année courante. Il faut commencer par là. Les chiffres qui ont été inscrits sur cette feuille de $157,000,000 est à peu près l'estimation la plus juste que nous puissions faire. Quand je dis "nous" je veux dire les préposés au trafic et tous les autres employés de la compagnie dont les vues ont été réunies, analysées et étudiées. Maintenant, rien n'est plus difficile, dans une période comme celle-ci, de prévoir ce que seront les recettes brutes d'une entreprise commerciale quelconque; mais ces chiffres inscrits ici et qui constituent le point de départ de tous les calculs représentent les prévisions des meilleures intelligences que nous avons pu consulter. Je ne crois pas pouvoir y ajouter quoi que ce soit si ce n'est qu'à la lumière de l'expérience de l'année dernière, à la fin de laquelle nous avons été vivement désappointés du côté des recettes brutes, je ne puis faire autrement qu'émettre l'opinion,—et je crois que ce serait aussi l'opinion de tous les employés supérieurs de la compagnie qui en savent quelque chose,—que nous ne pouvons pas cette année être aussi mal que l'année dernière.

M. HEAPS: Puis-je vous demander de comparer cet item de $157,000,000 avec les recettes figurant sous le même item de l'année dernière?

M. FAIRWEATHER: L'année dernière, les recettes brutes ont été de $177,243,738 et pour nos crédits de cette année nous comptons sur à peu près $20,000,000 de moins. Maintenant, ce que nous avons accompli jusqu'à date, nous porte à croire que nos recettes brutes atteindront $157,000,000. Nous avons fait un écart considérable l'année dernière pour la raison que nous avions trop compté

sur les recettes brutes. Nous espérions atteindre $228,000,000, tandis que nous avons eu seulement $177,000,000. Les recettes avaient donc décliné de $43,000,000. Nos prévisions pour l'année courante sont de $157,000,000 et, de fait, ce chiffre est très près du revenu obtenu et nos recettes nettes s'éloignent très peu du budget anticipé.

M. MacMillan: Quelle est la proportion de vos recettes au compte d'exploitation—du moins celle de votre coût d'exploitation comparée à l'année dernière à la même date?

M. Fairweather: En 1932, le rapport des frais d'exploitation avec les recettes—c'est-à-dire fin mars—était de 101.81 en comparaison avec 99.77 en 1931; mais en envisageant ces chiffres il faut se rappeler que notre recette pour les deux mois de 1932 n'a été que de $34,201,000 en regard à $42,200,000 l'année précédente. A mesure que le trafic décline le coefficient s'élève: nous ne pouvons pas éviter ce résultat. Une bonne administration consiste à l'empêcher autant que possible de monter quand les affaires diminuent. De fait, pendant la même période l'année dernière nos recettes ont décliné de tout près $8,000,000 et pendant ces deux mois nos dépenses ont subi une diminution de $7,282,000.

M. MacMillan: Vous avez là une légère augmentation.

M. Fairweather: Oui, très légère.

Sir Henty Thornton: Naturellement, en estimant le montant des recettes brutes prévues dans le cas de tout chemin de fer transcontinental au Canada, il faut tabler dans une grande mesure sur ce que sera la récolte du blé au pays. Il n'y a rien de plus incertain ni de plus difficile que d'estimer d'avance la récolte de blé. L'année peut commencer sous les meilleures auspices mais, plus tard, peuvent survenir la sécheresse, la rouille, le poudroiement, les gelées précoces, et votre estimation tombe complètement à faux. Par contre, vous pouvez vous attendre à une pauvre récolte parce que la saison débute mal et cependant le résultat final peut être tout différent. En tant que la présente année est concernée—mais il ne faut pas y attacher plus d'importance que la chose en mérite—on peut dire que dans l'Ouest la récolte de blé sera très bonne. Les observateurs expérimentés estiment que le rendement atteindra 500,000,000 de boisseaux. Maintenant, je ne crois pas que l'on puisse trouver quelqu'un en état d'assurer à cette heure si la récolte sera exactement telle que prévue ou si elle sera inférieure; mais jusqu'ici tout annonce une grande amélioration du côté de la récolte de blé.

Le président: Quelles sont vos recettes et vos dépenses au compte d'exploitation fin mars?

M. Fairweather: Voici les recettes d'exploitation pour les trois premiers mois de 1932: recettes brutes, $34,201,350; dépenses d'exploitation, $34,820,296; résultat net d'exploitation, un déficit de $618,946, soit un coefficient de 101.81.

L'hon. M. Manion: Par le mot déficit vous entendez le déficit d'exploitation?

M. Fairweather: Je crois l'avoir dit.

M. Kennedy: Est-ce le manque partiel de la récolte qui a été, l'année dernière, la cause de cette différence?

Sir Henry Thornton: Naturellement, cela y a été pour beaucoup. Ces chiffres, me permettra-t-on de le dire, représente ce que les meilleures intelligences du pays ont pu définir.

Le président: En vous basant sur les chiffres de ces trois mois, comment allez-vous justifier vos prévisions d'une recette d'exploitation d'environ $18,000,000.

M. Fairweather: Les choses marchent absolument suivant nos calculs. Nous nous attendons à avoir un déficit pendant les premiers mois de l'année. Les mois les plus difficiles de l'année sont les trois premiers mois. Après cela les choses s'améliorent graduellement.

Le PRÉSIDENT: Pendant le mouvement de la récolte?

M. FAIRWEATHER: Notre meilleur mois est le mois d'octobre; et après le trafic décline en novembre et décembre. Jusqu'ici nous sommes absolument dans les limites de nos prévisions.

M. HEAPS: Quelle comparaison faites-vous entre ces dépenses d'exploitation de $189,000,000 et les mêmes dépenses de l'année dernière?

M. FAIRWEATHER: Elles étaient de $169,000,000 l'année dernière.

Le PRÉSIDENT: Et le chiffre net de votre revenu, soit au compte créditeur soit au compte débiteur? Que représentent ces 5,079,000?

M. FAIRWEATHER: Cela comprend tout excepté l'intérêt. Cette somme comprend l'exploitation des hôtels, les taxes et les loyers.

Le PRÉSIDENT: Je vois. Cela comprend les dépenses courantes qui doivent être imputées au compte d'exploitation en dehors de l'exploitation proprement dite?

M. FAIRWEATHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous indiquer de quoi se compose cette somme?

M. FAIRWEATHER: Vous en verrez la nature dans le rapport annuel. Tournez à la page 12 du rapport annuel, compte des recettes, vous verrez que cet item comprend: Taxes courues, recettes non récupérables, recettes provenant de l'exploitation des hôtels, dépenses au compte d'exploitation des hôtels, taxes sur les propriétés des hôtels; loyers de locomotives, loyers de wagons à voyageurs, et tout cela, excepté l'intérêt.

Le PRÉSIDENT: Excepté l'intérêt dû au gouvernement sur la dette consolidée?

M. FAIRWEATHER: Les intérêts dus au gouvernement, et naturellement l'intérêt de l'argent du gouvernement n'est pas compris non plus.

Le PRÉSIDENT: Dans cet item, quelle perte prévoyez-vous cette année du côté de l'exploitation des hôtels?

M. FAIRWEATHER: Il m'est impossible de mettre la main sur ce détail dans le moment. Nous n'avons pas ce renseignement ici.

Le PRÉSIDENT: L'année dernière, le déficit net d'exploitation des hôtels a été de $198,000; est-ce bien cela?

M. FAIRWEATHER: Dans le budget nous avons prévu un déficit de $30,212.00 du côté des hôtels, comparativement au déficit actuel de $198,000.

Le PRÉSIDENT: Dans ce budget tenez-vous compte de la dépréciation du côté du mobilier et des accessoires?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela est compris dans le coût d'exploitation?

Sir HENRY THORNTON: C'est simplement la différence entre les recettes et les dépenses.

Le PRÉSIDENT: Alors, pourvoyez-vous aux remplacements?

Sir HENRY THORNTON: Nous y pourvoyons; mais il n'y a pas de montant annuel prévu à cette fin particulière.

Le PRÉSIDENT: Intérêt sur la dette consolidée due au public—Pièce "B"—il y a augmentation ici?

Sir HENRY THORNTON: Non, il n'y en a pas.

Le PRÉSIDENT: Quel était le montant, l'année dernière?

M. FAIRWEATHER: On le verra dans le rapport annuel.

Le PRÉSIDENT: A la page 12, $55,214,977.47. Tel était, l'année dernière, l'intérêt sur la dette à long terme, et cette année le montant est $56,849,245.55, soit une différence de?

M. FAIRWEATHER: Une différence de $1,634,267.00.

Le PRÉSIDENT: Une nouvelle dette en intérêts pour le public de $1,634,000?

M. FAIRWEATHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: De ce montant que représentent les nouvelles dépenses et la capitalisation des déficits de l'année dernière?

Le Comité peut tout aussi bien connaître la situation: si au cours d'une année quelconque le réseau National ne réalise pas assez pour payer (a) les frais d'exploitation, (b) les intérêts dus au public, (c) les amortissements—le tout est capitalisé et la somme empruntée; n'est-ce pas là un exposé raisonnable de la situation, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Oh, oui! Il n'en peut être autrement.

Le PRÉSIDENT: Le gouvernement n'a pas changé la politique de l'ancienne administration pour remédier à la situation et, par conséquent, nous accumulons simplement la dette des chemins de fer Nationaux: c'est tout ce qui en est. Je me demande combien de temps encore cela va durer.

M. DUFF: Tout le monde l'ignore.

M. FRASER: En capitalisant les déficits.

Le PRÉSIDENT: En capitalisant les déficits; voilà ce que cela veut dire, mais plus le procédé se répète plus le chiffre monte. Peut-on suggérer au Comité quelque moyen de remédier à une situation grave comme celle-là.

Sir EUGÈNE FISET: Le premier conseil à cette fin a été donné l'année dernière et c'est celui de modifier l'année financière. Au lieu d'examiner les comptes de l'année écoulée comme nous le faisons présentement, nous devrions examiner ceux de l'avenir et cela ne peut se faire qu'en changeant l'année financière.

L'hon. M. MANION: Puis-je vous faire observer aussi que la Commission royale siège encore et il est possible qu'elle ait des suggestions à offrir, une autre méthode plus pratique de remédier à la situation.

Le PRÉSIDENT: Evidemment, il y a une autre méthode: celle de faire payer ces déficits en espèces par le gouvernement, et le pays n'est pas en mesure de s'en charger. Mais il y a une deuxième méthode que je désire soumettre à l'étude du Comité, et, si vous voulez bien m'accorder quelques instants, je vous ferai mon exposé. Le gouvernement fédéral est aujourd'hui pris avec un budget restreint; toutes les provinces du Canada sont aujourd'hui dans le même cas; l'Angleterre aussi et même les Etats-Unis, la nation la plus riche du monde. Je suggère d'appliquer le même principe aux chemins de fer Nationaux et de n'accorder à la direction, pendant cette période de crise, que les crédits absolument nécessaires. Maintenant, cela peut être une chose impossible, car je ne suis pas assez renseigné.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je ajouter, monsieur le président, que le budget des dépenses de l'année a été d'abord préparé par les employés supérieurs de la compagnie, puis étudié au long et discuté par le conseil d'administration avec le même objectif en vue que celui que vous venez d'exposer et discuté ensuite avec le gouvernement et, plus particulièrement, avec le ministre des Chemins de fer, et, finalement, après consultation de tous les intéressés, ce budget a été adopté tel que vous l'avez ici, et je crois que tous les intéressés ont fait tout leur possible pour arriver aux fins proposées ici. Dans le budget présenté aujourd'hui vous ne trouverez absolument rien qui n'ait pas été parfaitement étudié par le conseil d'administration ainsi que par le gouvernement à titre de propriétaire du réseau.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis qu'il incombe au Comité de proposer quelque moyen ou d'admettre que nous n'avons rien à suggérer. C'est ce que je pense depuis longtemps.

M. DUFF: Ne devrions-nous pas attendre le rapport de la Commission royale?

Le PRÉSIDENT: C'est évidemment une jolie manière d'écarter la responsabilité et de s'en reposer sur autrui, bien que la Commission, j'en suis certain, a plus de compétence que nous.

M. DUFF: C'est ce que je veux dire, monsieur le président. Elle a plus de temps pour étudier la question sous tous ses angles et elle est censée faire son travail au complet.

Le PRÉSIDENT: Mais je tiens à conseiller au Comité et au public de mettre la compagnie à la ration jusqu'à la fin de la crise. Il se peut que nous ne puissions pas faire grand'chose, mais le conseil est donné, en tout cas.

M. MACMILLAN: Est-ce que vous n'avez pas ici un budget serré, monsieur le président?

Sir HENRY THORNTON: Nous le considérons ainsi parce que j'ai consulté presque toutes les semaines, pendant un certain temps, le ministre qui représente le propriétaire, sur les finances de la compagnie. La situation a été l'objet de la plus sérieuse attention du conseil d'administration et, comme je vous l'ai dit il y a un instant, ce budget représente le fruit des efforts concertés des meilleurs dirigeants de la compagnie, du conseil d'administration et du ministre lui-même.

Je pourrais ajouter—ce que vous savez probablement déjà—que tout ceci a été exposé devant la Commission royale. Elle avait exigé les détails les plus minutieux au sujet des économies possibles, de la situation financière et de tous les autres aspects de l'industrie du transport au Canada. Elle a maintenant à sa disposition les renseignements les plus complets sur toute cette question et, comme le ministre l'a fait remarquer, elle s'en occupe et si on m'a bien renseigné elle consacre au sujet sa plus sérieuse considération et elle aura sans doute avant longtemps quelques remèdes à suggérer; et je crois que le ministre admettra avec moi que ce budget que nous avons soumis ici—je ne puis exprimer la chose autrement représente l'intelligence combinée de tous ceux qui s'intéressent à la question.

L'hon. M. EULER: Il y a naturellement un certain nombre de remèdes possibles. Celui que vous proposez pourra peut-être vous assurer un service satisfaisant, mais le contraire peut arriver. Peut-être faudrait-il imposer de plus lourdes taxes au peuple du Canada et payer ces déficits avec les impôts prélevés, mais j'estime que le problème à résoudre—et la Commission royale aura probablement quelques recommandation à faire—ce sont les pertes considérables que subissent nos deux grands chemins de fer du fait qu'ils sont obligés de faire des dépenses qui ne seraient pas nécessaires s'il n'y avait pas de concurrence. Et là nous revenons au conseil donné en Chambre à l'effet qu'il faudrait adopter dans une certaine mesure le principe d'une administration conjointe. Je ne suis pas disposé à appuyer la proposition qui a été faite en Chambre l'autre jour relativement à la nomination d'une commission temporaire.

Le PRÉSIDENT: Qui a proposé cette mesure?

L'hon. M. EULER: M. Hackett, je crois. En principe, il peut avoir raison et je le crois certainement. On dit que la concurrence est la vie du commerce, mais elle est la ruine des chemins de fer. La coopération serait une meilleure méthode. Ce dont il faut se débarrasser en dernier compte c'est le gaspillage résultant de la concurrence et vous en arrivez, naturellement, à la question: Comment pourrez-vous l'éliminer? Quelques gens croient qu'une seule commission peut administrer ces chemins de fer comme deux organismes, séparément, et mettre ainsi fin au gaspillage. Personnellement, j'estime que cela est impossible. Il se peut qu'il soit avantageux de parler de la fusion des deux lignes de chemins de fer. Mais vous avez toujours à compter avec ceux qui sont opposés à l'idée d'un monopole, quel qu'il soit. Peut-être vaudrait-il mieux dire ces choses en Chambre, mais vous avez soulevé cette discussion. Quant à moi, je suis opposé au monopole que pourrait exercer une compagnie privée de chemin de fer. J'ai peut-être

aussi quelques objections à l'autre, mais je n'ai jamais pu comprendre comment le monopole d'une entreprise d'Etat pourrait avoir tous les effets sinistres que nous constatons sous le régime d'un monopole privé parce que, dans un cas, une entreprise privée cherche à accumuler des profits tandis que dans l'autre l'étatisation se propose de maintenir les services au coût le plus bas possible. Mais à cause de la concurrence, du maintien de doubles services,—et vous pouvez en avoir des vingtaines d'exemples,—vous avez le fond de toutes les difficultés, c'est-à-dire, le gaspillage qui représente de soixante à soixante-quinze millions par année. Si vous pouviez mettre fin à cette concurrence, il y aurait encore lieu d'espérer même à cette heure et avec une amélioration dans les affaires en général la situation de nos chemins de fer deviendrait raisonnablment satisfaisante. J'estime que c'est là le problème que le pays devra finalement résoudre.

L'hon. M. MANION: J'ai peu de choses à ajouter, monsieur le président, bien que je ne sois pas de l'avis que c'est passer les responsabilités à d'autres si nous attendons le rapport de la Commission royale. Cette dernière siège depuis le mois de décembre et nous espérons qu'elle présentera son rapport longtemps avant la prochaine session.

M. GRAY: Vous n'avez aucun espoir que ce rapport sera prêt cette année?

L'hon. M. MANION: Non. Dans tous les cas,—sans vouloir donner de directives à la Commission,—j'estime qu'il n'est pas dans l'intérêt des chemins de fer ou du pays de pousser la Commission à finir son travail à la course afin de pouvoir présenter son rapport dans les derniers jours de la session. Quelle que soit la nature de ce rapport,—et je n'en connais pas plus long sur ce sujet que tout autre membre du Comité,—j'espère qu'on le trouvera assez important pour l'étudier et que le peuple de ce pays, toutes les classs, ceux qui croient à l'étatisation comme ceux qui préconisent le principe de l'entreprise privée ou une combinaison des deux, auront tout le temps voulu pour y réfléchir et le discuter. Mais relativement au budget, permettez-moi de vous expliquer l'attitude du gouvernement. Naturellement, comme ministre, je ne suis pas bien au courant des détails techniques concernant le budget d'un chemin de fer, mais tout en me ralliant aux observations de sir Henry à l'effet que c'était là le fruit des meilleurs efforts de tous les intéressés, j'ai de cette question une conception plutôt d'un caractère général et j'estime que, vu la situation financière actuelle, il est très important d'administrer le chemin de fer d'une manière aussi économique que possible sans toutefois nuire à son rendement. Je crois que c'est là l'attitude de tous les chemins de fer du continent: ils y sont forcés pour la même raison. Par conséquent, c'est aussi l'attitude que nous avons demandé à la direction d'adopter.

J'ignore ce que le président veut dire par un budget restreint; mais nous avons demandé à la compagnie d'effectuer toutes les économies possibles et je me fais fort de dire qu'il y a encore moyen de procéder à d'autres économies. Les administrateurs et la direction ont présenté un budget qui est certainement beaucoup moins considérable que celui de l'année dernière qui était de $112,000,000, y compris la marine marchande, les imputations au compte d'établissement, et le reste. Le même budget pour cette année est de $71,000,000, soit une différence de $41,000,000. La diminution en vaut la peine, c'est vrai. Mais si vous songez que même à $71,000,000, le gouvernement devra prélever de quelque façon, soit par l'émission d'obligations, soit en grevant le peuple de nouveaux impôts, plus de $5,000,000 par mois, soit au delà d'un million par semaine, de fait un million et demi par semaine, vous avez une idée de la gravité de la situation. Je ne crois pas pouvoir en dire davantage; mais l'attitude du gouvernement a été de demander à la direction de pratiquer la plus rigoureuse économie sans diminuer le rendement. C'est ce que nous avons demandé, en peu de mots, et je crois que le Pacifique-Canadien qui se trouve passablement dans les mêmes circonstances a adopté la même attitude. Les chemins de fer des Etats-Unis également affectés en agissent de même. Je ne vois pas de demandes auxquelles je pourrais répondre.

M. FRASER: Quelle est la réduction cette année, par comparaison avec le budget de l'année dernière? Il y a ici le budget d'exploitation. Faites donc la comparaison avec les crédits de l'année dernière.

M. FAIRWEATHER: Nos frais d'exploitation ont été de $169,688,008.47 l'année dernière, et nos recettes brutes, $117,273,738.

M. HEAPS: Qu'est-ce que cela comprend, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: Recettes et frais d'exploitation des chemins de fer.

M. HEAPS: Des chemins de fer seulement?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MACMILLAN: Des lignes de l'Est aussi?

M. FAIRWEATHER: Non, les lignes de l'Est n'y sont pas comprises. Les lignes de l'Est sont une chose toute différente. Cette année nous avons demandé des crédits sur le pied de $139,304,000 en frais d'exploitation et de $157,248,000 en recettes brutes.

M. MACMILLAN: En dehors des lignes de l'Est?

M. FAIRWEATHER: Oui. L'année dernière, les divers services de nos chemins de fer rapportant $177,000,000 bruts nous ont assuré un revenu de $7,585,729. Cette année, nous avons préparé nos prévisions budgétaires en tablant sur une recette nette d'exploitation de $17,944,000 avec $20,000,000 de moins en recettes.

M. MCGIBBON: Puis-je demander au ministre combien de frais différés entrent dans ces $71,000,000...

L'hon. M. MANION: Combien de frais différés?

M. MCGIBBON: Oui. On a pas exécuté de travaux d'entretien cette année...

L'hon. M. MANION: Je crois que cela est vrai de tous les chemins de fer dans le moment: un grand nombre d'entre eux remettent à plus tard certains travaux d'entretien.

M. MCGIBBON: Quel montant cela représente-t-il?

L'hon. M. MANION: La direction devra répondre elle-même.

Sir HENRY THORNTON: C'est une réponse assez difficile à donner, monsieur McGibbon. Il faut d'abord déterminer les travaux d'entretien que vous vous proposez d'exécuter et en second lieu dans quelle mesure vous pouvez prudemment les omettre. C'est une question d'ordre technique et professionnel.

M. MCGIBBON: Je croyais que votre expérience vous permettait de le dire.

Sir HENRY THORNTON: J'arrivais justement à ce point. Je crois pouvoir dire que dans ce budget vous trouverez en chiffres ronds pour $4,000,000 de frais d'entretien différés. Mais c'est purement une question de jugement. Par exemple, il peut être nécessaire d'exécuter les travaux d'entretien sur un embranchement où le trafic est lourd. Maintenant, le trafic peut décliner et vous en différez l'entretien; d'un autre côté, le trafic peut ne pas justifier la dépense. Ce serait gaspiller de l'argent que de l'entreprendre. Après tout, ce qu'un ingénieur en chemin de fer doit faire c'est de décider quelles circonstances peuvent déterminer les travaux de construction ou d'entretien. S'il dépense trop ou trop peu, il fait erreur. La propriété doit être entretenue dans la mesure qu'exigent les circonstances et il ne faut pas dépasser cette mesure.

M. MCGIBBON: Je comprends bien cela. Vous faudra-t-il revenir plus tard et faire plus de dépenses pour compenser? Par exemple, en discutant, l'autre jour, les affaires du National-Canadien, il a été révélé que $70,000,000 de frais différés pendant la guerre ont dû être dépensés plus tard.

Sir HENRY THORNTON: Je ne m'en souviens pas.

M. FAIRWEATHER: Oui, je l'ai dit. En substance, cela est parfaitement vrai.

M. MCGIBBON: Est-ce que la même chose arriverait maintenant et vous faudrait-il dépenser plus d'argent dans les années à venir?

Sir HENRY THORNTON: Vous devez vous rappeler que ce n'est pas toujours le même taux d'intérêt pour les frais d'entretien différés. Les taux varient. En d'autres termes, vous pouvez différer certains travaux d'entretien sans vous exposer à des inconvénients graves, mais si vous excédez la mesure vous pouvez avoir à payer un fort taux d'intérêt à l'avenir. En ce sens, le ministre a dit la vérité. Sans entrer dans les détails du présent budget, mais représentant le propriétaire, il nous a donné instruction de ne pas dépenser un seul dollar sans nécessité absolue et la chose fut laissée...

L'hon. M. MANION: Sans nuire au service.

Sir HENRY THORNTON: On s'en remit au jugement du haut personnel de la compagnie, à son expérience quant aux travaux nécessaires. En d'autres termes, le propriétaire estimait qu'il ne fallait pas laisser tomber sa propriété dans un état irrémédiable et qu'il fallait exercer beaucoup de jugement et de prudence et c'est précisément ce que nous avont fait en préparant ce budget.

L'hon. M. MANION: Puis-je vous poser une question à ce sujet? Je désire une réponse franche. Avez-vous été, de quelque manière que ce soit, entravé dans l'exploitation du chemin de fer?

Sir HENRY THORNTON: Non; je vous avouerai franchement que l'administration des dépenses et l'entretien de la propriété, la réduction dans le service des trains et les autres mesures semblables ont été laissées à la direction; mais on a insisté auprès de nous, en termes non équivoques, et nous approuvons cette attitude, que l'on devait épargner aujourd'hui tous les sous possibles dans le domaine des immobilisations et des dépenses. Et c'est ce que les employés supérieurs et moi-même avons cherché à faire, au meilleur de notre expérience et de nos connaissances.

M. MCGIBBON: Puis-je vous poser une autre question? Vous dites que vous avez quatre millions, simplement pour les fins de la discussion...

Sir HENRY THORNTON: C'est mon...

M. MCGIBBON: Simplement pour les fins de la discussion, supposons que vous puissiez différer pendant plusieurs années certains travaux d'entretien, après deux ou trois ans, faudrait-il dépenser, disons, $4,000,000 de plus qu'en temps normal pour remettre les choses en bon état?

Sir HENRY THORNTON: Non, pas il y a deux ou trois ans. Mais d'un autre côté,—et c'est si difficile d'expliquer ces choses d'une façon conséquente,—si le trafic augmentait, si les affaires redevenaient normales, nous nous ressentirions bien peu de ces obligations; nous pourrions facilement nous en charger. J'affirmerais qu'avec l'ombre seulement de la prospérité d'autrefois nous pourrions faire plus d'argent que le chemin de fer n'a jamais été en position d'en faire jusqu'ici parce que l'expérience est un maître cruel et nous avons appris beaucoup. Nous avons appris différentes manières, de meilleures manières de faire les choses. Tous les ans chaque employé est censé exécuter son travail un peu mieux que l'année précédente. Nous découvrons de nouvelles méthodes; nous recevons de nouveaux conseils et si nous revenions jamais,—disons par exemple à $300,000,000 de recettes brutes, j'estime que notre revenu net serait de $75,000,000. Mais voici que nos recettes cette année sont à peine la moitié de ce qu'elles étaient en 1928 et vous ne pouvez remédier à une réduction de cette importance au point de vue des recettes brutes à moins de fermer certaines sections de la ligne et adopter d'autres mesures du même genre. Lorsque vous vous arrêtez à la proposition de fermer certaines lignes, vous devez songer que les gens ont été attirés à s'établir le long de ces lignes; ils y ont établi leurs foyers, et c'est excessivement difficile, sinon impossible, de les priver tout à fait de ces facilités de transport. Si on avait su, il y a vingt ans, que la situation serait ce qu'elle est aujourd'hui, on aurait construit moins de voies ferrées au Canada. Cependant, les voies ont été construites, les gens sont venus et se sont

établis le long des lignes de chemins de fer et vous ne pouvez pas maintenant leur enlever ces facilités de transport.

M. POWER: Le temps serait-il propice, monsieur le président, de demander quelles mesures ont été adoptées par le réseau national en vue d'éliminer la concurrence?

LE PRÉSIDENT: Je crois que la question est tout à fait à propos. J'accueille avec plaisir les discussions de ce genre parce que j'estime, malgré le fait que la Commission royale est présentement à étudier toute la question du transport, que la Chambre des communes et le peuple du Canada s'attendent à ce que le Comité, au lieu de se dégager de toute responsabilité, envisagera autant qu'il lui est possible de le faire, la situation difficile que nous avons à combattre. J'ai exposé mes propres idées en vue d'amorcer la discussion. Je désirerais entendre l'opinion de chacun des membres du Comité. M. Euler a eu la bonté de nous dire sa pensée. Tous les membres devraient consacrer leur énergie à l'étude de ce problème. Il n'est pas nécessaire d'en venir à une conclusion cet après-midi, mais avant de présenter notre rapport, disons quelque chose sur les difficultés du problème.

M. POWER: Puis-je demander à sir Henry d'expliquer au Comité quels arrangements ont été conclus avec la Pacifique-Canadien relativement au service de fret océanique?

Sir HENRY THORNTON: Oui, je serai heureux de vous l'expliquer.

M. POWER: Quels avantages, le cas échéant, en ont retirés les chemins de fer Nationaux?

Sir HENRY THORNTON: Comme vous le savez, le Pacifique-Canadien exploite une flotte importante de vapeurs sur l'Atlantique à laquelle il a fait récemment de nombreuses additions, le tout représentant probablement les facilités de transport océanique les plus efficaces que vous puissiez trouver sur l'Atlantique. Le National-Canadien n'avait pas de matériel aussi moderne; il n'avait rien de comparable aux services océaniques du Pacifique-Canadien. Nous avions conclu certains arrangements avec d'autres lignes de navigation qui, en ces temps de crise, nous semblaient dispendieux et nous avons cru que si nous avions une compagnie canadienne comme celle du Pacifique-Canadien, possédant un certain nombre de beaux paquebots, ce serait à l'avantage du Dominion lui-même comme des deux compagnies de chemins de fer et nous serions beaucoup mieux et tout le Dominion en général serait beaucoup mieux si nous pouvions en venir à une entente quelconque avec le Pacifique-Canadien aux fins de reconnaître son service océanique comme le service allié du National-Canadien. Par conséquent, des négociations assez prolongées ont été entamées et des discussions ont eu lieu entre les employés supérieurs des deux compagnies et, subséquemment, entre M. Beatty et moi-même, et finalement nous avons conclu un contrat en vertu duquel nous reconnaissons, pour vous exprimer la chose succinctement, le Pacifique-Canadien comme le service océanique, des chemins de fer Nationaux.

Maintenant, ce régime a donné pleine satisfaction en tant que le National-Canadien est concerné, et de fait, tout autant de satisfaction qu'aux termes de tout autre contrat conclu avec d'autres compagnies, et je ne commets pas d'indiscrétion en disant qu'en parlant avec M. Beatty, il y a quelques jours, celui-ci a formulé l'opinion que cette proposition convenait également au Pacifique-Canadien. L'entente a eu pour effet d'atténuer la crise, tant pour le Pacifique-Canadien que pour les chemins de fer Nationaux. Voyez-vous, la difficulté qui nous confrontait précédemment était d'assurer la continuité du service des ports des provinces Maritimes durant l'hiver. Il est inutile en été de confier à un grand nombre de vaisseaux tout le trafic concurrentiel qui se présente et puis de retrancher ces services ou de les supprimer presque complètement en hiver. Les consignataires utilisent alors d'autres moyens de transports et l'été suivant ils tentent d'utiliser de nouveau les vaisseaux. Nous nous sommes efforcés, de concert avec les

autres services de navigation, à part le Pacifique-Canadien, d'assurer un service ininterrompu qui nous aurait permis de solliciter continuellement du commerce, l'hiver et l'été. Nous n'avons jamais obtenu de résultats satisfaisants mais le Pacifique-Canadien a été en mesure de nous assurer un service ininterrompu et c'est pour ce motif que nous avons conclu un accord avec lui, et j'affirme sans la moindre hésitation que ce fut une bonne chose pour le Pacifique-Canadien, pour le National-Canadien aussi bien que pour le Canada lui-même.

M. DUFF: Le contrat prévoyait-il des taux raisonnables?

Sir HENRY THORNTON: Tout à fait, c'était un accord très juste et très raisonnable; autrement, ni l'une ni l'autre partie de n'aurait accepté.

Le PRÉSIDENT: Tient-il compte seulement du fret d'exportation ou s'il y est question du fret d'importation?

Sir HENRY THORNTON: Bien entendu, il tient compte des deux.

M. DUFF: Des voyageurs et du fret.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MCGIBBON: Je suppose que vous êtes obligé de rémunérer le Pacifique-Canadien parce que ses vaisseaux font escale à Halifax?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le PRÉSIDENT: C'est un aspect que je veux faire ressortir. On est obligé de verser $200,000 par année à la ligne Cunard parce que ses vaisseaux font escale à Halifax.

Sir HENRY THORNTON: Non; nous ne payons rien de la sorte au Pacifique-Canadien.

M. POWER: Vous avez été obligé de donner $200,000 à la ligne Cunard.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact.

L'hon. M. MANION: Je veux faire une observation sur la remarque du président, que sir Henry a passé sous silence bien que c'est à lui que revient le mérite. Il est venu me trouver un jour et m'a dit que ce service coûtait $200,000 à sa compagnie—je crois qu'il y avait une autre ligne que la Cunard...

Sir HENRY THORNTON: La White Star.

L'hon. M. MANION: La compagnie était d'avis qu'elle perdait ces $200,000; que c'était une perte complète. Il m'a demandé mon avis; nous avons discuté la question et nous en sommes venus à la conclusion que la compagnie devrait supprimer la subvention, ce qu'elle fit, et elle conclut l'accord avec le Pacifique-Canadien.

M. POWER: Elle conclut l'accord avec le P.-C. Quelle somme lui verse-t-elle?

Sir HENRY THORNTON: Nous ne lui versons rien.

M. POWER: Et en ce qui concerne le fret d'importation?

Sir HENRY THORNTON: Nous ne versons rien à personne.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les lignes Cunard et White Star font encore escale à Halifax?

Sir HENRY THORNTON: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: Leur fournissez-vous du fret?

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'elles acceptent une certaine quantité de notre fret.

M. POWER: L'accord conclu avec les lignes Cunard et White Star vous a-t-il amené du fret de ces deux lignes?

Sir HENRY THORNTON: Oui, dans une certaine mesure. Naturellement, l'acheminement du fret d'importation dépendait beaucoup de la sollicitation dans le pays de provenance.

M. DUFF: N'avez-vous pas obtenu tout le fret transporté par la Cunard et la White Star?

Sir HENRY THORNTON: Non, pas tout. Nous avions coutume d'en obtenir beaucoup, de même que des affréteurs du P.-C., parce que ces derniers n'exercent pas la haute main sur le trafic ferroviaire en ce pays.

M. DUFF: Comment le P.-C. transportait-il les marchandises à Halifax avant l'accord intervenu avec vous l'année dernière? Je croyais que vous les transportiez toutes jusqu'à l'année dernière, alors que vous avez conclu un accord avec le P.-C.

Sir HENRY THORNTON: D'Halifax?

M. DUFF: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Je présume qu'il en était ainsi.

Le PRÉSIDENT: Une certaine partie s'acheminait peut-être sur Saint-Jean.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le fret du P.-C. s'acheminait naturellement sur Saint-Jean.

M. DUFF: Le fret débarqué à Halifax était transporté par le N.-C.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à un certain endroit.

Sir HENRY THORNTON: Oui et non. Il y a le D.A.

M. DUFF: Le D.A. n'en transporte pas beaucoup jusqu'à Digby.

M. FAIRWEATHER: Non, pas beaucoup.

Sir HENRY THORNTON: Bien entendu, des marchandises pourraient être acheminées jusqu'à Montréal et puis être transférées au P.-C. Cela ne fait aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Ou par n'importe quelle voie.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est ce qui est arrivé.

M. DUFF: Où en êtes-vous avec le P.-C. maintenant au sujet du transport de ses marchandises à partir d'Halifax? Ses propres trains s'y rendent-ils?

Sir HENRY THORNTON: Non, les trains de voyageurs seulement.

Le PRÉSIDENT: Il utilise son matériel roulant et vous fournissez les équipes de trains?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Il jouit du droit de passage jusqu'à Halifax. Il fournit le matériel roulant et nous fournissons les équipes de trains.

Le PRÉSIDENT: Il emploie vos locomotives?

Sir HENRY THORNTON: Nous employons nos locomotives.

M. DUFF: Les marchandises du Pacifique-Canadien ne sont pas transportées à Halifax?

Sir HENRY THORNTON: Non. Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel état de choses vous donne-t-il satisfaction?

Sir HENRY THORNTON: Oui, tout à fait. Si étrange que cela paraisse, les deux chemins de fer—les employés supérieurs des deux réseaux sont entièrement satisfaits de l'état de choses actuel. Je dis si étrange que cela paraisse.

M. MCGIBBON: Dans cet ordre d'idées, ne serait-il pas possible d'étendre le régime et de vous entendre quant à vos trains de voyageurs? Je suis venu par train hier de Toronto. Il n'y avait pas six personnes dans le wagon que j'occupais. Il m'a semblé que ce train était exploité à grande perte. Deux ou trois heures plus tard le Pacifique-Canadien fait circuler un train à son tour. Il me semble que les chemins de fer devraient s'entendre afin de supprimer certains de ces trains de voyageurs. Ne pourraient-ils pas faire en sorte que les trains du Pacifique-Canadien circuleraient une journée et que ceux du National-Canadien circuleraient le lendemain, ou quelque chose d'analogue?

Sir HENRY THORNTON: Sans doute, cette idée est pleine de bon sens. On n'obtient le maximum d'économie...

M. MCGIBBON: Je crains que cette déclaration ne trouve une autre application.

Sir HENRY THORNTON: Tout est régulier aux tournants, docteur.

M. MCGIBBON: Vous devez faire erreur.

Sir HENRY THORNTON: Voici ce que j'allais dire. On n'obtient jamais le maximum d'économie en éliminant la concurrence des trains de voyageurs à moins de mettre en commun les recettes. J'ai voulu—quand je dis je, je parle du National-Canadien—mettre les recettes en commun entre certains endroits, comme Toronto et Montréal, et autres endroits importants, Ottawa et Montréal, par exemple. Mais le problème n'est pas aussi facile qu'il le paraît, parce que ces trains tout en circulant de Toronto à Montréal desservent certains territoires que les autres ne desservent pas et il peut y avoir des villes établies près d'une voie ferrée que l'autre ne peut desservir. D'après ce que je sais, la Commission royale accorde une attention toute particulière à cette question. Nous avons eu de longs entretiens avec les représentants du Pacifique-Canadien sur ce que nous pouvions faire, et, encore une fois, sans vouloir renvoyer la question de Caïphe à Pilate, nous avons cru préférable d'attendre les propositions de la Commission, parce que nous anticipons une solution positive à un problème qui date de si longtemps, avant de prendre des engagements et de les modifier complètement aussitôt. Mais cela ne fait pas de doute. Si l'on considère le transport des voyageurs sur le continent nord-américain, peu importe où, il résulte un maximum d'économie de la mise en commun des recettes-voyageurs. Puis on peut faire circuler les trains pour la commodité du public et le transporter à moins de frais. La chose s'est faite sur une grande échelle en Angleterre. Je crois qu'il n'y a pas deux endroits importants où règne la concurrence et auxquels on n'a pas appliqué la mise en commun des recettes. Prenez Londres et Edimbourg, Londres et Glasgow, Londres et Liverpool; presque tous ces services importants de transport de voyageurs sont exploités en commun, leur fonctionnement a été extrêmement satisfaisant et a fait beaucoup économiser aux chemins de fer sans inconvénient pour le public. Aux Etats-Unis, à moins que les lois n'aient été modifiées récemment, la *Interstate Commerce Act* a empêché la mise en commun des recettes en vertu du principe qu'elle tendait à restreindre le commerce, bien qu'il n'en soit rien; mais les Américains en viennent à ce point de vue maintenant et il existe un mouvement très prononcé aux Etats-Unis en vue de venir à la rescourse des chemis de fer. Heureusement il n'existe aucune loi de ce genre au Canada. Si je suis bien renseigné nous pouvons effectuer la mise en commun chaque fois que nous estimons la chose sage. Il n'y a pas de doute que c'est ce que nous devons faire, et le plus tôt sera le mieux.

M. MCGIBBON: Tel a été mon sentiment depuis quelque temps. Je me rends compte que le public est opposé à la fusion de ces voies ferrées, soit qu'elles soient propriété publique ou privée. Je ne crois pas qu'il en soit jamais autrement. Chaque aspect de la question entraînerait une longue controverse. Si nous adoptions la propriété privée on dit que le gouvernement serait dominé; si c'était la propriété publique, ce serait la même chose, mais il semble qu'en temps de crise lorsque nous n'avons qu'un certain chiffre d'affaires nous devons procéder avec la plus grande économie possible afin de nous assurer les plus grands bénéfices. Si on pouvait y arriver et si les recettes pouvaient être réparties équitablement, il me semble que ce serait pour chaque voie ferrée le meilleur moyen de parer à la crise. Je ne dirai pas comment on pourrait procéder.

Sir HENRY THORNTON: Je suis tout à fait de votre avis; tout ce que vous avez dit est vrai.

L'hon. M. CHAPLIN: Pourquoi n'essaierait-on pas de diminuer les dépenses de location de bureaux et autres? Pourquoi les deux compagnies de chemins de fer ont-elles des bureaux sur la rue Sparks pour la vente des billets alors que la gare ne se trouve qu'à deux ou trois rues? Pourquoi en est-il de même à Toronto et dans presque toutes les autres villes du Canada où vous êtes les deux seules compagnies? Il me semble possible de réaliser de grandes économies en ce sens.

Sir HENRY THORNTON: Il y a beaucoup de vrai dans vos paroles, mais la concurrence est la concurrence. Si un chemin de fer ouvre un bureau dans le centre commodément situé pour la vente des billets il faut que l'autre compagnie fasse de même ou ses affaires en souffriront. S'il faut pour la commodité du public un bureau central pour la vente des billets il devrait être conjoint. Dans certaines villes des Etats-Unis, à New-York, par exemple, je sais qu'un certain nombre de chemins de fer se servent des mêmes voies pour leurs trains et je crois qu'ils y ont encore un bureau conjoint pour la vente des billets. M. Chaplin a tout à fait raison et nous serions heureux de nous débarrasser de ces bureaux et je crois que ce sera chose faite avant longtemps.

L'hon. M. EULER: Comme pour les gares centrales dans diverses villes.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'à New-York, à la gare Grand Central, on ne vend pas aux mêmes guichets des billets pour tous les réseaux qui y entrent?

Sir HENRY THORNTON: Certainement. N'ai-je pas raison, monsieur Burnap?

M. BURNAP: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et c'est là que les commissionnaires des hôtels vont chercher leurs billets. Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit M. Chaplin. Ici le National-Canadien possède sa gare. Il y a un bureau pour la vente des billets, un autre au Château Laurier, un autre sur la rue Sparks. Le P.-C. a un bureau à cette fin à la gare centrale et il en a aussi un sur la rue Sparks. Il semble y avoir de nombreux moyens de pratiquer l'économie.

Sir HENRY THORNTON: C'est précisément par la coopération qu'on peut effectuer des économies; elles vont de la coopération proprement dite à la fusion.

M. MACMILLAN: La Commission royale étudie cette question.

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'elle fait l'objet d'une étude très minutieuse, parce que nous avons produit des statistiques.

Le PRÉSIDENT: On les a demandées?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. FRASER: Qu'avez-vous à dire touchant l'exploitation conjointe des deux lignes de Kamloops à Vancouver?

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais vous répondre sur ce point. Je crois que c'est une des questions qu'on a demandé à la Commission d'étudier.

M. POWER: Sir Henry, où en êtes-vous au point de vue de l'élimination de la concurrence pour ce qui est des trains de voyageurs arrivant à Ottawa et en partant? Qu'est-ce qui a été fait?

Sir HENRY THORNTON: Pas autre chose que la réduction d'environ 4,000,000 de milles dans le parcours des trains de voyageurs, citée ce matin.

M. POWER: Qu'a fait le P.-C.?

Sir HENRY THORNTON: J'ignore combien....

L.hon. M. MANION: Je crois qu'il a prétendu avoir effectué à peu près la même réduction en proportion de son millage.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur Burnap, connaissez-vous la réduction par voyageur-mille effectuée par le P.-C.

M. BURNAP: Je l'ignore.

M. POWER: N'en est-on pas venu là au moyen de pourparlers?

Sir HENRY THORNTON: Les deux compagnies ont eu des pourparlers.

M. POWER: Prenons le service entre Québec et Montréal. On a cru à Québec qu'en faisant disparaître la concurrence le National-Canadien avaient permis au P.-C. de lui damer le pion. Je me demande si c'était à la suite de pourparlers avec les employés supérieurs du National-Canadien, ou si vous....

Sir HENRY THORNTON: J'en ai entendu parler. D'un autre côté, le Pacifique-Canadien nous a demandé de supprimer nos trains effectuant en six heures le trajet entre Montréal et Toronto, il a prétendu que nous avions là l'avantage. Cela se peut. On ne peut pas obtenir l'avantage partout.

M. POWER: Lui avez-vous demandé de supprimer un service en échange de la suppression d'un autre? Ou les compagnies en sont-elles venues à une entente?

Sir HENRY THORNTON: Je ne me suis pas occupé personnellement de ces négociations; alors je n'en sais rien. Le service des voyageurs y a vu. J'ai été étranger à ces négociations.

M. POWER: Mais vous devez certainement savoir, sir Henry, si vous avez obtenu quelque chose en échange?

Sir HENRY THORNTON: Pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Burnap?

M. BURNAP: Nous avons suggéré la possibilité de supprimer quelques trains de voyageurs entre Montréal et Toronto, entre Montréal et Québec et entre Montréal et Ottawa. Ces négociations eurent pour effet la suppression par chaque compagnie d'un train entre Montréal et Ottawa. À la suite de ces négociations le P.-C. a augmenté le temps de marche de deux trains, l'un de Montréal à Toronto et l'autre de Toronto à Montréal afin que nous puissions supprimer un train entre Montréal et Belleville dans chaque sens.

Sir HENRY THORNTON: Dans les deux sens?

M. BURNAP: Oui. Je pourrais ajouter à propos de cette discussion, bien que sans répondre directement à la question, que relativement aux trains de plaisir organisés actuellement, les employés supérieurs des deux compagnies échangent librement leurs opinions quant aux prix à demander, quant aux villes entre lesquelles ces trains circuleront, quant aux dates afin qu'elles soient différentes et permettent d'éviter concurrence entre les deux chemins de fer. Tout s'effectue dans un esprit de coopération.

L'hon. M. MANION: Relativement à ces trains de plaisir je constate que votre tarif, régulier est peut-être réduit de 25 p. 100. Ces trains à prix réduits sont-ils rémunérateurs?

M. BURNAP: Oui, avec des voitures remplies, nos recettes par train-mille sont très satisfaisantes.

Sir HENRY THORNTON: Il faut remplir un train de voyageurs pour qu'il soit rémunérateur.

L'hon. M. MANION: Vous avez réduit le prix du transport au quart dans certains cas et je me suis demandé comment vous vous en tiriez.

L'hon. M. EULER: Puis-je poser une question? Peut-être sir Henry aura-t-il de la difficulté à y répondre, mais je crois qu'il le peut. Depuis un grand nombre d'années dans ce Comité et ailleurs on a suggéré que les représentants des deux voies ferrées devraient s'entendre autant que possible afin de supprimer des trains. Je veux savoir de sir Henry combien, à son avis, le National-Canadien a épargné par ce qui a déjà été accompli et combien il pense qu'on pourrait épargner au moyen d'une administration centrale unique et en lui conférant tous

les pouvoirs possibles. Je sais que je vous pose une question ardue, mais on a fait des estimations sûres. Est-ce que ce serait $50,000,000 ou $60,000,000? Supposons une administration unique pour les deux chemins de fer; qu'on les exploiterait comme s'ils constituaient un réseau unique?

Sir HENRY THORNTON: Je pourrais d'abord essayer de répondre à la question la plus facile, mais en y répondant je désire que l'on comprenne bien que c'est opinion académique et j'espère qu'on ne lui attachera pas d'autre signification.

L'hon. M. EULER: Comme question d'affaire.

Sir HENRY THORNTON: Oui. En laissant de côté toute question de stratégie ou d'évasion du monopole ou quoi que ce soit, en considérant les chiffres eux-mêmes. Je vais remonter un peu dans le passé. Il y a plusieurs années, je crois que c'était longtemps avant mon arrivée au Canada, on m'a dit que lord Shaughnessy avait estimé que si ce qui constitue aujourd'hui le National-Canadien et le Pacifique-Canadien était exploité comme une entité, on économiserait environ $50,000,000 par année. Je suis sûr qu'il n'a pas voulu dire qu'on y arriverait la première année, ou la deuxième ou la troisième, mais que cela commencerait dès la première année et augmenterait d'année en année. Je trouve qu'il est très difficile de répondre à cette question, mais je dirais que lord Shaughnessy ne s'est guère trompé dans son estimation. Les résultats de la fusion sont plus ou moins trompeurs dans certains sens. Par exemple, la *Railway Consolidation Act* adoptée en Angleterre, en 1919, je crois, et qui fusionnait quelque 125 ou 150 compagnies en quatre compagnies, prévoyait—on espérait que cette loi produirait des épargnes plus considérables, mais lorsqu'il s'est agi de les réaliser on s'est aperçu que c'était plus difficile qu'on l'avait d'abord cru. Par exemple, nous avons toujours été d'avis que nous aurions une surabondance de certains employés supérieurs —rendus à un âge où ils ne peuvent trouver de l'emploi ailleurs et qui sont encore en mesure de gagner leur vie—ces personnes, employés supérieurs, cheminots ou autres, ne peuvent pas être mises à la porte.

L'hon. M. EULER: Cette situation finira par s'améliorer.

Sir HENRY THORNTON: Oui, avec le temps l'excédent d'employés est éliminé graduellement. Mais si vous me demandez combien on pourrait épargner au point de vue académique par la fusion de ces deux voies ferrées sous une seule administration je vous répondrai que le chiffre de $50,000,000 était passablement exact. C'est-à-dire, au meilleur de ma connaissance. Six personnes qui auraient étudié cette question pourraient vous donner autant d'estimations différentes sans connaître les chiffres de lord Shaughnessy. J'ai mentionné ce chiffre de $50,000,000 à un employé supérieur du P.-C. avec lequel j'ai eu un entretien et il m'a avoué: "C'est exactement ce qu'a dit lord Shaughnessy il y a sept ou huit ans." Je présume que nous considérons que lord Shaughnessy s'y connaissait en questions ferroviaires et je me félicite qu'en hasardant une estimation approximative je suis tombé presque sur ce chiffre. A tout événement, qu'il s'agisse de $50,000,000, de $40,000,000 ou de $60,000,000, on peut dire que la fusion des deux réseaux ferroviaires ferait épargner beaucoup d'argent. Je n'exprime aucune opinion quant à la sagesse de cette fusion, si elle serait ou non dans l'intérêt du pays, je ne formule aucune opinion; je réponds simplement à votre question concernant l'économie qu'on effectuerait et il se peut que je n'y aie pas répondu d'une manière très concluante, mais j'ai fait mon possible.

L'hon. M. EULLER: Je voulais simplement obtenir de vous une estimation approximative.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur Euler, je voulais simplement contrôler ce chiffre que je vous ai cité et je le considère exact. Vous pourriez en tirer de plus grands avantages.

L'hon. M. EULER: On m'a dit que ceux qui s'y connaissent font une estimation bien plus forte.

Sir HENRY THORNTON: Dans ce domaine je ne voudrais pas tomber dans l'exagération; je préfère donner un chiffre possible qu'une estimation probable.

L'hon. M. EULER: Je voudrais vous poser une autre question, bien que vous n'ayez pas répondu à l'autre concernant l'épargne réelle. On a suggéré qu'une commission pourrait exploiter les deux réseaux ferroviaires mais que ceux-ci devraient rester des entités séparées. Je suis d'avis que cela ne serait pas particulièrement praticable, mais je voudrais connaître votre opinion sur la possibilité d'effectuer une épargne considérable par ce moyen et me citer un chiffre si vous le pouvez.

M. CANTLEY: Avant que vous ne répondiez, c'est gaspiller le temps du Comité que de poser des questions hypothétiques de ce genre tout à fait étrangères à la question, et qui seront toujours du domaine de l'hypothèse.

L'hon. M. EULER: Vous pouvez protester tant que vous voudrez. Si le président décide que ma question est irrégulière, très bien. Naturellement, je la crois tout à fait régulière. Il a parlé d'une commission qui pourrait soustraire les chemins de fer à la ruine.

Le PRÉSIDENT: Je suis certainement d'avis que la question est régulière.

Sir HENRY THORNTON: Eh bien, monsieur le président, je vous demanderai de bien vouloir me dispenser d'y répondre, et je crois que vous comprendrez tous pourquoi. Je sais très bien que la Commission royale est à considérer des aspects importants de tout le problème du transport. On m'a déjà demandé, de même qu'à M. Beatty, de donner certaines opinions, et j'aimerais être dispensé d'y répondre, non pas parce que je ne veux pas être franc envers le Comité en répondant à la question, mais parce qu'avant longtemps la Commission elle-même pourra me la poser.

L'hon. M. EULER: Pourriez-vous répondre à l'autre question?

Le PRÉSIDENT: Disons qu'elle est *sub judice*.

L'hon. M. EULER: Sir Henry pourrait-il répondre à l'autre question concernant l'épargne réalisée pour le National-Canadien en raison de la coopération entre les deux chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas pouvoir répondre de mémoire, monsieur Euler.

M. FAIRWEATHER: Je pourrais vous dire, monsieur Euler, à ce sujet, que pour ma propre gouverne j'ai essayé de revoir l'historique des chemins de fer au Canada afin de me rendre compte des résultats amenés par la coopération entre les chemins de fer et je me suis aperçu que je devrais remonter jusque vers 1880. La coopération a toujours existé jusqu'à un certain point, les conditions économiques l'ont quelquefois imposée; elle a été parfois entièrement volontaire et il est actuellement impossible d'estimer les économies produites par une coopération sensée, mais elles sont considérables. Considérez, par exemple, la situation aux termini de Montréal. Il existe un arrangement entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien pour l'aiguillage commun sur les voies d'accès à toutes les entreprises industrielles. L'aiguillage sur des voies communes, au lieu d'être effectué par chaque chemin de fer, l'est par un seul, qui envoie son compte à l'autre. On épargne ainsi beaucoup d'argent. Je pourrais vous citer des centaines d'exemples analogues. On a déjà coopéré dans une très grande mesure et on s'en est bien trouvé. Je dirais que lorsqu'on sort du domaine de la concurrence apparente au public, on constate que les chemins de fer ont fait des efforts très sérieux afin d'organiser leurs affaires coopérativement.

L'hon. M. EULER: Je le comprends. Je ne trouve rien à y redire, mais je ne suis pas plus avancé sur ce que j'ai essayé de savoir. J'avais à l'esprit le laps de

temps, peut-être depuis les cinq ou six dernières années, depuis que le Comité a définitivement recommandé la coopération. L'épargne réalisée constitue-t-elle plus qu'une fraction des $50,000,000 mentionnés par sir Henry?

M. FAIRWEATHER: Je crois qu'elle constitue plus qu'une fraction, monsieur Euler. C'est extrêmement difficile de hasarder un chiffre précis en réponse à votre question, mais je dirais sans hésiter que la somme est importante.

L'hon. M. MANION: Je me demande si je pourrais dire quelques mots à propos de deux questions ayant été discutées relativement à la coopération. Je n'ai aucune répugnance à vous avouer franchement qu'à mon sens, comme ministre — et j'ai examiné la question sous toutes ses faces — il n'y a pas eu la coopération qu'il aurait dû y avoir. Je ne blâme personne de cet état de choses; je ne jette le blâme ni sur le National-Canadien non plus que sur le Pacifique-Canadien, parce qu'ils n'en sont pas venus à un accord. Tout le monde a déjà pensé à ce qu'a dit M. Chaplin concernant les bureaux pour la vente des billets. Il devrait être possible d'épargner grandement au moyen de quelque forme de coopération ou d'élimination de dépenses inutiles à cet égard. C'est ce que je voulais dire, mais encore une fois c'est une question que la Commission royale est à étudier sérieusement. J'espère sincèrement que la Commission fera quelque suggestion en ce sens et que si les chemins de fer ne s'entendent pas on trouvera quelque moyen d'éliminer les dépenses inutiles malgré eux—j'entends malgré les deux réseaux ferroviaires.

Touchant la suppression des trains sur les embranchements — et j'en parle parce que je suis d'avis que c'est une bonne chose que le dossier soit complet — je désire déclarer que le gouvernement n'a aucunement été consulté relativement à la suppression des trains sur les embranchements. De fait, on a retranché des trains circulant sur trois embranchements dans mon propre comté et je n'en savais rien avant d'avoir eu vent des protestations. Je crois que celles-ci ont été amenées par le sentiment existant dans chaque circonscription, ou chaque partie du pays, que le prestige décline. Un député m'en a donné un exemple il y a quelques jours et il n'intéressait aucunement le National-Canadien; le Pacifique-Canadien était impliqué et ce député m'a demandé ce qu'il devrait faire. Le Pacifique-Canadien a un embranchement dans son comté; il le possède en vertu d'une charte qu'il a acquise il y a quelques années. D'après cette charte il était tenu de donner un service quotidien dans les deux sens, cependant on a fait voir à ce député un état indiquant que les trains rapportaient de $3 à $10, et malgré cela tous les gens protestaient vigoureusement contre toute suppression de trains sur cet embranchement. Je lui suggérai d'inviter les employés supérieurs du Pacifique-Canadien à discuter la question avec les gens. Je lui ai dit qu'assurément ces gens ne pouvaient pas demander au Pacifique-Canadien de continuer le service dans les circonstances. Le National-Canadien s'est trouvé dans le même cas, et, à mon sens—j'ai des rapports sur tous ces cas—le National-Canadien et le Pacifique-Canadien agissent de la même façon. Ils ont étudié la question des trains circulant sur leurs embranchements et ils ont constaté que ceux-ci n'étaient pas rémunérateurs, principalement à cause de la concurrence automobile. Ils ont réduit le service de façon à ne pas subir de trop fortes pertes.

Je voulais simplement faire observer que nous n'avions jamais été consultés. L'administration des chemins de fer a pris sur elle d'effectuer tous ces changements et j'y ai été tout à fait étranger. Lorsqu'on proteste auprès de moi, comme cela arrive, concernant la suppression ou la diminution des trains, j'en informe sir Henry Thornton et les employés supérieurs agissent comme ils l'entendent à ce sujet.

M. BEAUBIEN: Quand vous affirmez que l'opinion courante dans l'Ouest, aussi bien que dans les autres parties du Canada, est que le National-Canadien a réduit le nombre de ses trains après entente avec le Pacifique-Canadien, mais

que la réduction des train-milles sur le National-Canadien a été proportionnellement bien plus forte que sur le Pacifique-Canadien, alors cette opinion est erronée.

L'hon. M. MANION: Je sais ceci: un stupide racontar a circulé—les journaux l'ont même publié — à l'effet que le National-Canadien avait été forcé, peut-être par nous — je suppose que c'est ce qu'on a voulu laissé entendre — en de certaines circonstances à céder devant le Pacifique-Canadien. J'affirme que c'est une déclaration tout à fait fausse, parce que le gouvernement ne s'est jamais ingéré dans les affaires du National-Canadien à ce sujet. Si l'administration de celui-ci a agi de la sorte alors c'était de propos délibéré, et elle n'aurait pas eu cette stupidité.

M. BEAUBIEN: Autrement dit, la réduction des train-milles par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien est le fait des employés supérieurs qui s'inspirèrent des conditions économiques actuelles.

L'hon. M. MANION: Parfaitement.

M. BEAUBIEN: Je crois que le public devrait en être informé.

L'hon. M. MANION: C'est absolument exact.

L'hon. M. CHAPLIN: Dans le même ordre d'idée, je veux informer le Comité de ce qui s'est produit dans ma propre circonscription. Le National-Canadien avait un embranchement de douze milles entre St. Catharines et Niagara-Falls. Il y a dix ou quinze ans les recettes de cet embranchement se montaient à $60,000. Elles ont fléchi à $10,000. Le motif en était que les gens de la région expédiaient autant de marchandises mais qu'ils utilisaient leurs automobiles à cette fin et ils ont demandé quel effet aurait la suppression de cet embranchement. J'ai vu les déclarations. Je n'en ai jamais parlé à qui que ce soit, mais j'ai simplement dit que s'il en était ainsi de ne plus l'utiliser. J'ai dit aux autorités ferroviaires que si elles voulaient fermer cet embranchement je m'en rendrais responsable devant mes commettants. Puisque ceux-ci ne l'utilisaient plus ils n'auraient aucune objection à le fermer et on l'a fermé. De fait il est fermé à l'heure actuelle. Les gens ne se tracassent pas. Je n'ai pas entendu une seule plainte. Néanmoins cet embranchement est fermé; cela entraîne de grosses pertes au National-Canadien.

M. MCGIBBON: Sir Henry se rappellera que j'ai soulevé il y a quelque temps la question des automotrices. Il y en a une qui circule dans mon comté et elle donne un service très satisfaisant sur un embranchement. J'ai fait le trajet à bord il y a quelques jours et j'ai demandé au conducteur quels étaient ses frais d'exploitation. Il m'a répondu qu'elle parcourait 150 milles à raison de $6.25 et il m'a dit qu'il n'y avait que trois cheminots à bord. Ce train est composé d'un fourgon à bagages, il y a un espace pour les colis de messageries et un fourgon ordinaire à voyageurs. Il me semble que ce serait le moyen de réduire vos frais d'exploitation parce que si ceux-ci s'élèvent à $6.25 pour un trajet de 150 milles et pour trois employés, il me semble dis-je que là réside la solution de votre problème.

Sir HENRY THORNTON: C'est la pure vérité et il me fait plaisir que ma déclaration soit appuyée par le Dr McGibbon. Il a entièrement raison et la mise en opération des automotrices dont il a parlé est l'une des principales sources d'économie que nous pouvons adopter sur une grande échelle.

M. MCGIBBON: Et donner un bon service aux voyageurs.

Sir HENRY THORNTON: Et donner aux voyageurs un service satisfaisant. Je crois avoir expliqué à une précédente réunion du Comité comment nous avons mis au point cette automotrice Diesel électrique et elle nous a donné toute satisfaction. Et, incidemment, on peut utiliser cette même automotrice pour certains aiguillages et ce, en économisant beaucoup, parce que lorsqu'une locomotive brûlant de la houille est immobilisée—et une locomotive pour l'aiguillage est immobilisée une bonne partie du temps—elle consume de la houille presque autant que si elle se déplaçait. Mais lorsqu'une automotrice munie d'un moteur Diesel s'arrête, le moteur s'arrête et la consommation de pétrole cesse. L'utili-

sation d'une locomotive moteur Diesel ferait réaliser des économies dans certains aiguillages comme la mise en service des automotrices Diesel électriques sur certains embranchements.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous maintenant, messieurs, adopter la Pièce "A"?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pièce "B", résumé de l'estimation des intérêts pour l'année 1932. Allons-nous l'adopter?—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pièce "C", état détaillé des articles non afférents aux espèces compris dans le résumé de l'estimation de la recette nette après les imputations d'intérêt.—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pièce "D", résumé des remboursements des obligations sur le capital. Puis il y a les pièces "D1", "D2" et "D3". Elles sont obligatoires au réseau.—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pièce "E", acquisition de garanties. Allons-nous adopter la Pièce "E"? Qu'est-ce que c'est, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Il s'agit d'un service de bac transbordeur entre Muskegon et Milwaukee et nous en sommes venus à un accord avec la *Pennsylvania Railroad* relativement à son exploitation en commun.

Le PRÉSIDENT: Et c'est là la part que vous devez contribuer?

Sir HENRY THORNTON: C'est notre part.

M. FRASER: Est-ce là la première contribution à la *Dominion Agriculture Credits Company, Limited*?

Sir HENRY THORNTON: C'est la deuxième.

M. FRASER: Sont-ce des estimations faites chaque année?

Le PRÉSIDENT: Elles sont pour un certain temps.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact. C'est la deuxième. Elles se répéteront de temps à autre.

M. FRASER: Ce sont des contributions qui reviennent chaque année?

Le PRÉSIDENT: Cette compagnie a souscrit pour cinq cent mille dollars des actions de cette nature et je crois qu'elle en a maintenant acquitté dix pour cent et elle versera dix pour cent cette année.

L'article est-il adopté?—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pièce "F", résumé de l'estimation des déboursés sur le capital pour les additions et les améliorations, divisés selon les régions. Ils apparaissent aux pièces "G", "H", jusqu'à "O".—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il examiner ces divers articles? Ils sont insignifiants et je crois qu'ils ont été grandement réduits.

PIÈCE "T", état faisant voir les déboursés projetés pour l'année 1932 pour les embranchements compris dans le programme de construction d'embranchements de 1929 à 1932 tel qu'approuvé par le Parlement, embranchement de Brantford $100,000; région de l'Ouest $175,000 et imputations retardées comprises dans le budget de 1931, $75,000.—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pièce "Q", têtes-de-ligne de Toronto, $370,000.—Adopté.

Le PRÉSIDENT: Combien restera-t-il à payer sur les têtes-de-ligne de Toronto?

Sir HENRY THORNTON: C'est le dernier versement.

Le PRÉSIDENT: Pièce "R", têtes-de-ligne de Montréal, $1,500,230.

M. DUFF: Ce n'est pas assez. Il faudrait augmenter ce crédit.

Sir EUGÈNE FISET: On ne fera pas grand'chose avec ce million et demi.

Le PRÉSIDENT: A-t-on payé tous les terrains et tous les dommages, ou y destine-t-on cette somme?

Sir HENRY THORNTON: C'est, si je me souviens bien, pour faire face aux dépenses nécessaires immédiates, qui vont découler nécessairement de la fermeture des têtes-de-lignes, à certaines obligations contractées relativement aux achats de propriétés ainsi que pour la remise en état de rues et viaducs et dépenses analogues. Et, d'après mon souvenir, ce crédit suspend les travaux pour tel laps qu'on le jugera à propos.

Sir EUGÈNE FISET: N'est-ce pas là l'un des exemples les plus frappants—comme quoi si la fusion des deux réseaux ferroviaires s'était produite, le Comité n'aurait pas autorisé ces dépenses?

Le PRÉSIDENT: Le Comité ne les a jamais autorisées.

Sir EUGÈNE FISET: La Chambre des communes les a recommandées au Comité.

Le PRÉSIDENT: De fait je n'ai pas souvenance que le Comité en ait jamais été saisi et je m'appuie sur la parole de sir Henry Thornton à ce sujet. La situation en ce qui concerne les têtes-de-lignes de Montréal a été exposée au Comité permanent des chemins de fer et canaux. Ce Comité n'en porte aucune responsabilité. Quelqu'un désire-t-il avoir des renseignements sur cette question? Nous avons demandé un état quant à la situation présente et je crois qu'on est à le préparer.

M. KENNEDY: Les travaux se continuent-ils aux têtes-de-lignes de Montréal?

Sir HENRY THORNTON: Non, ils sont interrompus.

M. BEAUBIEN: Je suppose que la Commission est à considérer toute la question.

Sir HENRY THORNTON: Elle a demandé un mémoire sur le sujet et on le lui a envoyé.

Le PRÉSIDENT: Pièce "S", *Northern Alberta Railways*, additions et améliorations générales. De quoi s'agit-il?

Sir HENRY THORNTON: Il s'agit d'additions et d'améliorations générales aux lignes que nous détenons en commun avec le P.-C.

Le PRÉSIDENT: Et c'est le crédit minimum pour l'année. Messieurs, je propose l'adoption de ce budget, en réservant la pièce "R" jusqu'à ce que l'administration nous fasse parvenir un état. Il s'agit des têtes-de-lignes de Montréal.

M. MCGIBBON: En nous réservant aussi le droit de discuter n'importe laquelle de ces questions pour lesquelles nous avons demandé des renseignements.

M. MACMILLAN: Le programme de la réunion d'aujourd'hui est-il épuisé?

Le PRÉSIDENT: A peu près. J'aimerais que le Comité consentît à adopter le budget cet après-midi afin que nous puissions le considérer clos, sauf à propos de la pièce "R" et de toute autre question pouvant surgir de celles ayant déjà été soumises.

M. DUFF: Pourquoi ne pas l'adopter avec la réserve que nous pouvons débattre quoi que ce soit?

Le PRÉSIDENT: Très bien. Cela agrée-t-il au Comité?

M. MACMILLAN: Monsieur le président, je voudrais savoir quand nous aurons les réponses aux questions concernant les bureaux de New-York?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que vous les aurez demain.

Sir EUGÈNE FISET: Avant de nous séparer, je voudrais savoir si les $11,000,000 prévus au bill et qu'embrasse cette estimation des dépenses sur le capital doivent couvrir les dépenses déjà effectuées.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce sont des engagements non encore dépensés mais en train de l'être, que ce sont toutes des obligations à échoir.

Sir EUGÈNE FISET: Autrement dit, nous faisons l'examen de ces chiffres arriérés.

Le PRÉSIDENT: C'est partiellement vrai.

Le Comité s'ajourne au mercredi 11 mai à quatre heures de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231,

Le 11 mai 1932.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence effective de M. Hanson.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, il y a quelques questions auxquelles on n'a pas répondu; pouvons-nous en disposer aujourd'hui?

Sir HENRY THORNTON: Nous ne pourrons répondre à toutes.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

Sir HENRY THORNTON: M. Rogers a demandé le nombre des Américains employés dans les usines du National-Canadien à Winnipeg. La réponse est: treize.

Le PRÉSIDENT: Il figure au Feuilleton de la Chambre des communes une question par laquelle M. Price demande le nombre de citoyens américains employés au Canada par le National-Canadien. Possédez-vous quelque renseignements là-dessus?

Sir HENRY THORNTON: C'est une question posée à la Chambre des communes. M. Munn m'a posé cette question: "Exposés indiquant le nombre de traverses achetées au cours de l'année dernière, la quantité livrée et le prix payé". La quantité donnée à l'entreprise est de 4,428,663; livraisons, 4,019,965; prix payé, $2,559,441.34.

M. DUFF: Avez-vous les noms des entrepreneurs, et la somme de leurs contrats respectifs.

M. MUNN: Ainsi que la liste.

Le PRÉSIDENT: Comment aviez-vous posé la question?

L'hon. M. CHAPLIN: Voulez-vous m'indiquer quelle est la date de ces contrats. Il a toujours été de règle au Comité de ne pas mentionner les contrats de l'année courante.

M. POWER: Les contrats de traverses...

Sir HENRY THORNTON: Voici la question: "Etats indiquant le nombre de traverses achetées au cours de l'an dernier, le nombre livré et le prix payé." C'est ainsi que j'ai compris la question.

M. POWER: Avez-vous les noms de ces entrepreneurs et la quantité allouée à chacun.

Le PRÉSIDENT: Quand a-t-on posé cette question? J'essaie de savoir quand on a posé cette question.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, ne serait-ce pas dans l'ordre de connaître les noms seuls des entrepreneurs de traverses? Il y a quelques jours j'ai reçu une lettre d'un petit entrepreneur de traverses qui me formulait cette plainte: Il me déclarait que la majeure partie des contrats, ou presque tous, allaient à ce qu'on appelait des individus importants, à des prix—je n'irai pas jusqu'à dire que ces prix sont sujets à la critique—tels, que ces gros entrepreneurs concédaient des contrats à ce qu'ils appellent des petits entrepreneurs; que ces contrats étaient ainsi rédigés qu'on pouvait les forcer ou non à livrer ces traverses; mais que les petits entrepreneurs se mettaient à l'ouvrage pour couper, à un coût très élevé, ces traverses qu'on leur laissait ensuite sur les bras. Ce qui revient à dire, que les gros entrepreneurs ne venaient pas en demander livraison. Je ne suis pas sûr que le chemin de fer y soit concerné pour quelque chose, mais si la situation est telle, et qu'on peut y remédier, on devrait le faire. Cela m'a paru une injustice flagrante à ces petits entrepreneurs.

Sir HENRY THORNTON: Personnellement, je ne crois pas, monsieur Euler, pouvoir exprimer une opinion là-dessus, mais voici ce que nous avons fait: dans le passé, et plus encore cette année, je le crois, on réservait une certaine tranche de ces contrats de traverses aux colons, c'est-à-dire à ceux qui s'occupent de faire des traverses sans pour cela suspendre leurs activités agricoles. La compagnie a toujours cru sage de sa part de réserver, un certain nombre de traverses aux cultivateurs et aux colons pour aider ces derniers. Je ne me souviens pas du nombre exact de traverses que nous réservions dans ce but, mais telle a toujours été dans le passé la pratique habituelle de la compagnie.

Evidemment, si nous accordons un contrat à un gros entrepreneur, il est présumé avoir le droit de conclure toute convention particulière relative aux sous-contrats, et nous n'avons pas à nous en occuper, à moins qu'il soit évident qu'on ait commis une injustice évidente. Et encore, notre intervention ne peut être que de la persuasion.

L'hon. M. EULER: Est-ce une pratique ordinaire du réseau de ne traiter qu'avec les gros entrepreneurs, ou fait-il aussi affaires avec les petits? Il serait, peut-être, de beaucoup plus convenable d'agir ainsi, bien que je n'ose me prononcer là-dessus.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que M. Vaughan serait plus en position de vous répondre, et je ne le vois pas ici cet après-midi. Je pourrais probablement le faire venir, si vous le désirez. D'après mon expérience personnelle, nous avons donné, je crois, un certain nombre de contrats à des entrepreneurs de moyenne importance pour les aider, mais c'est aux gros entrepreneurs, à ceux qui font ce commerce, que nous donnons probablement la majeure partie des contrats de traverses.

L'hon. M. MANION: Puis-je ajouter un mot au débat. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi cette année. La situation pouvait être telle quand on commandait de gros lots, mais cette année, le nombre total des entrepreneurs est, je crois, de 300 à 350. Je ne connais pas la quantité prévue ordinairement dans ces contrats, mais elle est moindre de 5,000 traverses dans 72 pour 100 des cas.

L'hon. M. EULER: J'ai reçu une lettre, il y a quelques jours par laquelle un certain entrepreneur, dont le nom ne me revient pas à la mémoire, m'apprenant qu'il était trop tard pour prendre aucune initiative en sa faveur. Il avouait sa ruine complète découlant de ce qu'en passant des contrats avec les gros entrepreneurs, ces derniers pouvaient apparemment exiger un certain nombre de traverses, sans qu'on puisse les y forcer, et les petits entrepreneurs ne pouvaient les livrer. En définitive, on ne les lui a pas demandées, et il les a encore.

L'hon. M. MANION: Au cours des années passées, si nous mettons de côté toute critique, les deux réseaux, le National Canadien et le Pacifique-Canadien achetaient probablement 20,000,000 de traverses. Je ne puis dire ce que le Pacifique-Canadien a acheté l'an dernier. Le chiffre n'est pas élevé. Il a dû diminuer

le plus possible ses dépenses d'entretien; mais le National-Canadien a acheté cette année 2,000,000 de traverses sous le régime du secours aux chômeurs. On l'a assez expliqué. L'an dernier, on en a acheté moins de 4,000,000, et c'est ainsi que les gros entrepreneurs n'ont pu travailler sur une grande échelle. Je serais porté à croire que cette année plus de la moitié de ces traverses, les deux tiers peut-être, ont été demandées par petits contrats, d'environ 1,000 traverses, aux colons.

Sir HENRY THORNTON: Je crois l'avoir mentionné, docteur. Je ne puis dire si vous m'avez entendu ou non, mais voici ce que j'ai dit; depuis quelque temps, nous avons eu l'habitude de réserver un certain nombre de traverses à l'intention des colons et des cultivateurs pour les aider dans leur exploitation agricole. Je ne puis spécifier exactement, comme je le disais, le nombre de traverses que nous avons pris là dans ce but, cette année.

L'hon. M. MANION: Beaucoup plus que la moitié, je crois.

L'hon. M. EULER: Le point principal de sa lettre ou de sa plainte était celui-ci — je ne puis en garantir la véracité — qu'il était impossible pour le petit entrepreneur d'obtenir des contrats du chemin de fer, et que le réseau préférait négocier avec les plus gros entrepreneurs.

L'hon. M. MANION: Cette année, le réseau ne fait pas du tout affaires avec les gros entrepreneurs.

L'hon. M. EULER: J'aimerais, si la chose est possible, que l'on procurât aux petits entrepreneurs la chance d'obtenir leur juste part de ce commerce.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Munn, vous n'avez pas demandé la liste, si je me base sur le procès-verbal des délibérations. Permettez-moi d'attirer votre attention sur le procès-verbal. Dans le fascicule nº 3, du 12 avril, voici ce qu'on lit...

M. MUNN: Vous feriez mieux me laisser finir.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais exposer clairement la chose. "M. Munn a demandé un état indiquant le nombre de traverses achetées et livrées au cours de l'année et le prix payé". Voilà ce que révèlent les notes du secrétaire. Je ne dis pas que c'est le texte, mais le texte, page 53:

> M. MUNN: J'aimerais, à la prochaine réunion, obtenir des officiers de la compagnie des renseignements sur les contrats de traverses accordés l'an dernier.
>
> Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas pourquoi on ne vous les procurerait pas.
>
> M. MUNN: Le Comité des chemins de fer a autorisé l'achat de quelque 2,000,000 de traverses, je crois. J'aimerais avoir une idée de la quantité de traverses achetées, du prix payé, et du nombre qu'on a livrées.

Tel est le procès-verbal.

M. MUNN: Et la liste?

Le PRÉSIDENT: Il n'y a rien dans votre question, monsieur, qui se rapporte à une liste.

M. POWER: Cette question a surgi lors d'une autre réunion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Voici la réponse à votre demande, telle que je la comprends, et la réponse est bien au point.

M. POWER: Le Comité a rejeté cette demande parce qu'elle portait sur les traverses de 1932.

Le PRÉSIDENT: Je ne m'en souviens pas.

M. POWER: M. Munn et moi-même, plus tard, avons fait une autre demande, je crois, à l'effet d'obtenir des renseignements sur les traverses livrées en 1931.

L'hon. M. MANION: Qu'on me permette de dire ceci: je n'objecte pas à ce qu'on produise cette liste. Mais on a de fait rejeté cette demande l'autre jour devant le Comité.

M. POWER: Non. Puis-je vous interrompre ici et vous rappeler qu'on a pris le vote au sujet des traverses livrées sous l'effet du fonds de secours aux chômeurs.

L'hon. M. MANION: Cette année.

M. POWER: Cette question est vidée, fini, morte et ensevelie pour autant que le Comité y soit intéressé, parce que nous avons pris une décision là-dessus. Nous pourrons peut-être la soulever au Parlement, un peu plus tard, et telle n'est pas la situation ici. Voici ce qui suit: en 1931 on a livré 4,000,000 de traverses, et si je n'ai pas encore demandé ces renseignements, ou si M. Munn ne l'a pas encore fait, je les demande présentement.

Le PRÉSIDENT: D'après le procès-verbal, M. Munn n'a pas demandé une liste; et la réponse donnée par la compagnie est conforme à la demande consignée au procès-verbal.

L'hon. M. CHAPLIN: Pour ne pas perdre plus de temps, je propose qu'on nous fasse tenir les noms des intéressés dans ces contrats qu'on désire connaître.

L'hon. M. MANION: Si vous n'y objectez pas, monsieur Chaplin, spécifiez 1930 et 1931. Nous produirons la liste des deux années.

L'hon. M. CHAPLIN: Cela me va.

M. POWER: Très bien.

L'hon. M. MANION: Je ne veux que faciliter vos recherches. Il faudra environ deux jours.

M. POWER: Si nous ne pouvons agir ainsi, nous suspendrons l'application du règlement.

Le PRÉSIDENT: Avec le consentement unanime, vous pouvez faire n'importe quoi.

M. POWER: Faudra-t-il beaucoup de temps.

L'hon. M. MANION: Il faudra quelque temps, deux jours au moins. J'ai donné instructions à mon secrétaire de produire toutes les listes que nous avions, puisqu'on cherche à discuter comme si on avait quelque chose à cacher. De toutes façons, c'était mon intention de produire cette liste. On en a tant parlé, et mon secrétaire ne possédait pas les renseignements complets.

M. POWER: Aimeriez-vous aller au plus court en produisant tous les contrats pour plus de 5,000 traverses?

L'hon. M. MANION: Non, je veux qu'on les produise tous.

L'hon. M. CHAPLIN: Les petits entrepreneurs m'intéressent.

M. KENNEDY: Pouvez-vous produire une liste, lorsque le Comité a déjà décidé qu'on ne la produira pas?

Le PRÉSIDENT: C'est celle de cette année. Nous ne demandons pas celle de 1932.

M. POWER: Nous ne pouvons pas la demander.

M. FAIRWEATHER: Touchant les dépenses des administrateurs, en rapport avec les réunions du conseil d'administration et du comité exécutif, au cours de l'année 1931, j'ai les renseignements suivants:

En vertu du premier arrêté du conseil nommant les administrateurs, on a fixé leurs émoluments à $2,000 par année. En vertu du règlement n° 11 de la compagnie, adopté le 13 juin 1927, et approuvé par le C.P. 1022 en date du 30 juin 1927, les membres du comité exécutif (actuellement au nombre de huit) reçoivent $40 pour assister à une réunion du comité exécutif.

Les administrateurs se font aussi rembourser leurs dépenses de voyage (que l'on a fixées depuis le 1er février 1931 à $15 par jour plus leur transport gratuit) lorsqu'ils se rendent ou reviennent des réunions, ou lorsqu'ils se déplacent pour les affaires de la compagnie. Les administrateurs qui habitent loin de Montréal, où ont lieu presque toutes les réunions, sont nécessairement plus longtemps en voyage que les autres.

Les administrateurs se rendant aussi aux réunions du comité exécutif (tel que réformé), dans le but visé par le comité permanent de 1931, touchent aussi $40 par réunion, bénéficient de leur transport gratuit et reçoivent $15 par jour comme frais de voyages.

Le comité d'enquête a tenu en tout douze réunions. On ne versait aucun honoraire pour telles réunions quand on les tenait le même jour que les réunions du comité exécutif.

On lira ci-après un exposé des tantièmes et des dépenses des administrateurs pour l'année 1931, ainsi qu'un autre exposé semblable pour l'année 1930.

Pour l'année 1931:

—	Présences aux réunions d'administrateurs	Jours de voyage (approximatif)	Emoluments annuels des administrateurs	Présences aux réunions de l'exécutif et tantièmes	Comité d'enquête, tantièmes	Dépenses	Total
Sir Henry Thornton	11	.....	.....	19—	*	.....	.....
Ruel, G.	10	.....	12,000	20—	*	.....	$2,000 00
Smart, V. I.	11	2	2,000	22— $880	$120	.....	3,000 00
Moore, Tom	9	2	2,000	.....	200	$ 275 00	2,475 00
Cumming, J. T.	11	4	2,000	.....	.....	2,771 20	4,771 20

L'hon. M. EULER: Je suggère que vous indiquiez le domicile de l'administrateur.

M. FAIRWEATHER: M. Ruel, comme on le sait, habite Montréal. M. Smart est un citoyen d'Ottawa; M. Tom Moore, habite aussi Ottawa. M. Cumming est de New-Glasgow, M. Palmer, de Fredericton, et M. Kennedy, de Charlottetown.

L'hon. M. EULER: Dites-le nous au fur et à mesure.

M. POWER: Quelle année?

M. FAIRWEATHER: 1931.

Le PRÉSIDENT: C'est M. Chaplin qui a demandé le renseignement.

M. FAIRWEATHER: M. Kennedy est de Charlottetown.

—	Présences aux réunions d'administrateurs	Jours de voyage (approximatif)	Emoluments annuels des administrateurs	Présences aux réunions de l'exécutif et tantièmes	Comité d'enquête, tantièmes	Dépenses	Total
Palmer, J. D.	11	4	$2,000	.....	.....	$1,376 75	$3,376 75
Kennedy, M.	10	5	2,000	.....	.....	1,615 00	3,615 00
Henderson, G.	9	.....	2,000	21—$840	$160	47 50	3,047 50
Labelle, J. E.	11	.....	2,000	24— 960	160	46 50	3,167 50
Moraud, L.	7	2	2,000	22— 880	120	697 00	3,697 00
Perry, G. F.	7	2	2,000	.....	.....	.....	2,000 00
Morrow, F. K.	6	2	2,000	11— 440	120	.....	2,560 00

Le président et M. Ruel ne faisaient pas partie de la commission d'enquête.

Le conseil se compose actuellement de 17 membres.

M. Boys, de Barrie, présences aux réunions d'administrateurs, 6; jours de voyage, approximatif, 2; émoluments annuels des administrateurs, $2,000: présences aux réunions du comité exécutif, 13; tantièmes, $520; commission d'enquête $160; dépenses, $536.60; total $3,216.

M. Richards, de Winnipeg: présences aux réunions d'administrateurs 10; jours de voyage, approximatif, 6; émoluments annuels des administrateurs $2,000; dépenses, $1,870; total, $3,870.

M. Smith, de Vancouver; présences aux réunions d'administrateurs, 4; jours de voyage, approximatif, 4; émoluments annuels des administrateurs, $2,000; dépenses, $1,111.40; total, $3,111.40.

M. R. B. Horner, de Saskatchewan; présence aux réunions des administrateurs, 3; jours de voyage, approximatif, 10; émoluments annuels des administrateurs, $528; dépenses, $640; total, $1,168.

M. Ramsay, d'Edmonton; présences aux réunions des administrateurs, 3; jours de voyage, approximatif, 8; émoluments annuels des administrateurs, $528; dépenses, $468; total, $996.

Somme totale des émoluments des administrateurs, $29,056; tantièmes pour les réunions du comité exécutif, $4,520; honoraires de la commission d'enquête, $1,040; dépenses, $11,455.95; total, $46,071.95.

Réunions de la commission d'enquête, 12.

Le président et M. Ruel ne faisaient pas partie de la commission d'enquête.

M. Ramsay et M. Horner furent en fonctions à dater du mois de septembre.

Le conseil se compose présentement de dix-sept membres.

L'exposé suivant indique les tantièmes et les dépenses des administrateurs pour l'année 1930.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TABLEAU DES TANTIÈMES ET DES DÉPENSES DES ADMINISTRATEURS POUR L'ANNÉE 1930

—	Présences aux réunions d'administrateurs	Jours de voyage (approximatif)	Emoluments annuels des administrateurs	Commission d'enquête, tantièmes	Dépenses	Total
Sir H. W. Thornton	8	.....	.....	(21)	.....	.....
Talbot, Col. O. E.	5	2	$2,000 00	.....	149 00	2,149 00
Brown, E.	9	6	2,000 00	.....	1,350 00	3,350 00
Décary, E. R.	7	.....	2,000 00	(26) $1,040 00	.....	3,040 00
Gardner, J. Gill	7	2	2,000 00	(21) 840 00	3,530 00	6,370 00
Henry, R. A. C.	6	2	1,716 67	(20) 800 00	.....	2,516 67
McDouglad, D. J.	6	2	2,000 00	.....	221 09	2,221 09
Moore, Tom	5	2	2,000 00	.....	300 00	2,300 00
Rayside, J. S.	8	.....	2,000 00	(24) 960 00	450 00	3,410 00
Rattenbury, N.	7	5	2,000 00	.....	525 00	2,525 00
Ruel, G.	5	.....	2,000 00	(24)	.....	2,000 00
Smith, E. A.	9	4	2,000 00	.....	730 00	2,730 00
Smart, V. I. (Dix mois seulement)	6	2	1,666 67	(18) 720 00	.....	2,386 67
			$23,383 34	$4,360 00	$7,255 29	$34,998 63

NOTE:—Tantièmes des membres du comité exécutif, $40 par réunion (payable en or). Réunions du conseil d'administration, 9. Réunions du comité exécutif, 26. Le conseil se compose de treize membres.

M. DUFF: Monsieur le président, dans cet exposé des tantièmes et des dépenses des administrateurs, il n'y en a qu'un qui semble sortir un peu des rangs. C'est M. J. Gill Gardner: $3,500 de dépenses. Y a-t-il une raison spéciale pour justifier cette somme?

Sir HENRY THORNTON: Je puis vous l'expliquer ainsi, monsieur Duff. Pendant qu'il était en fonctions comme administrateur, on inaugura l'hôtel de la Jamaïque. Il y eut alors à résoudre avec l'Association indépendante des producteurs de bananes à la Jamaïque plusieurs questions épineuses se rapportant aux cargaisons et différentes autres choses, et le conseil a cru sage d'envoyer M. Gardner à la Jamaïque pour régler l'affaire, et c'est ce qu'on fit.

M. MACMILLAN: Quelles étaient ses dépenses l'année précédente?

Sir HENRY THORNTON: Je ne puis vous répondre à pied levé, mais nous pouvons nous enquérir.

M. MACMILLAN: Considérait-il alors les chemins de fer Nationaux comme un arbre de Noël?

Sir HENRY THORNTON: Vous ne pouvez exiger, ce me semble, de m'entendre répondre à cette question telle que posée.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais déclarer que les dépenses de M. Palmer comprennent, comme il me l'assure, plusieurs visites à Moncton et Saint-Jean, et ailleurs dans la province du Nouveau-Brunswick, pour des affaires touchant exclusivement le National-Canadien, et il en est ainsi, j'en suis sûr, pour M. Cumming. Je ne puis parler pour les autres administrateurs, car je ne les connais pas.

M. POWER: Bien, si vous voulez connaître mon opinion, il n'y a rien à redire sur ces comptes.

L'hon. M. MANION: J'allais dire que, selon moi, il n'y a pas lieu de formuler de critique pour l'une ou l'autre année, au moins, sur la somme totale.

Le PRÉSIDENT: Très bien, procédons donc à l'étude d'autres questions.

M. FAIRWEATHER: Réponse au Dr McGibbon, touchant une question posée devant le Comité parlementaire sur les commissions touchées en rapport avec l'achat de propriétés pour la tête de ligne de Montréal, chapitre 12, 1929:—

Déboursés totaux jusqu'au 31 décembre 1931, pour les propriétés	$8,654,903 11
1. Commissions sur les propriété acquises	54,809 42
2. Honoraires versés aux experts en immeubles et en construction pour leurs avis dans l'estimation des propriétés et dans les causes judiciaires	34,736 72
3. Honoraires versés aux experts en construction et en immeubles pour certains rapports détaillés sur les propriétés	33,843 66

Le PRÉSIDENT: Avez-vous additionné ces chiffres?

M. FAIRWEATHER: $123,389.80.

Question par le président:

Questions: Combien d'employés a-t-on comptés dans le service du contentieux en 1929, 1930 et 1931, en distinguant les avocats des autres fonctionnaires?

Réponse:

	Avocats	Autres	Total
1929	28	72	100
1930	28	74	102
1931	28	72	100

M. GRAY: Qu'entend-on par "autres"?

Sir HENRY THORNTON: Les sténographes, je présume, les commis et autres du même genre.

M. GEARY: Des profanes.

Le PRÉSIDENT: C'est la coutume suivie?

M. GEARY: Ces chiffres comprennent-ils les lignes américaines?

Sir HENRY THORNTON: C'est le total pour le réseau du National-Canadien.

M. GEARY: Je suppose qu'un avocat est un individu qui a passé ses examens?

M. FAIRWEATHER: La question suivante porte sur les bureaux de New-York.

LES BUREAUX DES CHEMINS DE FER NATIONAUX À NEW-YORK

(1) M. McGibbon a posé, à la page 1913, des Débats des communes, de la session 1931, plusieurs questions touchant les bureaux des chemins de fer Nationaux à New-York. J'aimerais savoir si les chemins de fer Nationaux ont eu à dédommager l'un quelconque des occupants ou locataires de bureaux dans l'édifice n° 673 de la Cinquième avenue, afin que la compagnie pût en prendre immédiate possession? Si oui, quelle somme a-t-on versée dans ce but?

Réponse: Aucune; voir plus loin mention du bail pour l'immeuble entier.

(2) Question: Quelles sommes les chemins de fer Nationaux ont-ils dépensées pour des réparations et l'ameublement, et en quelle année?

Réponse:

	Réparations	Ameublement
1930	$201,335 71	$18,878 34
1931	5,991 00*	.....

* Solde créditeur.

(3) Question (*a*) Quelle est la durée du bail des chemins de fer Nationaux touchant le n° 673, 5e avenue, New-York?

(*b*) Qu'entend-on par bail de la *Cordelia Realty Corporation*, expirant le 30 avril 1955 ?

Réponse: (*a*) L'occupation par les chemins de fer Nationaux du n° 673, 5e avenue est légitimée par deux baux; le premier, un sous-bail expirant le 30 avril 1934, et le second, un bail expirant le 30 avril 1955, avec droit de renouvellement jusqu'au 30 avril 1976.

(*b*) La prise à bail n° 673 de la 5e avenue est très compliquée à raison de cette coutume qu'on a à New-York de négocier les tenures et les baux. Un bail (*over-lease*) de priorité est celui qui stipule un droit à l'expiration d'un bail existant, et comme tel, il a une valeur marchande. Il permet au propriétaire d'obtenir, à un moment spécifié, la pleine valeur de ses droits de propriété, sujets néanmoins à tous baux existants, puisque le possesseur de ce droit de priorité se trouve dans la position du propriétaire vis-à-vis tous les locataires actuels. Dans le cas du n° 673, 5e avenue, il existe deux documents principaux; le premier est un bail en date du 26 février 1913 consenti par la propriétaire du temps Adelaïde Pyle, et stipulant l'occupation jusqu'au 30 avril 1934; le second est un bail de priorité consenti par les fiduciaires Pyle, successeurs de Adelaïde Pyle, en date du 15 mai 1920, nous munissant des droits de propriétaire pour ce qui touche les lieux déjà loués, et prolongeant la durée de la possession, du 1*er* mai 1934 au 30 avril 1955, avec droit de renouvellement jusqu'au 30 avril 1976. Il y eut de temps à autres des sous-baux, découlant du bail de priorité, et des cessions de ce bail. On lira ci-après un exposé de ces diverses transactions:

HISTORIQUE DES BAUX DE PRIORITÉ ET DES BAUX, 673, 5E AVENUE, NEW YORK

—	Date du document	Ayant effet		Nature du document	De	A	Touchant
		Du	Au				
Bail de priorité	1er mars 1920			Cession du titre	Adelaïde Pyle	Pyle Trustees	La propriété entière.
	15 mai 1920	1er juin 1920 avec droit de renouvellement jusqu'au	30 avril 1955 30 avril 1976	Bail de priorité	Pyle Trustees	Malex realty Corporation.	La propriété entière.
	29 janv. 1925			Cession du bail de priorité.	Malex Realty Cpn.	Cordelia Realty Corporation.	La propriété entière.
	30 déc. 1929			Cession du bail de priorité.	Cordelia Realty Corporation.	Ch. de fer. N. du Canada.	La propriété entière.
Baux	26 fév. 1913	1er sept. 1913	30 avril 1934	Bail "A"	Adelaïde Pyle	C. J. Duveen	La propriété entière.
	18 fév. 1916	18 fév. 1916 droit de renouvellement jusqu'au	30 avril 1924 30 avril 1934	Sous-bail "B"	C. J. Duveen	Geo. Bernard Co. Inc.	Rez-de-chaussée, 1, 2 et 3e étages.
	1er déc. 1921	1er déc. 1921 droit de renouvellement jusqu'au	30 avril 1924 30 avril 1934	Sous-bail "C"	C. J. Duveen	F. N. Lewis (Eliz. Arden).	3e, 4e étages, et deux chambres avec baignoire an 5e.
	1er oct. 1923	1er oct. 1923 droit de renouvellement jusqu'au	30 avril 1924 30 avril 1934	Sous-bail "D"	C. J. Duveen	F. N. Lewis (Eliz. Arden).	2 autres chambres et baignoire au 5e.
	18 juin 1924	1er juillet 1924	30 avril 1934	Bail E	C. J. Duveen	Geo. Bernard	La propriété entière.
	14 juillet 1924			Cession du bail "E"	Geo. Bernard	673 Fifth Avenue Corporation.	
	3 juin 1925	1er sept. 1925	30 avril 1934	Sous-bail "F"	673, Fifth Avenue Corporation.	F. N. Lewis (Eliz. Arden).	6e et 7e étages.
	2 sept. 1924	1er mai 1926	30 avril 1934		673, Fifth Avenue Corporation.	F. N. Lewis (Eliz. Arden.	Ce qui reste du 5e étage.
	24 déc. 1929			Cession du sous-bail "F"	Geo. Bernard Co. Inc.	Ch. de fer N. du Canada.	Rez-de-chaussée, 1e et 2e étages.
	30 déc. 1929	31 déc. 1929	30 avril 1934	Bail "H"	673, Fifth Avenue Corporation.	Ch. de fer N. du Canada.	La propriété entière.

(*b*) Le sous-bail du National-Canadien portait la date du 31 décembre 1929 et spécifiait la location de la propriété entière. Le loyer annuel brut était de $85,000. La cession du bail de priorité en date du 31 décembre 1929 spécifie des versements annuels comme suit pour la location de l'édifice entier.

Du 31 décembre 1929 au 30 avril 1934	$40,000
Du 1er mai 1934 au 30 avril 1944	50,000
Du 1er mai 1944 au 30 avril 1955	60,000

Avec droit de renouvellement jusqu'au 30 avril 1976 sur une base de 6 p. 100, de l'évaluation foncière, le loyer ne devant pas être moindre de $60,000 par année.

En définitive, les chemins de fer Nationaux paient un loyer brut de $125,000 par année jusqu'au 30 avril 1934, et, en vertu de divers contrats, touchent des sommes de $66,200, ce qui laisse le chiffre de $58,800 comme loyer net, par suite des contrats de location. Pour obtenir la cession du bail de priorité, les chemins de fer Nationaux ont dû débourser une somme globale de $215,000. L'amortissement de cette somme, sur une période se prolongeant jusqu'au 30 avril 1955, s'élève à $8,835.60. Les loyers bruts échéant après le 30 avril 1934, date à laquelle les présents sous-locataires sont liés, se modifieront dans la mesure où l'on louera plus de superficie.

(4) Question: Le bail de cet édifice se prolonge-t-il jusqu'au 30 avril 1955?

Réponse: Oui, avec droit de renouvellement, comme ci-dessus expliqué.

(5) Question: Au cours de l'année dernière quelle somme le réseau a-t-il perçue sous forme de loyer des sous-locataires occupant cet édifice?

Réponse: $32,000.

(6) Question: (*a*) Les locaux abandonnés par le réseau au n° 505, 5e avenue, sont-ils encore inoccupés?

(*b*) Quand expire le bail qu'on détient sur ces lieux?

Réponse: (*a*) Ces locaux sont présentement inoccupés. C'est la *Waterbury Watch Company* qui les a occupés du 12 décembre 1931 au 30 avril 1932, le loyer étant fixé d'après le pourcentage des affaires brutes.

(*b*) 30 août 1935.

(7) Question: Quel fut le loyer annuel des locaux situés au n° 505, 5e avenue New-York, pendant les années 1929, 1930 et 1931?

Réponse: $55,000 par année.

(8) Question: Quel fut le loyer annuel brut et net payé par le réseau pour les locaux situés à 673, 5e avenue New-York, pour les années 1929, 1930 et 1931?

Réponse:

	Brut	Net
1929		
1930	$ 125,000	
(Moins $34,200) ou	90,800	$ 58,800
1931	$ 125,000	
(Moins $34,00) ou	90,800	$ 58,800

Après 1934, le loyer brut est réduit de $48,800 par année pendant 10 ans.

(9) Question: Quel fut le loyer annuel versé par le réseau pour les locaux occupés par le service du trafic dans l'édifice Woolworth, et cela, pour les années 1929, 1930 et 1931?

Réponse: $14,000 par année.

(10) Question: Quelle somme d'argent les chemins de fer Nationaux ont-ils versée sous forme de loyer brut ou net pour l'occupation des

locaux au nº 673, 5e avenue, New-York, 505, 5e avenue; et les bureaux dans l'édifice Woolworth, dans la même période?

Réponse: Voir réponses 7, 8 et 9.

(11) Question: Somme annuelle des salaires payés et des affaires transigées l'an dernier au bureau de New-York?

Réponse: Salaires, $66,851. Vente de billets, $502,353. Notre bureau de New-York avait, à la fin de 1931, établi des contacts avec 438 fabriques américaines qui pouvaient s'intéresser à venir s'établir au Canada. 79 d'entre elles ont de fait pénétré au Canada, soit en construisant leurs propres usines, soit en acquérant des fabriques ou en concluant des marchés avec des fabricants pour la fabrication de leurs produits par des compagnies Canadiennes. Un grand nombre des autres projets sont encore à l'étude. En 1931, en plus des étalages que nous avons faits, nous avons distribué à ceux qui nous le demandaient 40,000 feuillets de littérature publicitaire touchant le Canada.

(12) Question: Qu'est-ce que la *Cordelia Company?*

Réponse: La *Cordelia Realty Corporation* avait obtenu la cessation du bail de priorité sur le nº 673, 5e avenue, comme nous venons de l'exposer dans notre réponse 3-b. Le réseau ne possède pas d'autre information sur le compte de cette compagnie, sauf que le docteur Partos représentait la *Cordelia Realty Corporation* dans les négociations qui ont résulté dans l'achat par les chemins de fer Nationaux de ce bail de priorité. Nos dossiers indiquent que la *Cordelia Realty Corporation* est devenue, le 29 janvier 1925, cessionnaire du bail de priorité. C'est par l'entremise de Douglas Elliman et Cie, coutiers en immeubles de New-York, que les chemins de fer Nationaux ont entamé les négociations conduisant à l'acquisition de ce bail de priorité, le 31 décembre 1929.

(13) Quel architecte a-t-on employé pour réparer les locaux à New-York, et quels honoraires a-t-il touchés?

Réponse: Warren et Wetmore; rémunération, $17,000.81.

M. McGIBBON: Qui a conduit les négociations au nom du réseau?

Sir HENRY THORNTON: Nous l'avons dit, je crois, dans la réponse: Douglas, Elliman et Cie. Ce sont des courtiers en immeubles, bien connus à New-York.

M. McGIBBON: Quelle raison justificative pouvez-vous nous apporter pour avoir fait des dépenses aussi élevées dans cette affaire?

Sir HENRY THORNTON: La compagnie du Grand-Tronc, une des compagnies qui ont formé le réseau du National-Canadien, possédait déjà à New-York, un bureau pour le service des voyageurs, situé au 2e étage d'un édifice à l'encoignure du Broadway et de la 34e rue. L'emplacement n'était pas avantageux et le volume de nos affaires n'était pas considérable. La direction des chemins de fer Nationaux comprenait bien toute la valeur, au point de vue trafic, de la région très peuplée de New-York, et on crut opportun de se procurer un bureau mieux situé pour attirer le trafic des voyageurs. On a aussi considéré le fait que les capitaux nécessaires au développement du Canada doivent surtout provenir des Etats-Unis et plus spécialement de New-York, et qu'il serait sage d'établir un centre d'où l'on pourrait distribuer des renseignements concernant le Canada en général et les chemins de fer Nationaux en particulier. Dans ce but, on prenait à bail, en septembre 1925, un local situé au nº 505, 5e avenue, près de l'intersection de la 42e rue. Aucun autre chemin de fer important n'avait auparavant possédé des bureaux au rez-de-chaussée, à New-York, et c'est par la suite du déménagement des chemins de fer Nationaux, au nº 505, 5e avenue, que plusieurs autres chemins de fer importants se déplacèrent sur la 5e avenue et suivirent notre exemple. Avec l'augmentation des affaires, nos bureaux situés au nº 505, 5e avenue parurent inadéquats, et on entra en pourparlers pour nous procurer des bureaux plus avanta-

geux. Une étude approfondie de la tendance des affaires à New-York nous a révélé une forte inclination à se déplacer vers le centre de la cité, et on a cru opportun de nous loger au nº 673, 5e avenue, à l'intersection de la 53e rue. Ce déplacement eut le double avantage de nous procurer la superficie additionnelle nécessaire, et d'améliorer la situation stratégique de notre bureau. L'intersection de la 53e rue et de la 5e avenue était alors, si je me souviens bien, la seule qui fût disponible au nord de la 42e rue. Les bureaux de New-York, en plus de la vente des billets et de la direction donnée aux voyageurs, servent aussi de poste de dissémination pour une variété infinie de renseignements qui ne concernent pas uniquement les chemins de fer Nationaux, mais qui portent aussi sur les attractions et les endroits touristiques, tout autant que sur les ressources naturelles du Canada en général.

Du simple point de vue du seul trafic des voyageurs, l'accroissement dans la vente de nos billets indique tout l'avantage que nous avons retiré de notre déplacement sur la 5e avenue, comme on pourra le constater d'ailleurs par le tableau suivant de nos recettes brutes des bureaux de New-York, à compter de 1925, jusqu'à nos jours. En 1925, c'est-à-dire dans l'année qui a précédé notre déplacement au nº 505, 5e avenue, la vente totale des billets s'est chiffrée à $169,338; en 1926. la première année qui suivit notre déménagement, les ventes furent de $306,212; en 1927, ce chiffre s'accroissait à $396,589; en 1928, les ventes étaient de $384,498; en 1929, $435,539; en 1930, $520,363; et en 1931, $502,353.

En d'autres termes, bien que l'année 1931 puisse être appelée l'année de la crise, les ventes augmentaient encore de $169,338 en 1925, à $502,353 en 1931.

Le volume des ventes de billets s'établissait en 1931 à 21,367 billets, rapportant des recettes brutes de $502,353.

M. McGIBBON: Il nous en coûte de $200,000 à $250,000...

Le PRÉSIDENT: Additionnons les dépenses.

Sir Henry THORNTON: Puis-je continuer? Les avantages que peut retirer le Canada d'un bureau aussi bien situé pour annoncer au public américain nos attractions touristiques sont incontestablement d'une valeur considérable pour attirer chez nous les touristes, sans calculer les bénéfices directs que les chemins de fer Nationaux retirent de la vente des billets de voyageurs.

Je pourrais ajouter ici, puisque je ne crois pas qu'on en parle plus tard, que le Pacifique-Canadien possède ce que nous pouvons désigner comme un grand édifice. Il se trouve tout près, je crois, de l'intersection de la 43e ou de la 44e rue et de l'avenue Madison. Il s'en sert pour son chemin de fer et ses lignes de paquebots, tout aussi bien pour les intérêts généraux de la compagnie à New-York.

Le PRÉSIDENT: A-t-il sous-loué?

Sir Henry THORNTON: Si ma mémoire ne fait défaut, cet édifice a nom le Pacifique-Canadien. Maintenant, quelles sont les conventions? Comment l'a-t-il acquis? Que débourse-t-il...

Le PRÉSIDENT: J'y suis allé souvent, et on en a sous-loué une partie.

Sir Henry THORNTON: On a sous-loué les étages supérieurs, tout comme on l'a fait chez nous.

M. MacMILLAN: Il serait tout près de votre ancien édifice.

Sir Henry THORNTON: Pas loin, à peine deux ou trois rues.

Le PRÉSIDENT: Il se trouve en plein centre de la région centrale.

Sir Henry THORNTON: Il est prêt de cette région. Vous pourriez me demander pourquoi nous avons abandonné l'emplacement du nº 505, 5e avenue, pour déménager à l'intersection de la 53e rue et de la 55e avenue. Le nº 505, 5e avenue, est seulement à quelques portes au nord de la 42e rue.

Le numéro 673 de la Cinquième avenue sis à l'angle de la 53ème rue et de la Cinquième avenue et, ainsi qu'on l'a fait remarquer précédemment, le commerce de New-York s'établissait toujours de plus en plus vers le nord et la 57ème rue était devenue une importante artère commerciale. Elle est plus large que la plupart des rues transversales de ce quartier et un certain nombre d'importants magasins sont établis sur la rue en question. Au nord de la 67ème rue on a constaté tout récemment une forte tendance à construire des hôtels. En face du parc, nous avons l'hôtel Plaza situé dans une certaine partie de la 58ème rue. Il y a encore le Savoy-Plaza qui a été dernièrement construit et inauguré presque directement en face. Il y a aussi un hôtel considérable et imposant désigné, je crois, sous le nom de Pierre, qui est situé encore plus au nord sur la Cinquième avenue. Nous trouvons l'hôtel Madison situé sur l'avenue Madison, dans le voisinage des 56ème ou 54èmes rues: je vous cite ces détails de mémoire; et le mouvement général en fait de construction d'hôtels de première classe semble être et a été de fait dans la direction nord. Par exemple, j'ai appris que l'on devait démolir l'hôtel Ritz qui est situé dans le secteur de la 43ème ou 46ème rue et l'avenue Madison et n'eût été la crise l'édifice aurait certainement été démoli, et remplacé par la construction de bureaux ou d'un magasin sur le même emplacement. Par conséquent, suivant les meilleurs renseignements que nous avons pu obtenir des experts en matière d'immeubles et autres, le mouvement vers le nord du commerce et des hôtels à New-York, qui, en 1912, avait probablement son centre à l'ancien hôtel Waldorf-Astoria, à l'angle des 32ème et 34ème rues et de la Cinquième avenue devait progressivement s'accentuer vers le nord et d'année en année on voyait démolir des résidences de la Cinquième avenue pour faire place au commerce. Il n'y a donc aucun doute que la tendance des maisons d'affaires et des hôtels est de s'établir dans le nord. Par conséquent, vu le fait que nous devenions à l'étroit dans nos bureaux au n° 505 de la Cinquième avenue, nous avons cru qu'il serait sage de profiter de cette occasion et de nous installer dans un district appelé à devenir plus tard le centre des hôtels et des maisons d'affaires de New-York. Et c'est pour ce motif que nous avons déménagé à l'angle de la 53ème rue et de la Cinquième avenue. Puis-je ajouter:

Un ingénieur en ressources naturelles attaché à nos bureaux de New-York signale sans cesse à l'attention des personnes intéressées à s'établir dans le Dominion, les nombreuses chances d'exploiter nos ressources naturelles ou d'établir d'importantes manufactures en ce pays.

Vous avez tous entendu les témoignages rendus au sujet du nombre de fabriques qui se sont implantées au Canada et je n'ai pas besoin de les répéter.

Outre le territoire de New-York, tous les bureaux pour le trafic des voyageurs dans les Etats de l'est, sauf ceux de Boston et de Portland, sont sous l'autorité du bureau de New-York. Ainsi donc les activités des bureaux de Cleveland, Buffalo, Pittsburg, Washington et Philadelphie relèvent du bureau de New-York.

L'état annexé indique les détails des dépenses, en 1931, des bureaux à 673, Cinquième avenue, que l'on peut résumer comme suit: Loyer net payé, $58,800; amortissement des droits de location à bail, $8,836; travaux et dépenses de bureau, $9,582; taxes et assurance, $28,407; traitements et frais du personnel, $92,277. Dépenses totales, $197,902.

M. MacMillan: En quelle année?

Sir Henry Thornton: L'année dernière.

Le président: Veuillez donc répéter ces chiffres. Pourquoi le $58,800?

Sir Henry Thornton: Pour le loyer.

Le président: Le loyer net?

Sir Henry Thornton: Oui.

Le président: Et pourquoi $8,836?

Sir HENRY THORNTON: Amortissement des droits de location à bail; travaux et dépenses de bureau, $9,582; taxes et assurance, $28,407. Traitements et frais du personnel, $92,277, soit un grand total de $197,902.

M. MCGIBBON: En plus des $55,000 pour le loyer sur la Cinquième avenue?

Sir HENRY THORNTON: Oui, mais moins les loyers que nous avons pu retirer de ces derniers bureaux. Au moment de l'exécution de ce projet, j'avais l'idée, et c'est aussi ce que pensaient tous ceux dont l'avis pouvait compter, que l'immeuble à 505, de la Cinquième avenue pourrait être levé à un prix plus élevé que celui que nous avions alors à payer. Telle était l'opinion de Douglas Elliman & Cie, des courtiers en immeubles bien connus et d'une longue expérience et c'est aussi l'opinion que m'ont exprimée un ou deux autres courtiers que j'ai consultés. Malheureusement, à cause de la dépression et de la moins-value générale des propriétés et de la baisse des loyers à New-York, notre désir n'a pu se réaliser et, bien que nous recevions un certain loyer pour l'immeuble 505, Cinquième avenue, nous ne recevons pas tout ce que nous en attendions. Des négociations sont en cours actuellement avec une certaine maison qui pourraient nous permettre de recouvrer presque tout le loyer ou une bonne partie du loyer que nous avons payé jusqu'ici pour 505, Cinquième avenue.

M. MACMILLAN: Voulez-vous me dire ce que vous avez reçu de la *Waterbury Watch Company*?

Le PRÉSIDENT: De fait, sir Henry, il vous en a coûté $252,902 l'année dernière pour effectuer $502,000 d'affaires?

Sir HENRY THORNTON: Non; je ne m'expliquerais pas ainsi.

M. MACMILLAN: Cinquante pour cent.

Le PRÉSIDENT: Au delà.

Sir HENRY THORNTON: Le total représente $197,902.

Le PRÉSIDENT: Plus $55,000.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez bien raison. Si vous ajoutez ce montant, c'est parfaitement cela. Malheureusement, nous ne pouvions pas prévoir, pas plus que les autres, la forte crise qui a frappé l'immeuble et la valeur des loyers à New-York.

M. MCGIBBON: Le changement d'emplacement n'a pas augmenté vos affaires?

Sir HENRY THORNTON: Il a eu ceci pour effet,—j'ignore si vous auriez raison de dire qu'il n'a pas augmenté nos affaires,—il nous a permis de conserver une forte proportion de celles que nous avions déjà en ce temps de crise, parce qu'en 1928 la vente des billets à rapporté un total de $384,000 et en 1931, une année de crise, certainement, la vente des billets a rapporté $502,000. Par conséquent, non seulement nous avons conservé notre trafic de 1928, mais aussi nous y avons ajouté notablement.

M. MCGIBBON: Mais ces affaires vous ont coûté $250,000.

M. MACMILLAN: Il en a coûté $250,000 par année pour obtenir $118,000.

L'hon. M. CHAPLIN: Puis-je demander en quelle année et à quel temps de l'année le National-Canadien déménagea à 673, Cinquième avenue?

Le PRÉSIDENT: Le contrat a été signé en décembre 1930.

Sir HENRY THORNTON: Si je me rappelle...

M. MCGIBBON: Le bail dit le 30 décembre 1929.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur Burnap, savez-vous à quelle date nous avons ouvert nos bureaux de la 53ème rue?

M. BURNAP: J'ai les documents voulus ici.

Sir HENRY THORNTON: Octobre 1929, monsieur Chaplin.

L'hon. M. CHAPLIN: Alors, monsieur le président, d'après les chiffres de sir Henry Thornton lui-même, dans les anciens bureaux, en l'année 1925, les affaires ont progressé chaque année, montant à $306,000 en 1926; à $396,000 en 1927; à $385,000 en 1928; et à $435,000 en 1929. Depuis l'occupation des nouveaux bureaux les affaires ont augmenté de moins de $100,000 et, par conséquent, nous avons fait toutes ces dépenses pour une augmentation inférieure à $100,000.

Sir HENRY THORNTON: Il faut se rappeler qu'en tant que la chose pouvait être prévue, l'emplacement des anciens bureaux à 505, Cinquième avenue menaçait de perdre graduellement son importance comme centre d'affaires et l'impression générale était, et je crois que l'on avait raison, que si nous étions restés en cet endroit nos affaires n'auraient pas augmenté et même elles auraient pu diminuer.

M. MCGIBBON: Il y avait eu augmentation chaque année.

Sir HENRY THORNTON: Oui; et c'est ce que je m'efforce de vous expliquer, que le district en question perdait rapidement sa valeur.

M. MACMILLAN: Le Pacifique-Canadien est-il installé dans ce district?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. MACMILLAN: Depuis combien de temps occupe-t-il cet immeuble?

Sir HENRY THORNTON: Je l'ignore.

M. MACMILLAN: Est-ce au premier?

Sir HENRY THORNTON: Tout l'édifice—j'ignore quelle partie il occupe. On m'a dit qu'il occupait le rez-de-chaussée et le premier. Il se peut aussi qu'il occupe un ou deux autres étages, mais je ne saurais dire.

M. MACMILLAN: A vos nouveaux bureaux de la Cinquième avenue, occupez-vous autre chose que le premier?

Sir HENRY THORNTON: Nous logeons au rez-de-chaussée et au premier ainsi qu'à l'étage suivant.

M. MACMILLAN: Dans votre ancien immeuble, vous aviez plus d'espace au premier que dans votre nouveau local, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais vous le dire sur-le-champ.

M. MACMILLAN: Je comprends bien cela.

L'hon. M. EULER: Peut-on raisonnablement conclure, vu que vos affaires ont diminué, l'année dernière, tant du côté du trafic des voyageurs que de celui des marchandises, que vos affaires à New-York auraient décliné si vous étiez restés dans l'ancien immeuble, tandis que dans vos nouveaux bureaux vous avez constaté une augmentation? Est-ce là une déduction raisonnable? Votre chiffre d'affaires aurait probablement été moins élevé qu'il ne l'a été.

Sir HENRY THORNTON: C'est un des points que je voulais établir clairement.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous poser une question, monsieur Euler? Croyez-vous que ces affaires ont été profitables, en présence des chiffres soumis ici?

L'hon. M. EULER: Je ne dirais certainement pas qu'elles ne l'ont pas été.

Le PRÉSIDENT: Des affaires dont le coût de production excède cinquante pour cent?

L'hon. M. EULER: J'estime que le président n'a pas d'affaires du tout à me poser des questions. Vous pouvez demander cela à ceux qui sont chargés d'exploiter le chemin de fer; je n'en suis pas l'administrateur. Les suggestions que l'on entend tout le temps me donnent la nausée.

M. MACMILLAN: Vous en formulez plus que tous les autres.

L'hon. M. EULER: Je n'ai rien dit de la sorte.

Le PRÉSIDENT: Si vous avez des objections à la question, je vais la retirer.

M. GEARY: Y aurait-il quelque utilité à faire une comparaison avec les recettes de la dernière année dans l'ancien immeuble?

Sir HENRY THORNTON: Avant de répondre à ces questions d'un caractère général, je désirerais attirer votre attention sur un éditorial paru dans le *New York Times*, le mercredi, 12 novembre 1930.

M. GEARY: Novembre de quelle année?

Sir HENRY THORNTON: 1930. Le titre de cet éditorial est: "Le Canada pousse de l'avant. Avec toute la modestie appropriée, le splendide immeuble neuf des chemins de fer Nationaux du Canada sis sur la Cinquième avenue vient d'être ouvert au public. Sir Henry Thornton est venu du Canada pour assister à cette ouverture qui toutefois s'est faite sans cérémonies. On a fêté en cette cité, l'ouverture de plusieurs institutions de moindre importance avec la pompe qui aurait plutôt convenue à l'inauguration de ces bureaux; il s'en trouve bien peu dans le monde qui pourraient leur être comparés au point de vue du goût et de la beauté.

Dans cette période de crise, la conduite du National-Canadien en réalisant le projet de ses nouveaux bureaux, agit comme un stimulant. Parlant des affaires fédérales avec les journalistes de New-York..." mais je ne suis pas pour vous lire ce que j'ai dit, parce que la chose ne peut vous intéresser ni d'une façon ni d'une autre. Mais je désire signaler à votre attention, — peut-être serais-je mal interprété, — tout de même, je signale à votre attention cet éditorial qui a été rédigé sans sollicitation et publié dans le *New York Times*, un journal d'une belle tenue et grandement prisé, qui en un mot félicite le Canada et les chemins de fer Nationaux d'avoir ouvert des bureaux sur la rue la plus affairée du monde entier.

Le PRÉSIDENT: C'est là, sir Henry, une question d'opinion. Je vous ferai remarquer que la Grande Station Centrale qui est, je suppose, la gare la plus considérable du monde pour le trafic d'entrée et de sortie, n'a pas déménagé au nord. Je vous ferai remarquer que la majorité des hôtels les plus importants de New-York n'ont pas été s'établir dans le district nord et l'endroit naturel...

M. POWER: La statue de la Liberté n'a pas été déplacée.

Le PRÉSIDENT: Cette remarque n'est destinée qu'à nous distraire. Je vous dirai que l'endroit le plus convenable pour établir une agence de billets de chemins de fer, dans la cité de New-York, est dans le voisinage (*a*) de la Grande Station Centrale, (*b*) du groupe nombreux d'hôtels qui sont situés dans l'entourage immédiat. Je crois très bien connaître cette partie de New-York.

M. GRAY: Vous avez votre opinion et le chemin de fer a la sienne.

Le PRÉSIDENT: Oui, et les chiffres révélés sont simplement stupéfiants.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président, je présume que vous désirez entendre ma réponse à cela.

Le PRÉSIDENT: Faites comme vous l'entendez.

Sir HENRY THORNTON: On a répété d'une façon générale que les hôtels de New-York n'allaient pas s'établir vers le nord de la cité. Ceux d'entre vous qui alliez à New-York anciennement, vous souviendrez probablement du Waldorf-Astoria de sainte mémoire, à l'angle de la 34e rue et de la Cinquième avenue. Cet hôtel est déménagé dans le district nord et il est maintenant, je crois, sur l'avenue Park, dans le voisinage de la 50e rue. Il y a eu décidément un fort mouvement de la part des hôtels du secteur inférieur de la cité, situés autour des 34e et 42e rues, vers le district plus au nord, autour de la 57e rue et de la 54e rue et plus loin au nord. J'admettrai que le président parle d'après ses connaissances, mais je puis en dire autant et je ne suis pas prêt à reconnaître que le meilleur endroit pour une agence de billets dans le haut de la cité est dans le voisinage de la Grande Station Centrale, et j'ajouterai, de plus, que le *Union Pacific*, le *Northern Pacific*, le *Great Northern Railway* et d'autres chemins de fer importants ont tous ouvert des bureaux sur la Cinquième avenue et ont fait précisément comme le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Nous en resterons là.

L'hon. M. EULER: Votre opinion mérite bien quelque considération.

M. MACMILLAN: Je voudrais vous interroger au sujet du bail de priorité. Vous dites que le coût en a été de $15,000? Dois-je conclure qu'il vous en a coûté ce montant pour pouvoir prendre possession de cet immeuble?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FAIRWEATHER: On peut expliquer la chose en disant que le bail de priorité avait une valeur marchande.

M. GEARY: Il s'agissait d'une prime.

M. FAIRWEATHER: D'une prime payée.

L'hon. M. CHAPLIN: Mais non payée tout d'un coup?

M. FAIRWEATHER: Les paiements étaient échelonnés suivant la durée du bail.

Sir HENRY THORNTON: Je voudrais bien vous rappeler ce que j'ai déjà dit. Ce bureau est utilisé non seulement pour la vente de billets mais il sert de plus à annoncer le Canada en général et à encourager l'établissement d'industries au Canada et je crois avoir dit que 79 de ces industries s'étaient établies en ce pays grâce aux activités de notre bureau.

M. BEAUBIEN: Serait-il injuste de vous demander, bien que nous soyons maintenant en pleine crise, si le montant de vos affaires en 1931 n'a pas été égal à celui de 1930? Est-ce que je fais erreur?

Sir HENRY THORNTON: Nos affaires en 1931 s'élevèrent à $502,000,—je donne les chiffres ronds,—en 1930, à $520,000 et en 1929, à $435,000.

M. BEAUBIEN: Vu la crise générale et le déclin du trafic sur tout votre réseau, comparé aux activités de votre bureau de New-York, alors on pourrait dire avec raison que vos affaires ont sans doute augmenté dans ce bureau de New-York?

Sir HENRY THORNTON: Je le crois; c'est mon avis.

M. GEARY: Pouvez-vous me faire la comparaison entre ce que coûte votre bail pour l'immeuble que vous occupez maintenant et ce que vous a coûté celui de l'immeuble que vous occupiez auparavant? J'ai compris que les $102,000 embrassent le loyer, l'entretien et les taxes. Quels étaient votre loyer, vos dépenses d'entretien et les taxes pour l'autre bureau?

M. FAIRWEATHER: Le loyer du 505, Cinquième avenue, était de $55,000, y compris les taxes et autres frais du même genre.

Le PRÉSIDENT: Eclairage et chauffage?

M. FAIRWEATHER: Non, pas l'éclairage ni autre chose de la sorte. Les chiffres qui peuvent réellement se comparer avec ce que l'on paye à 673, Cinquième avenue, à l'heure présente, sont les suivants: loyer, $58,800; amortissement, $8,836 et taxes, $28,407. Je dois faire remarquer qu'après 1934 le loyer de $58,000 serait réduit à $50,000 et plus bas même si nous pouvons louer l'espace que nous ne pouvons pas utiliser.

M. GEARY: Au nº 673?

M. FAIRWEATHER: Au nº 673 et le loyer n'est que de $58,800. Après l'année 1934, notre loyer net sera $40,000, moins les loyers que nous pourrons retirer. Si nous pouvions louer pour $32,000, alors le loyer de 673, Cinquième avenue représenterait un chiffre net de $18,000, sans compter l'amortissement du bail. Ce serait encore $8,836.

M. MACMILLAN: Vous payez pour les deux.

M. FAIRWEATHER: Sans doute que nous payons pour l'immeuble de 505, Cinquième avenue.

L'hon. M. CHAPLIN: Quels salaires et quelles dépenses payiez-vous dans l'ancien bureau?

M. FAIRWEATHER: Les mêmes qu'à 673,—je ne saurais dire précisément; mais la différence ne saurait être importante.

Sir HENRY THORNTON: Approximativement les mêmes.

M. DUFF: Donnez-nous donc le pourcentage de la diminution de la vente de vos billets en 1931 comparé à 1929.

M. FAIRWEATHER: Sans plus réfléchir, je dirais autour de 30 p. 100.

Sir HENRY THORNTON: Vous parlez de tout le réseau.

M. FAIRWEATHER: De tout le réseau.

M. DUFF: De tout le réseau, oui.

M. FAIRWEATHER: Environ 30 p. 100.

Sir HENRY THORNTON: Trente pour cent?

M. DUFF: Trente pour cent de moins cette année qu'en 1929?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. DUFF: Sans la crise, nous pourrions dire que l'augmentation des affaires cette année a été de 30 pour cent en comparaison avec l'année précédente.

Sir HENRY THORNTON: Ces chiffres indiquent une augmentation graduelle. Par exemple, prenez l'année 1928 ou 1929. Les ventes brutes sont montées de $435,000 à $520,000, soit un peu moins de $100,000—ou 18 p. 100. Maintenant, il est raisonnable de supposer que sans la crise cette augmentation se serait maintenue et aurait été, je crois, plus accentuée.

M. DUFF: Une augmentation de 50 p. 100 au moins.

Sir HENRY THORNTON: C'est une question d'opinion. Vous ne sauriez dire ce qu'elle aurait pu être, mais elle aurait été considérable.

L'hon. M. EULER: Sir Henry, est-il vrai que si vous pouvez louer les étages supérieurs de cet immeuble du nº 673, le coût net de vos bureaux actuels sera inférieur à celui de l'ancien local?

Sir HENRY THORNTONS Oui, sans aucun doute et de beaucoup.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, sir Henry a-t-il dit qu'avant la date du déménagement des bureaux du National-Canadien, les compagnies de chemins de fer occupaient des bureaux au-dessus du premier étage?

Sir HENRY THORNTON: Je puis vous assurer qu'au moment de l'ouverture de nos bureaux à 505, Cinquième avenue, pas un seul chemin de fer américain occupait des bureaux au premier étage sur la Cinquième avenue, au delà de la 32e rue, et nous étions à peine installés à cet endroit depuis six mois que des chemins de fer important comme le *Great Northern* et le *Northern Pacific*, pour nommer ceux dont les noms me viennent à l'esprit, ont immédiatement suivi notre exemple.

M. MACMILLAN: Supposez-vous qu'ils ont agi ainsi parce que vous avez été les premiers à installer vos bureaux au premier?

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'ils ont reconnu et apprécié la sagesse de notre conduite et ont fait comme nous.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, le service du trafic des marchandises n'y avait pas de bureaux: il avait ses bureaux séparément dans l'édifice Woolworth?

Sir HENRY THORNTON: Cela est vrai.

Le PRÉSIDENT: Et ils y sont encore?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent, il est bon de noter que c'est purement et simplement un bureau pour le trafic des voyageurs.

Sir HENRY THORNTON: C'est un bureau pour le trafic des voyageurs et un centre de propagande industrielle.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est que juste de l'ajouter. Quand vous avez pris possession de l'immeuble, est-ce que les bureaux que vous occupez maintenant au premier étaient loués à d'autres locataires?

Sir HENRY THORNTON: Au premier étage, oui. Je crois qu'une certaine maison d'étoffe à robes occupait le premier.

Le PRÉSIDENT: Quels arrangements ont été conclus avec cette maison, parce que la réponse à la demande n° 1 expose assez explicitement qu'il n'a été rien payé pour la jouissance du local à 673, Cinquième avenue.

Sir HENRY THORNTON: Elle abandonna son commerce.

Le PRÉSIDENT: Son bail était-il expiré?

M. FAIRWEATHER: Nous avons acheté les droits à la partie non expirée du bail.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que l'on nous a expliqué comme étant la prime payée pour obtenir le bail de l'immeuble sujet aux baux existants?

M. FAIRWEATHER: Nous avons acheté aussi le sous-bail.

Le PRÉSIDENT: Vous avez acheté aussi le sous-bail. Alors vous avez dû indemniser ces locataires du premier étage?

M. FAIRWEATHER: Non.

Le PRÉSIDENT: Alors, je n'y comprends rien.

M. FAIRWEATHER: Voici, nous avons obtenu le sous-bail pour la période finissant en 1934 au prix de $85,000 par année. Celui qui occupait l'édifice était le locataire à bail et il abandonna simplement le local.

Le PRÉSIDENT: Alors, vous lui avez payé une prime sur ces $85,000?

M. FAIRWEATHER: Oui, sur ces $85,000.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent, il a été indemnisé pour évacuer la place. Quelqu'un a été dédommagé.

Sir HENRY THORNTON: Tels sont les faits exposés dans le mémoire.

M. GEARY: Vous pouvez obtenir ces renseignements assez facilement,—était-ce le propriétaire, le locataire?

Le PRÉSIDENT: Non, pas le propriétaire. Il y avait un bail qui doit expirer en 1934 et la compagnie a obtenu un autre bail qu'elle appelle un bail de priorité. Je dirais que c'est une réversion, — pour une certaine période d'années à une prime de $215,000 et les deux ensemble. . .

M. FAIRWEATHER: Naturellement, les $85,000 nous donnaient droit à occuuer l'immeuble.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que vous avez payé pour la prise de possession immédiate, $85,000?

M. GEARY: C'est ce que vous avez convenu de payer.

M. FAIRWEATHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'était une prime. Il y avait une prime de comprise dans cette somme, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Je le suppose.

Le PRÉSIDENT: Vous avez racheté son bail à un prix plus élevé?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et il a réalisé un bénéfice.

Sir HENRY THORNTON: Et cela représentait ce que les experts estimaient dans le temps comme une valeur raisonnable pour le bail en question parce qu'à New-York,—et probablement il en est ainsi dans les autres villes,—mais à New-York, comme nous avons cherché à vous l'expliquer,—les loyers et les baux à longs termes constituent un genre de commerce particulier, et ces baux ont une certaine valeur.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, relativement à l'architecte qui a modifié le plan de l'immeuble,—j'oublie le nom...

Sir HENRY THORNTON: Warren & Whetmore.

M. MACMILLAN: Alors, M. Archibald n'a rien eu à y voir.

Sir HENRY THORNTON: Non, pas du tout.

M. MACMILLAN: Ce sont des architectes de New-York?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. GEARY: Sir Henry, quels bureaux avez-vous à Londres, Angleterre?

Sir HENRY THORNTON: Nous avons hérité des anciens bureaux du Grand-Tronc, sur la rue Cockspur, presque directement vis-à-vis l'hôtel Carlton. Le Grand-Tronc y avait eu ses bureaux depuis plusieurs années et lorsque le National-Canadien, ou le gouvernement, fit l'acquisition du Grand-Tronc, ces bureaux lui échurent.

M. GEARY: Vous continuez vos affaires en cet endroit?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. GEARY: C'est au premier étage, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Oui; et si je me rappelle bien, l'immeuble comprend au moins quatre ou cinq étages. Il y a d'autres locataires dans cet édifice, mais je ne saurais vous dire leurs noms sur-le-champ.

M. MACMILLAN: Savez-vous le loyer que vous payez?

Sir HENRY THORNTON: Non, mais c'est facile de vous l'apprendre. Nous sommes les propriétaires de l'immeuble qui était la propriété du Grand-Tronc; je crois que c'est cette compagnie qui l'avait fait construire; mais il y a longtemps de cela et je ne me souviens pas.

M. GEARY: Outre l'établissement des hôtels dans la direction du parc, est-ce que le commerce de la vente des billets a une tendance à s'établir dans cette section? J'estime que dans la rue Cockspur il s'agit surtout de transport, du moins on y voit surtout en grande partie les bureaux des compagnies de navigation.

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais vous dire, colonel, sans plus de recherches, si d'autres chemins de fer se sont établis au delà de la 53ème rue, mais il y a certainement eu un mouvement important favorisant l'établissement d'hôtels dans cette direction. En passant, on peut dire qu'un bon nombre de ces hôtels éprouvent actuellement les mêmes difficultés que d'autres entreprises.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, je voudrais demander quel est le loyer annuel payé par le National-Canadien pour ses bureaux à Boston, Détroit, Buffalo, Pittsburg et Chicago pendant les années 1928, 1929, 1930 et 1931.

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas ces renseignements sous la main, monsieur MacMillan, mais je puis vous les procurer si vous les désirez.

M. MACMILLAN: Occupez-vous encore l'hôtel Scribe, à Paris?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. MACMILLAN: Quel loyer payez-vous?

Sir HENRY THORNTON: Nous ne payons pas de loyer du tout. Nous avons nos bureaux gratuitement—exempts des taxes et de l'assurance et des autres dépenses, à l'exception de l'éclairage, je crois. Désirez-vous une réponse aux autres questions, monsieur MacMillan?

M. MACMILLAN: Oui, je désirerais savoir le loyer que vous payez à Boston, Buffalo, Détroit, Pittsburg, Philadelphie, Minneapolis, Los Angeles, Chicago et Portland.

Sir HENRY THORNTON: Pour les voyageurs, le trafic des marchandises, ou quoi?

M. MACMILLAN: Pour les deux.

Sir HENRY THORNTON: Vous voulez savoir le loyer que nous payons en ces divers endroits?

M. MACMILLAN: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Nous n'avons pas ces données ici, mais nous pourrons vous les procurer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur MacMillan, incluriez-vous dans votre demande le loyer de tous les bureaux aux Etats-Unis?

M. MACMILLAN: Ce serait parfait.

Sir HENRY THORNTON: C'est un travail assez important à entreprendre, mais nous aurons ces données.

Le PRÉSIDENT: Combien de bureaux avez-vous aux Etats-Unis?

Sir HENRY THORNTON: M. Burnap sera peut-être mieux qualifié pour répondre à cette question.

M. BURNAP: Nous avons des bureaux pour le trafic des voyageurs à Pittsburg, Saint-Louis...

Sir HENRY THORNTON: Nous avons ces détails ici.

M. BURNAP: Boston, Buffalo, Chicago, Cincinnati, Cleveland...

Sir HENRY THORNTON: Le bureau de Cleveland a été fermé.

M. BURNAP: Le bureau de Cleveland a été fermé le 1er mars. Cet état est pour 1930-31. Pittsburg, Détroit, Duluth, Los Angeles, Minneapolis, New-York, Philadelphie, Portland, Saint-Paul, San-Francisco, Seattle, Washington, D.C. Je dois ajouter que notre bail pour le bureau de San-Francisco expira le 1er mai et nous avons déménagé dans un édifice du voisinage où nous payons un loyer de $125 par mois. Le loyer de nos anciens bureaux était de $8,800.

Sir HENRY THORNTON: Par année?

M. BURNAP: Par année. A Washington nous faisons une économie d'environ $7,300. Chaque fois qu'un bail est à la veille d'expirer nous étudions la situation afin de savoir si nous devons maintenir nos bureaux. L'immeuble dans tous les Etats-Unis est comme une drogue sur le marché. Au lieu de visiter les mausolées vous n'avez qu'à monter la Cinquième avenue.

Le PRÉSIDENT: Quel a été votre chiffre d'affaires à Washington, l'année dernière?

L'hon. M. MANION: Puis-je suggérer au Comité que ce serait aussi bien d'obtenir de la compagnie le coût brut, sans entrer dans tous les détails, de chaque bureau aux Etats-Unis, ainsi que les recettes brutes, c'est-à-dire, directement pour chaque bureau. Vous auriez ainsi tous les renseignements voulus et, si le Comité le désire, il sera en mesure de rédiger son rapport avec les conseils ou les recommandations appropriés aux circonstances.

L'hon. M. CHAPLIN: J'estime que c'est tout aussi facile de donner les détails qui forment ces chiffres bruts afin que vous puissiez voir et comprendre ce qu'ils signifient.

Sir HENRY THORNTON: Nous serons heureux de communiquer au Comité tous les détails qu'il désire.

L'hon. M. EULER: Je crois que sir Henry a fait une déclaration assez surprenante quand il nous a dit qu'il avait son loyer gratuitement pour ses bureaux dans une certaine ville.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de l'hôtel Scribe.

Sir HENRY THORNTON: C'est la propriété que nous avons achetée et que nous avons louée à l'hôtel Scribe. Une des conditions du contrat stipulait que nous pourrions utiliser sans bourse délier tout l'espace dont nous aurions besoin pour nos bureaux au premier étage.

L'hon. M. EULER: Dans le temps, c'était un contrat plutôt avantageux.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais en connaître toute l'histoire.

L'hon. M. CHAPLIN: Je désirerais savoir quelles affaires sont transigées à ce bureau.

Le PRÉSIDENT: C'est plutôt une vieille histoire, celle de l'hôtel Scribe.

L'hon. M. CHAPLIN: Je désire avoir les renseignements au complet avant d'exprimer une opinion.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je vous demander à quelles questions vous désirez que je réponde ou quels renseignements vous voulez avoir. Il s'est dit bien des choses et je suis un peu dans les ténèbres au sujet des renseignements exacts que l'on désire relativement à ces bureaux à l'étranger.

L'hon. M. CHAPLIN: Est-ce que le National-Canadien possède d'autres bureaux chefs en Europe en dehors de ceux de Londres et de Paris?

Sir HENRY THORNTON: Non.

L'hon. M. CHAPLIN: Je voudrais savoir ce que le chemin de fer a réalisé, à ses bureaux de Paris, du trafic des marchandises d'abord et du trafic des voyageurs, ensuite.

Sir HENRY THORNTON: Nous vous donnerons ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Et dans vos bureaux des Etats-Unis aussi.

M. MACMILLAN: Je me demande si l'on pourrait me dire si le National-Canadien possède encore un service de colonisation avec des agents répandus dans tous les coins d'Europe.

Sir HENRY THORNTON: Non, ces activités ont grandement perdu de leur importance. La situation est celle-ci, monsieur MacMillan: vu la crise et le désir, —et je pourrais ajouter le désir bien légitime du gouvernement,—de ne plus encourager l'immigration en ce pays au point d'y faire venir des gens que nous ne pouvons pas nourrir et qui ne peuvent pas y trouver un emploi rémunérateur, le mouvement d'immigration en ce pays a beaucoup perdu de son intensité tant du côté du National-Canadien que du Pacifique-Canadien, et le résultat en est que les activités de nos services de colonisation et d'immigration en Europe ont décliné presque jusqu'à zéro.

M. MACMILLAN: Que dites-vous?

Sir HENRY THORNTON: Nos services de colonisation et d'immigration en Angleterre ne constituent plus qu'un squelette, plus ou moins, et il est possible qu'à cause de la crise continuelle, nous ferons encore d'autres réductions. De fait, pour moi c'est une certitude.

M. MACMILLAN: Vous voulez dire dans toute l'Europe?

Sir HENRY THORNTON: Je parle de toute l'Europe.

M. MACMILLAN: Combien avez-vous maintenant d'hommes employés à ces fins en Europe?

M. FAIRWEATHER: A la fin de 1931 nous avions 78 employés dans ce service. C'est-à-dire dans tous les pays, y compris le Canada, les Etats-Unis et l'Europe.

M. MACMILLAN: Combien en auriez-vous en Europe?

M. FAIRWEATHER: Il faudrait consulter nos livres pour vous le dire, monsieur MacMillan.

M. MACMILLAN: Le nombre était-il le même l'année dernière?

M. FAIRWEATHER: Oh, non! Il y en avait 143 l'année précédente.

M. POWER: Que font ceux qui sont employés au Canada?

M. FAIRWEATHER: J'ai un rapport très intéressant sur les activités de ce service si vous désirez en prendre connaissance.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini avec l'autre. Le Comité a pris l'habitude de sauter d'un sujet à un autre. Je n'ai pas la moindre objection. Avons-nous fini avec ces bureaux à l'étranger?

M. GEARY: On vous a demandé, sir Henry, des renseignements sur les bureaux de Détroit et de Chicago. Vous dirigiez l'ancienne ligne du Grand-Tronc.

Sir HENRY THORNTON: Du *Grand Trunk Western*.

M. GEARY: Vous êtes obligé d'avoir des bureaux à Détroit?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. GEARY: Et à Chicago également?

Sir HENRY THORNTON: A Chicago aussi.

L'hon. M. MANION: Permettez-moi de dire un mot ici sans vouloir le moindrement critiquer qui que ce soit. J'ai demandé le chiffre brut des recettes et des frais de ces bureaux américains pour la raison qu'après avoir consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question, j'en suis venu à la conclusion forcée que non seulement le National-Canadien, mais les autres chemins de fer, ont dépensé beaucoup trop d'argent pour le trafic de voyageurs et négligé la branche vraiment profitable du service, celle du transport des marchandises. Je vous fais cette déclaration parce que j'ai eu des employés supérieurs un état, que je désire consigner, à l'effet que ces chemins de fer ont perdu en 1926 du côté du trafic des voyageurs seul $4,000,000 et en 1931, $24,000,000. Je vous donne les chiffres ronds.

M. MCGIBBON: Dans ces pertes comprenez-vous le service de messageries?

L'hon. M. MANION: Non, tout le service des voyageurs. Vraiment, j'ignore ce que cela comprend mais on m'a dit que c'était le rapport de leurs pertes totales du côté du trafic des voyageurs.

Sir HENRY THORNTON: Le trafic des voyageurs exclusivement. Cela ne comprendrait pas les messageries.

L'hon. M. MANION: C'est absolument cela.

M. GEARY: On loue l'espace sur le train.

L'hon. M. MANION: J'ai mentionné la chose parce que si le Comité en vient aux mêmes conclusions que moi, il lui incombera de formuler des recommandations pratiques à cet égard.

L'hon. M. EULER: Le ministre a déclaré que l'on avait dépensé trop d'argent pour augmenter le trafic des voyageurs ainsi que pour ces bureaux. Il se peut qu'il ait parfaitement raison. J'ai toujours compris que ce service ne payait pas; mais vous avez déclaré en même temps que les chemins de fer négligeaient les autres branches du service, voulant dire par là le transport des marchandises. Est-ce que l'on doit en venir à cette conclusion nécessairement?

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas voulu m'exprimer dans le sens que mon ami a prêté à mes paroles. Je n'ai pas voulu dire qu'ils négligeaient le trafic des marchandises, mais qu'ils appuyaient, pour les fins de recettes, sur le trafic des voyageurs. Il y a d'autres chemins de fer que celui-là et je ne critique pas. Je vous signale la chose comme une vérité qui m'a frappé et lorsque je parle du service des voyageurs, je ne veux pas dire ces bureaux seulement, mais aussi les autres détails qui entrent en jeu, parce que nous avons critiqué les hôtels, la radiodiffusion, les paquebots, et le reste. Toutes ces choses doivent être pesées non seulement par notre réseau national mais aussi par les autres chemins de fer. Maintenant, le trafic des voyageurs constitue la branche du service qui n'est pas profitable, qui continuellement n'a pas été profitable et qui a toujours été de plus en plus déficitaire, C'est l'observation que j'ai faite et je crois qu'elle est parfaitement vraie et peut être confirmée par les chiffres.

L'hon. M. EULER: Je ne trouve pas à redire. Mais la seule chose que je n'aime pas c'est de conclure que si l'on exagère de ce côté—je ne saurais dire si cela est vrai ou non—que l'autre branche du service, c'est-à-dire celle du transport des marchandises, est négligée. Vous avez employé cette expression.

L'hon. M. MANION: Je vais vous répondre. Je crois qu'on a exagéré et je vais vous dire comment. Ce n'est que cette année que nos deux grands réseaux

de chemins de fer au Canada semblent s'être rendu compte du fait que ce qui ruinait leur trafic de voyageurs et en partie celui des marchandises, c'était les auto-camions et les autobus. Il me semble, et je le dis après y avoir songé longtemps, que nos deux grands chemins de fer étaient plus ou moins endormis au cours des huit, neuf ou dix dernières années relativement à la concurrence que leur faisaient les autobus et les camions qui diminuaient leurs affaires tant du côté du service des voyageurs que de celui des marchandises. Je ne désire pas critiquer mais j'ai été vivement frappé par cette vérité que les chemins de fer, voyant que les camions automobiles et les autobus empiétaient graduellement sur leur terrain, auraient dû se réveiller beaucoup plus tôt qu'ils ne l'ont fait et inaugurer quelque sorte de propagande ou quelque mesure de protection en vue de remédier à cette concurrence. C'est plus ou moins une réponse à ce que vous avez dit. Je ne voulais pas mentionner le trafic des marchandises dans un esprit de critique du tout. Je pensais simplement que s'ils avaient dépensé pour le transport des marchandises la même somme d'énergie que pour le trafic des voyageurs, qui a toujours été de plus en plus un service déficitaire, c'eût été plus avantageux pour eux.

M. GEARY: Vous rappelez-vous le coefficient d'exploitation du service des voyageurs et de celui des marchandises en 1931?

L'hon. M. MANION: Non, mais d'après les chiffres que j'ai donnés, je dis qu'en 1926 le total des pertes subies du chef du service des voyageurs a atteint $4,000,000 et ce déficit a monté graduellement jusqu'à $24,000,000 l'année dernière—un peu moins de $24,000,000—entre $23,000,000 et $24,000,000. Ces chiffres m'ont été communiqués par les chemins de fer Nationaux.

M. GEARY: Je suis absolument certain que vous avez raison.

M. DUFF: En parlant du service des voyageurs on nous a dit hier qu'en organisant des trains de plaisir d'Ottawa à Montréal et en faisant circuler des trains complets ou des wagons remplis de voyageurs, le chemin de fer a pu faire de l'argent, bien que le tarif avait été réduit de 25 p. 100. Maintenant...

L'hon. M. MANION: Puis-je vous interrompre? Pas 25 p. 100, mais 75 p. 100.

M. DUFF: La compagnie faisait de l'argent en obtenant des voyageurs par trains complets. Si cela est vrai et vu le fait qu'il nous faut des trains de voyageurs en service tous les jours dans toutes les parties du Canada, il me semble que ce serait contraire au sens des affaires si le chemin de fer ne faisait pas tout son possible pour encourager le transport d'un plus grand nombre de voyageurs. Si vous êtes pour refuser toute demande d'argent en vue d'augmenter le nombre des voyageurs, alors la situation sera beaucoup plus sérieuse qu'elle ne l'est aujourd'hui.

L'hon. M. EULER: Supposons que c'est un fait admis que nous avons un déficit du chef du trafic des voyageurs, il nous faut quand même maintenir le service des trains de voyageurs—je ne crois pas que l'on puisse se soustraire à cela—si nous ne faisons pas quelques efforts pour avoir plus de voyageurs, est-ce que nos pertes ne seraient pas plus considérables?

M. DUFF: C'est ce que je dis.

Sir HENRY THORNTON: Ce n'est pas facile de répondre à cela. Si les affaires commencent à décliner vous redoublez d'efforts pour conserver ce qui vous reste et pour en obtenir davantage. Maintenant, comme je l'ai dit à une autre séance du Comité, nous en sommes rendus au point que malgré tous les efforts que vous puissiez faire il n'y a plus rien à gagner. Vous poursuivez ce que j'appellerais un lièvre mécanique. Relativement aux trains de voyageurs, tels qu'ils circulent actuellement, on ne peut atteindre le maximum de recettes qu'en ayant tous les trains bien remplis. C'est la base de toute la situation. A la gare de la rue Liverpool, en Angleterre, nous avions, du moins au temps de mon départ, 250,000 voyageurs qui entraient en gare ou en sortaient. Tout ce trafic était

concentré le matin entre sept heures et demie et neuf heures et demie et le soir entre quatre heures et demie et six heures et demie. Un grand nombre de ces voyageurs payaient un prix très bas pour leurs places, à un taux ridicule par mille-voyageur. Quelques-uns voyageaient près de dix milles, si je me souviens bien, pour cinq cents; et cependant, ce trafic payait parce que les wagons étaient remplis, toutes les places occupées et de fait, non seulement tout était rempli mais les gens se tenaient debout dans les allées et nous faisions de l'argent à ces prix ridicules. Par conséquent, si vous voulez que le trafic des voyageurs soit profitable, le principe fondamental pour y réussir est de remplir les trains. C'est là la raison du succès du service suburbain de voyageurs où le monde voyage en masses comme sur le chemin de fer de *Long Island*, près de New-York, sur celui de *Delaware, Lackawana and Western* ou le *Erie* ou le *Great Eastern* en Angleterre. C'est pour la même raison que le trafic des voyageurs du Métropolitain est si profitable. Ils n'ont pas de trains de luxe, pas de wagons-restaurants ni de wagons-salons: les trains entrent simplement en gare, les wagons sont ouverts et les voyageurs arrivent et les remplissent au complet et les trains partent pour leur destination. C'est là le secret de faire de l'argent avec ce service.

L'hon. M. MANION: Une question, s'il vous plaît. Je veux donner des bons conseils au Comité. C'est pour cette raison que je mentionne ces faits. Je désire aider le Comité ainsi que la compagnie. Vu le fait que les pertes augmentèrent constamment de 1926 à 1931 inclusivement malgré de grosses dépenses du chef du service des voyageurs, et je me demande si nous n'en sommes pas à un tournant où, la situation restant à mes yeux la même pour le Pacifique-Canadien que pour le National-Canadien, ces deux chemins de fer dussent se concerter et étudier sérieusement l'à-propos de supprimer le luxe sur les trains de voyageurs, ou et, pour le moins, y mettre un frein afin d'équilibrer recettes et dépenses?

Sir HENRY THORNTON: Ceci me semble parfaitement raisonnable et je ne vois pas qu'un employé supérieur intelligent de chemin de fer puisse penser autrement. En fait, les deux compagnies s'y sont mises dans une assez grande mesure en réduisant le parcours de leurs trains de voyageurs. On a déposé devant le Comité les données à ce sujet et il fut démontré que le parcours avait baissé de 4,000,000 de milles. Il va sans dire que le ministre a donné de sages conseils, qui devraient faire réfléchir les employés supérieurs intelligents et qui, de fait, les font réfléchir. Mais allons plus loin. Il entre ici et dans une large mesure la question de la concurrence, comme M. Euler et d'autres membres du Comité l'ont laissé entendre l'autre jour. Ainsi les initiatives de votre concurrent ont leur réaction assez sensible sur les vôtres et *vice versa*, ce qui montre qu'il devrait exister un fonds commun, idée déjà lancée d'ailleurs, où irait la recette entière des trains de voyageurs, ce qui permettrait certainement l'élimination d'une bonne partie des dépenses concurrentielles actuelles. Pas de doute là-dessus. Et ce serait là l'un des résultats de ce que l'on pourrait appeler la fusion, entière ou partielle, ou la coopération ou tout ce que l'on voudra et qui faciliterait la réduction des dépenses inutiles.

M. DUFF: Estimez-vous que vos pertes seraient plus grandes sans les dépenses que vous faites pour attirer le public voyageur?

Sir HENRY THORNTON: Question assez embarrassante, monsieur Duff.

M. DUFF: Je le sais.

Sir HENRY THORNTON: Il est établi que le transport des voyageurs sur tout chemin de fer transcontinental se fait à perte; les longs parcours ne rapportent rien; mais il ne faut pas oublier que parfois et même assez souvent le transport des marchandises marche de pair avec celui des voyageurs. Impossible d'affirmer que les initiatives prises en vue d'attirer le public voyageur n'ont pas leur répercussion sur le transport des marchandises. Les deux se tiennent. Pour m'exprimer autrement, le voyageur d'aujourd'hui peut devenir l'expéditeur de demain.

M. DUFF: Vous faites aujourd'hui des dépenses pour augmenter le nombre des voyageurs; or, je vous demande ceci: si vous dépensiez moins, vos pertes dans le domaine du transport des voyageurs augmenteraient-elles?

Sir HENRY THORNTON: Nous aurions moins de clients sans doute et, sans doute aussi, nous y perdrions.

L'hon. M. MANION: La chose n'est pas exacte pour ce qui est des immobilisations, hôtels et vaisseaux, qui constituent un passif d'exploitation, compte non tenus des intérêts et de la dépréciation.

M. DUFF: Plus nombreux sont les voyageurs, plus nombreux sont les clients de vos hôtels et de vos vaisseaux.

L'hon. M. MANION: Il semble que plus nombreux sont vos voyageurs, plus considérables sont vos pertes.

Sir HENRY THORNTON: Je suis d'avis que l'on doit tenir les hôtels du National-Canadien et du Pacifique-Canadien comme des attraits pour le grand tourisme au Canada. Il est certain que si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien n'avaient pas leurs hôtels, la population du Canada y perdrait considérablement. Par ailleurs, j'ai déjà dit devant le Comité que je serais enchanté de n'avoir pas un seul hôtel sous ma direction au Canada, et je me demande si le Pacifique-Canadien ne pense pas de même. Mais voilà, tous deux nous sommes dans la même marmite et tout ce qu'il reste à faire, comme l'ont laissé entendre certains membres du Comité, est de se donner la main, de coordonner nos initiatives en vue de tirer le meilleur parti possible de la situation avec un minimum de dépenses.

M. MCGIBBON: Je prierais sir Henry de bien vouloir nous soumettre quelques chiffres. Je voudrais connaître le rapport du profit d'exploitation et de l'intérêt sur la dette due au public, non au gouvernement, pour les dix dernières années.

M. STEWART: J'ai posé cette question que l'on trouvera à la page 196 des Témoignages.

M. DUFF: Voudrait-on, chez vous, nous fournir les données sur la quantité de charbon achetée, en 1931, des mines des provinces Maritimes, des diverses compagnies et la quantité achetée de chacune, pour la division de l'Est? On pourrait y ajouter les achats effectués pour l'année présente.

Sir HENRY THORNTON: Nous ne pouvons donner que la quantité probable pour la présente année, car il est impossible de la déterminer exactement avant la fin de l'année.

M. DUFF: Oui, les mines et la quantité probable.

Sir HENRY THORNTON: Pour chaque mine?

M. DUFF: Oui, pour chaque mine, pour l'année dernière et la présente année.

M. GEARY: Vous exploitez cette mine dans la Pennsylvanie?

Sir HENRY THORNTON: Non, dans le sud-est de l'Ohio. Il y a grève actuellement.

Le Comité s'ajourne au jeudi 12 mai à onze heures.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231,

Le 12 mai 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, avez-vous d'autres réponses de prêtes. Nous devrions disposer de toutes les questions.

M. FAIRWEATHER: M. MacMillan a posé, le mercredi 11 août 1932, la question suivante:

Loyers des bureaux de voyageurs et de marchandises aux Etats-Unis, comptes distincts—(bureaux probablement hors voie, et pour 1930 et 1931). Réponse:

BUREAUX DE MARCHANDISES

Localité	Loyer annuel 1930	1931
Birmingham, Ala.	$ 390 00	$ 495
Boston, Mass.	9,978 16	9,611
Buffalo, N.-Y.	5,400 00	5,400
Cleveland, Ohio.	1,656 00	1,656
Cincinnati, Ohio.	4,200 00	4,200
Duluth, Minn. (voyag. et marchandises).	3,600 00	3,600

Le PRÉSIDENT: Je croyais que nous n'avions pas seulement demandé le loyer annuel, mais aussi les frais d'exploitation.

M. FAIRWEATHER: Il y a deux questions. Nous sommes à vous donner les renseignements demandés par M. McGibbon. Nous n'avons les renseignements que pour neuf ans. Nous nous sommes écartés de la question dans cette mesure.

M. McGIBBON: Parfait.

Kansas City, Mo.	$ 1,158 00	$ 1,193 00
Los-Angeles, Cal.	1,500 00	1,500 00
Memphis, Tenn.	750 00	731 25
New-Haven, Conn.	1,350 00	1,350 00
New-York, N.Y.	14,000 00	14,000 00
Omaha, Nebr.	1,259 39	1,293 46
Philadelphie, Pa.	1,650 00	1,800 00
Portland, Ore.	600 00	600 00
Pittsburg, Pa.	1,650 00	1,650 00
Saint-Louis, Mo.	1,836 00	1,836 00
Saint-Paul, Minn.	1,395 00	1,860 00
San-Francisco, Cal.	4,725 00	2,635 00
Seattle, Wash.	3,409 60	3,765 80
Toledo, Ohio.	1,320 00	1,320 00
Tulsa, Okla.	780 00	780 00

BUREAU DES VOYAGEURS

Boston, Mass.	$36,613 29	$36,973 37
Buffalo, N.-Y.	15,000 00	15,000 00
Chicago, Ill.	50,000 00	54,166 71
Cincinnati, Ohio.	1,470 00	1,470 00
Cleveland, Ohio.	1,020 00	1,020 00
Détroit, Mich.	21,300 00	21,300 00
Duluth, Minn. (Voir le tableau des march.).		

	Loyer annuel 1930	1931
Kansas City, Mo.	$ 762 00	$ 710 80
Los-Angeles, Cal.	7,140 00	8,400 00
Minneapolis, Minn.	3,765 00	5,100 00
New-York, N.-Y.	(Donnée du 11 mai)	
Philadelphia, Pa.	24,999 96	27,083 29
Portland, Oré.	2,400 00	2,400 00
Saint-Louis, Mo.	612 00	612 00
Saint-Paul, Minn.	1,395 00	1,860 00
San-Francisco, Cal.	5,775 00	4,565 00
Seattle, Wash.	5,114 40	4,186 20
Washington, D.C.	5,360 00	6,110 00

(NOTE.—Les bureaux de voyageurs de Chicago et de Détroit sont des bureau "sur voie".)

Ottawa, 12 mai 1932.

Dr McGibbon:

D. Le rapport du profit d'exploitation et de l'intérêt sur la dette due au public, non au gouvernement, pour les neuf dernières années?

Réponse:

CHEMINS DE FER NATIONAUX (LIGNES DE L'EST EXCEPTÉES)

Année	Coefficient d'exploitation	Pourcentage de la recette nette (chemin de fer) applicable aux intérêts dus au public	Pourcentage du revenu net applicable aux intérêts dus au public
1923	91·7	60·2	38·5
1924	92·5	46·8	38·5
1925	86·7	81·9	75·2
1926	82·5	120·9	106·1
1927	83·5	106·8	94·6
1928	78·9	140·1	117·2
1929	86·5	99·5	80·4
1930	88·0	52·0	42·6
1931	95·7	13·7	5·4

Je désirerais dire que nous nous demandons comment répondre à M. McGibbon. En effet, nous avons accoutumé de considérer les bénéfices d'exploitation comme un revenu net de l'exploitation, et c'est ainsi que nous vous avons soumis nos chiffres. Toutefois et pour être plus explicites, nous donnons aussi la recette nette devant servir à l'acquit des intérêts dus au public. De cette façon les deux données sont sous vos yeux dans l'ordre suivant: d'abord la recette nette d'exploitation par rapport aux intérêts dus au public, puis le revenu net applicable à l'amortissement des intérêts dus au public.

M. MACMILLAN: Que fut la recette nette l'an passé?

M. FAIRWEATHER: En 1931, $7,585,729, et le revenu net applicable aux charges fixes, $2,969,470.

L'hon. M. MANION: Lignes de l'Est comprises?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur.

M. MCGIBBON: Voici ce que je voulais dire: j'ai prié, il y a quelque temps, le Bureau de la statistique de me fournir les chiffres et j'appris que pour 1923 le coefficient était de 20.1; de 70.2 pour 1924; de 17.7 pour 1925; de 19.5 pour 1926; de 19.4 pour 1927; de 31.8 pour 1928; de 18.9 pour 1929 et de 15.0 pour 1930. On voit donc que plus grandes furent les dépenses, plus bas fut notre coefficient.

M. FAIRWEATHER: J'en suis fâché, monsieur, mais n'ayant pas les détails je ne puis les donner.

M. MCGIBBON: Il en ressort que plus nous avons engagé de fonds dans les chemins de fer, pires s'en sont-ils trouvés.

M. FAIRWEATHER: Nous sommes aux antipodes. En effet, et je le regrette fort, j'avais cru que vous désiriez savoir le rapport du profit d'exploitation et des intérêts dus au public. Les pourcentages que le Bureau de la statistique vous a fournis sont ceux de la recette brute par rapport à l'ensemble des sommes engagées. Or, c'est une chose toute différente.

M. MCGIBBON: Le résultat le plus clair c'est que plus nous avons engagé de fonds, pire a été le coefficient.

M. FAIRWEATHER: Les pourcentages ci-contre visent la recette brute par rapport à la dette totale consolidée due au public sur les placements effectués dans les chemins de fer de l'Etat.

M. KENNEDY: Pour quelle année?

M. FAIRWEATHER: 1923 à 1930.

Dr McGibbon:

D. Le rapport du profit d'exploitation de l'intérêt sur la dette due au public —non au gouvernement—pour les neuf dernières années?

R.

CHEMINS DE FER NATIONAUX (LIGNES DE L'EST EXCEPTÉES)

Année	Pourcentage du revenu net pour les intérêts dus au public	Pourcentage de la recette nette applicable aux intérêts dus au public
1923	60·2	38·5
1924	46·8	38·5
1925	81·9	75·2
1926	120·9	106·1
1927	106·8	94·6
1928	140·1	117·2
1929	99·5	80·4
1930	52·0	42·6
1931	13·7	5·4

CHEMINS DE FER NATIONAUX

(Pour tout le réseau)

1922	13·5	3·5
1923	62·1	36·6
1924	49·0	37·2
1925	83·6	73·8
1926	123·6	105·6
1927	102·9	86·5
1928	133·6	107·6
1929	96·0	73·5
1930	43·2	30·8
1931	2·1	9·5

M. MACMILLAN: Je crois que ce que le Dr McGibbon désire prouver, c'est que les chiffres du Bureau de la statistique démontrent que plus nous engageons d'argent dans cette entreprise, plus votre coefficient d'exploitation est élevé.

M. FAIRWEATHER: Non. Il n'est nullement mention du coefficient d'exploitation.

M. MACMILLAN: Bien, la recette d'exploitation.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MCGIBBON: Le rapport entre vos bénéfices bruts d'exploitation et les intérêts sur la dette envers le public.

M. FAIRWEATHER: Il n'est pas question de bénéfices bruts d'exploitation mais de revenu brut; mais avant de dresser un tableau financier il faut tenir compte des frais d'exploitation.

M. MCGIBBON: Ce qui empire les choses.

M. FAIRWEATHER: Non. Et puis, l'exploitation des chemins de fer Nationaux, de 1923 à ce jour, est allée constamment de l'avant.

M. MCGIBBON: Je puis faire erreur, mais j'en ai déduit que plus l'on mettait d'argent dans l'entreprise, pire devenait la relation entre la recette brute et les intérêts dus au public. Et je ne crois pas me tromper.

M. FAIRWEATHER: Ce que vous voulez démontrer n'est-il pas, monsieur, la densité relative du trafic; or, c'est là toute autre chose que le coefficient de la recette, la recette nette au regard des charges fixes.

M. MCGIBBON: Passons; vous me fournirez les chiffres plus tard.

M. FAIRWEATHER: En 1923, le pourcentage de la recette nette d'exploitation sur les intérêts dus au public était de 60.2.

M. MCGIBBON: Lignes de l'Est comprises?

M. FAIRWEATHER: Non. Je puis vous fournir les chiffres pour 1923 qui visent le National-Canadien tel que constitué par les lois canadiennes.

Le PRÉSIDENT: Mais alors les lignes de l'Est seraient certainement comprises.

M. FAIRWEATHER: Oui pour 1923, mais non pour 1927. J'ai en mains un état distinct contenant tous les chiffres.

Le PRÉSIDENT: Déposez-le.

L'hon. M. MANION: Puis-je déclarer en passant qu'il naît de la confusion de ce que parfois les lignes de l'Est sont exclues et parfois elles sont comprises. Il me semble qu'il vaudrait mieux inclure tout le réseau puisque, après tout, toutes les lignes entrent dans les résultats.

Sir HENRY THORNTON: En l'occurrence, si j'ai bonne mémoire, nos données comprenaient les lignes de l'Est. Lors de l'adoption de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, on sépara les comptes et le gouvernement conclut certains arrangements pour contrebalancer certaines réductions dans les frais d'exploitation. On tira donc à l'époque une ligne de démarcation. Nous avons, je crois, modifié deux fois, à la prière du Comité, la facture de notre rapport annuel, pour ce qui est des lignes de l'Est au regard de l'ensemble du réseau; je ne crois pas me tromper en disant deux fois.

Le PRÉSIDENT: J'oublie la raison qui a fait mettre de côté les lignes de l'Est lors de l'adoption de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. A l'époque, j'ai voté contre cette mesure. Quelle est la véritable raison?

Sir HENRY THORNTON: En 1927, on a réduit dans une certaine mesure les tarifs de marchandises dans les provinces Maritimes, puis le gouvernement entreprit de combler le vide entre les anciens taux et les nouveaux.

Le PRÉSIDENT: Nous savons cela.

Sir HENRY THORNTON: Cette mesure créait un état de choses nouveau dans la distribution des éléments de l'entreprise et nous avons cru sage et faire mieux en distinguant l'un de l'autre; toutefois, il est possible de présenter les deux éléments en un unique état.

Le PRÉSIDENT: La chose peut-elle se faire sans recourir à une loi nouvelle? J'en ai entretenu le *Board of Trade* de Saint-Jean qui s'y intéresse beaucoup.

L'hon. M. MANION: Je ne le crois pas possible. J'ai fait des recherches et, conformément à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il faut absolument maintenir la réduction de 20 p. 100 et les déficits à l'écart du reste dans la comptabilité. Quant à l'ensemble des tarifs de marchandises sur les lignes de l'Est, le déficit et la réduction de 20 p. 100 relèvent de mon département et non de la compagnie.

Sir EUGÈNE FISET: Il faut que la Chambre vote chaque année un crédit distinct sur lequel l'auditeur général a droit de contrôle.

M. DUFF: Il me semble, monsieur le président, que l'affaire remonte plus loin que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Si je saisis bien, ce qu'on appelle le chemin de fer Intercolonial reste toujours la propriété du gouvernement et se trouve absolument indépendant du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: De même du Transcontinental.

M. DUFF: De là les comptes distincts. Sous la Confédération le gouvernement a construit l'Intercolonial pour certaines fins et ce chemin reste toujours la propriété du gouvernement; de là, encore une fois, les comptes distincts.

Le PRÉSIDENT: S'il en est ainsi pourquoi ce chemin ne se serait-il pas rendu à Montréal; Cela aussi était partie de l'Intercolonial?

M. DUFF: Non, à partir de la Rivière-du-Loup. Il fallait établir une tarification distincte.

Le PRÉSIDENT: Je saisis, mais pourquoi ne pas avoir englobé tout l'Intercolonial?

L'hon. M. MANION: Puis-je lire l'article 6 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Il dit:

> Pour fins de comptabilité, mais sans porter atteinte par ailleurs à la gestion et à la mise en service de l'une quelconque des lignes de l'est, les revenus et les dépenses des lignes de l'est, y compris les réductions autorisées par les présentes qui sont à la charge des lignes de l'est. sont tenus distinctement de tous autres comptes concernant la construction, la mise en service ou l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada.

Et ce, non parce que le gouvernement en est le propriétaire, car ce dernier possède aussi le Transcontinental-National, qui se rend à Winnipeg, et il n'y a pas de compte distinct sauf dans les livres de la compagnie, et on ne présente pas de rapport distinct à la Chambre; mais la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes exige une comptabilité distincte pour les lignes de l'est.

Le PRÉSIDENT: Pas de doute sur le principe de la loi mais cet état de choses n'aurait jamais dû exister; il s'agissait en l'espèce d'un principe purement arbitraire introduit dans la loi, tout comme pour le tronçonnage à Diamond Junction et Lévis.

M. DUFF: Permettez-moi de m'expliquer. Si j'ai bien compris, quand le projet de loi fut introduit au Parlement en 1919, je crois, (fusion du Canadien-Nord, du Grand-Tronc-Pacifique et autres chemins de fer) on fit exception pour l'Intercolonial parce qu'il appartenait à l'Etat et que pour certaines fins particulières on avait pourvu à sa construction. Il est exact que l'administration de l'Intercolonial fut confiée au National-Canadien; mais il reste qu'il demeure indépendant du réseau du National-Canadien comme propriété. Voilà comme je comprends la chose.

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela et vous avez parfaitement raison.

M. CANTLEY: Je désire établir ceci. On comprend mal chez bien des gens le sens de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Voici ce qui arriva: Quand tous les taux de chemins de fer furent relevés en 1916, la hausse sur la division de l'est fut beaucoup plus considérable que partout ailleurs sur les chemins de fer Nationaux. Aucun doute là-dessus. Comme palliatif, la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes fut adoptée; elle ne régla pas la question du tout; elle n'apporta qu'une solution partielle. Il y eut ce que l'on a appelé un relèvement horizontal des tarifs. Si l'on veut aller au fin fond de l'affaire on constatera qu'elle est fort embrouillée. Nulle modification n'est intervenue dans les relèvements horizontaux pour adoucir le régime des lignes de l'Est qui souffraient d'un désavantage de 80 p. 100 au regard de la partie centrale du réseau dans l'Ontario. Cet état de choses existe encore et le soulagement qu'on nous a octroyé par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'a pas été jusqu'à la moitié du chemin pour remédier à l'injustice commise envers nous en 1916 et qui se perpétue.

L'hon. M. MANION: Voulez-vous laisser entendre que les taux actuels à partir des provinces Maritimes jusqu'au centre du pays sont plus élevés que pour une distance égale dans d'autres directions?

M. CANTLEY: Exactement.

L'hon. M. MANION: Je n'accepte pas ce point de vue.

M. CANTLEY: Si vous vous donnez la peine de parcourir le rapport Duncan vous verrez ce qui est arrivé.

L'hon. M. MANION: Je l'ai lu.

M. CANTLEY: Il y est question de taux horizontaux; je me demande si la chose a des rapports avec ce qui nous occupe, mais je sais ce dont il s'agit. Il y a aussi l'intervention du Parlement. La Loi des taux de transport des marchan-

dises dans les provinces Maritimes devrait s'appliquer jusqu'à Montréal, centre du transport. C'est là que nous, des provinces Maritimes, devons faire concurrence à la Grande-Bretagne, au continent et autres parties. Et au lieu de cela, nous sommes relégués à 200 ou 300 milles au fond des bois. Voilà la situation, et je désire que le Comité le comprenne.

L'hon. M. EULER: J'imagine que la déclaration du colonel Cantley prend tout le monde par surprise.

Le PRÉSIDENT: Il dit la même chose depuis six ans, et dans les mêmes termes.

L'hon. M. EULER: Je ne l'ai encore jamais entendue. C'est égal. Et puis ce que je veux, ce sont les faits. J'ai cru l'entendre dire que les provinces Maritimes continuent à acquitter des tarifs de marchandises plus élevés que ceux d'autres points d'Ontario. Ai-je bien compris?

M. CANTLEY: En effet. Et ce depuis la revision de 1916 du tarif.

L'hon. M. EULER: J'apprends qu'il en coûte autant pour transporter certaines marchandises, de la ville que j'habite à Montréal, que de certains points des provinces Maritimes, et ce sous le régime de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et des rajustements et réductions de taux sur la division de l'Est. Si je fais erreur, j'aimerais le savoir.

M. CANTLEY: Je désirerais dire encore ceci à mon honorable ami. Il existe chez nous une zone de 1,000 milles où vaut le même régime de taux, et nous n'obtenons aucun avantage. En Ontario vous avez 8 ou 10 sections dans une zone de 1,000 milles. Tout cela va à notre désavantage et nous a nui dans le passé.

L'hon. M. EULER: Combien de Montréal à Moncton, 1,000 milles?

Le PRÉSIDENT: Oh! non.

L'hon. M. MANION: Il y a certainement erreur quelque part et je suis en mesure de fournir un exemple où cet état de choses n'existe pas, quoi qu'en dise M. Cantley. J'ai eu l'occasion de m'occuper des taux sur les pommes de terre, et j'ai pu constater que la distance de la tête des lacs à Toronto, est à peu près la même que d'Halifax ou du Nouveau-Brunswick à Toronto; elle est bien plus grande de l'Ile du Prince-Edouard à Toronto, et cependant les taux des provinces Maritimes ne sont qu'environ la moitié de ce qu'ils sont de ma ville, Fort-William à Toronto.

Sir EUGÈNE FISET: Je puis dire que, en 1924, une députation de la Chambre des communes composée de libéraux et de conservateurs s'est abouchée avec la Commission des chemins de fer sur la question des pommes de terre et lui a demandé un tarif spécial de 43 cents le boisseau au regard de 29 cents pour les provinces Maritimes, donnant ainsi lieu à une zone très étendue de transport à l'est de la Rivière-du-Loup.

L'hon. M. MANION: M. Burnap, vice-président en charge des marchandises, est avec nous; je serais aise de l'entendre.

M. POWER: Je désire apprendre aux membres du Comité que la Chambre de commerce de Québec m'a prié, contre honoraire, de soumettre toute la question à la Commission des chemins de fer. Cette dernière a toujours écarté la discussion; or, je désire faire inclure Québec dans la zone des provinces Maritimes. Le colonel Cantley prétend qu'il n'y a aucun avantage à en retirer, mais cela ne m'empêche pas de vouloir faire inclure la ville de Québec dans la zone Maritime. Je parle en ma qualité d'avocat rémunéré et je suis parfaitement disposé à plaider devant ce Comité.

M. MCGIBBON: Je ne vois pas que nous devions aborder la question des taux de marchandises.

Le PRÉSIDENT: Moi non plus. Je suis peut-être aussi fautif que quiconque. Je pense en tous cas que nous ne pouvons rien faire en l'espèce.

L'hon. M. EULER: Je ne voudrais pas créer une fausse impression. Est-il exact que nous, de l'Ontario, jouissions de taux moins élevés pour des distances identiques que les provinces Maritimes pour toutes catégories de marchandises? N'est-il pas vrai que, au contraire, nous acquittons des taux plus élevés? Nous n'avons jamais refusé, nous de l'Ontario, d'accorder des taux de faveur aux provinces Maritimes, et les provinces de Québec et d'Ontario en font la plus grande partie des frais. Quoi qu'il en soit, je ne voudrais pas qu'il émanât de ce Comité des rapports contraires aux faits.

Le PRÉSIDENT: Nous payons notre quote-part.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, je désirerais savoir s'il nous est possible d'obtenir une réponse à cette question.

M. BURNAP: M. Euler a posé une question d'ordre général et je n'y vois aucun mal, mais si je dois témoigner sur les taux de marchandises en provenance ou à destination des provinces Maritimes pour les catégories classifiées ou pour des marchandises d'un caractère général, je demande de répondre par des arguments spécifiques et des preuves à l'appui en déposant une pièce au dossier.

L'hon. M. EULER: Parlez de la situation générale.

M. BURNAP: Je puis dire ceci, monsieur Euler, que les taux sont réduits de 20 p. 100 pour les marchandises en provenance des provinces Maritimes et à destination de l'Ouest du pays, je veux dire à l'est de Diamond Junction et de Lévis; quant aux taux de marchandises à destination de l'Est, aucune modification pour ce qui part de l'Ouest et va vers les provinces Maritimes. Mais si vous désirez avoir des renseignements absolument précis je ne me fierai pas à ma mémoire mais je recourrai au tableau des tarifs pour être plus précis. En réponse à une question je dirai que la distance de Moncton à Montréal est de 653.8 milles.

L'hon. M. MANION: Vous pourriez peut-être déposer l'échelle tarifaire pour les distances identiques, pour la gouverne du Comité.

M. BEAUBIEN: Je désire déclarer à M. Euler que l'Ouest aussi souffre de l'état de choses.

Le PRÉSIDENT: S'il faut que nous abordions cette question des taux de marchandises nous allons nous engloutir; en effet personne n'en est au courant; et puis elle arrive comme un cheveu sur la soupe.

M. FAIRWEATHER: M. MacMillan a demandé:

> D. Le président a-t-il reçu quelque argent en lieu et place du loyer acquitté pour un laps de temps à compter de la réunion du conseil d'administration du 23 septembre 1929 jusqu'au jour où la maison fut acquise par bail? Et quel a été le montant versé?—R. On s'est entendu avec le président sur la date de son contrat actuel et à propos de la résolution adoptée par le conseil d'administration le 23 septembre 1929 conformément au procès-verbal de la réunion du comité exécutif du 24 mars 1930.
>
> Ce montant est de $5,000 pour les dix mois allant du 1er octobre 1929 au 31 juillet 1930.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, à ce propos je désirerais entendre lire le procès-verbal de la réunion du 23 septembre 1929.

M. POWER: Monsieur le président, tout ceci se trouve-t-il déjà au procès-verbal?

Le PRÉSIDENT: Oui, maintenant. Je ne sais pas la page mais on peut l'y trouver. La date, monsieur MacMillan?

M. MACMILLAN: Réunion du conseil d'administration du 23 septembre 1929.

Le PRÉSIDENT: Le 23 septembre 1929, le conseil d'administration a adopté une résolution à l'effet d'autoriser la location d'une maison convenable à son hôte. Dois-je lire?

M. POWER: Ceci n'est-il pas déjà au procès-verbal?

Le PRÉSIDENT: Oui. Le conseil d'administration a, le 23 septembre 1929, adopté cette résolution:

> Pour faire suite à l'idée de louer une maison convenable à Montréal pour l'usage du président de la compagnie, il est décidé que la résolution à cet effet adoptée le 17 septembre par le comité exécutif soit approuvée, et le comité est en conséquence autorisé à louer, aux termes et conditions qu'il jugera raisonnables, une maison convenable et bien meublée pour l'usage du président de la compagnie.

Il s'agit, je pense, du comité exécutif.

M. MCMILLAN: A effet rétroactif?

Le PRÉSIDENT: Non.

Sir HENRY THORNTON: Il y eut aussi la résolution adoptée par le comité exécutif le 24 mars 1930 déjà citée, la voici:

Le procès-verbal de la réunion du comité exécutif tenue le 24 mars 1930 est libellé dans les termes suivants:

> Le président quitta alors la réunion, et on mentionna la résolution du conseil d'administration, adoptée le 23 septembre 1929, touchant la location d'un domicile officiel pour le président, ainsi que les démarches entreprises à cet effet.
>
> On décida que, pour donner effet à l'intention des administrateurs et la rendre effective de la date même de la résolution, on devait, lors de l'acquisition de la maison, faire un arrangement avec le président, quant au loyer, à compter de la date de son présent contrat.

Le PRÉSIDENT: Et on s'entendit sur cette base?

M. MACMILLAN: Monsieur le président, la réunion du comité exécutif dont on vient de lire le procès-verbal eut lieu après la réunion du conseil d'administration en question qui fut tenue le 24 mars 1930, j'imagine.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACMILLAN: Cette réunion eut lieu le 23 septembre 1929, et je désire savoir si la décision qu'on y prit avait un effet rétroactif d'après le procès-verbal.

Le PRÉSIDENT: La résolution est explicite, et je ne crois pas à un effet rétroactif; je n'en vois pas.

M. MCGIBBON: Mais alors le paiement des $5,000 est illégal.

Le PRÉSIDENT: C'est une question de droit que je n'ai pas à décider.

M. GEARY: Le conseil a-t-il ratifié et adopté le procès-verbal du comité exécutif?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. GEARY: Si le conseil l'a approuvé et adopté, je n'y vois plus rien d'irrégulier.

L'hon. M. EULER: Le paiement devient légal.

Le PRÉSIDENT: Il y aurait à tout le moins ratification; disons-le.

M. FAIRWEATHER: M. Kennedy a demandé:

> D. Quel est le coût du service des voyageurs et du service des marchandises, aux comptes de capital et d'exploitation?—R. Pour 1931, les lignes de l'Est comprises:

	Marchandises	Voyageurs
Recettes	$157,163,630 41	$43,341,531 59
Dépenses	132,181,353 54	67,131,641 89
Exploitation, chiffre net	$ 24,982,276 87	$23,790,110 30
Coefficient: Recettes et dépenses	84·0	155·0
Immobilisations:		
Wagons à marchandises	$248,014,938 89	
Voitures à voyageurs		$69,827,749 59
Recettes et dépenses	84·0	155·0

M. GEARY: Valeur comptable?

M. FAIRWEATHER: Oui, coût d'acquisition.

Le PRÉSIDENT: Sans dépréciation?

M. FAIRWEATHER: Valeur comptable sans dépréciation.

M. Stewart:

D. Appointements, honoraires et dépenses versés par le National-Canadien ou l'une de ses filiales à G. A. Gaston de 1923 à ce jour?—R. $372,800.20, comprenant $57,886.10 de dépenses et $654.54 de tantièmes et de frais du conseil d'administration. Ceci pour le Vermont-Central.

Le PRÉSIDENT: Les tantièmes des administrateurs.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. GEARY: Revenons en arrière; portez-vous une dépréciation quelconque, toute réserve de dépréciation exceptée, sur votre matériel?

M. FAIRWEATHER: Suivant que notre propriété est aux Etats-Unis ou au Canada. Aux Etats-Unis, les règlements de la *Interstate Commerce Commission* exigent l'établissement d'un chiffre de dépréciation sur le matériel. Rien de tel au Canada, et la comptabilité ne tient compte que de la mise au rancart. Pas de superposition au compte de capital et pas de dépréciation.

M. MCGIBBON: Monsieur le président, puis-je avoir une explication des honoraires et dépenses énormes versés à M. Gaston, $65,000 par année pendant cinq ou six ans?

Le PRÉSIDENT: Je ne veux rien cacher, c'est entendu, mais on a déjà examiné la chose à une séance antérieure?

M. MCGIBBON: Non.

Le PRÉSIDENT: Oh! alors, si je fais erreur votre question est régulière.

L'hon. M. EULER: A quelles fins, ces dépenses?

Sir HENRY THORNTON: Je me proposais justement de vous communiquer un état sur ce que l'on vient de soulever.

Peu après mon arrivée au Canada comme président et après consultation du service du contentieux et du sous-ministre des Chemins de fer de l'époque, le major Bell, je constatai jusqu'à l'évidence que la comptabilité, livres, inscription des titres, étaient dans un état chaotique. Si j'ai bonne mémoire, nous avions 150 hypothèques, en chiffres ronds, peut-être même davantage. Mais je crois en réalité qu'il s'agissait de 150 hypothèques différentes portant intérêt à des taux différents, reposant sur certaines sections du chemin de fer, échéant à des dates différentes et portant des conditions différentes, dont certaines étaient garanties par les provinces et d'autres par le gouvernement fédéral; certaines comportaient un premier privilège sur les biens de la compagnie et sur un certain nombre de milles, trois ou quatre cents milles; un deuxième privilège sur trois ou quatre cents autres milles; bref, plus on fouillait, plus on s'enfonçait dans le gâchis.

Cela était dû en majeure partie à des administrations privées antérieures; je veux parler du Grand-Tronc en particulier; je vise aussi ce que l'on appelait communément le Canadien-Nord ou encore ce qui appartenait à Mackenzie et Mann. Il existait quantité d'ententes latérales, soit avec le gouvernement, soit avec les provinces à propos de tous ces documents financiers. C'était un magma de documents financiers, privilèges, hypothèques et le reste, dont jamais aucune maison d'affaires n'a vu l'équivalent. Pour cataloguer, disposer et mettre en ordre toutes ces obligations et en connaître la portée, le conseil de l'époque et le gouvernement du jour, si je me souviens bien, dûrent confier le travail à une agence extérieure pouvant consacrer tout son temps à résoudre ce problème compliqué.

Puis il y avait l'achat par le gouvernement des actions du Canadien-Nord, par exemple, que l'on acquit, je crois, pour $10,000,000 et que l'on inscrivit dans les livres du gouvernement, je ne crois pas me tromper, à sa valeur au pair, soit $100,000,000. Voilà un échantillon des embarras inextricables et plutôt incompréhensibles qui s'étaient glissés dans l'écheveau financier des chemins de fer Nationaux.

Quant à l'antique Grand-Tronc, je me souviens parfaitement qu'on n'y avait jamais tenu de comptes précis de sa situation financière corporative; ici encore, le chaos. Ainsi nous avons constaté l'existence d'un bail, pour un chemin de fer appartenant au *Grand Trunk Western*, vieux de quelque cinquante ans et dont on avait absolument oublié ou ignoré les clauses. Autre exemple de l'ignorance absolue, si je puis ainsi parler, de notre service de comptabilité quant à l'assiette financière de la compagnie. De sorte que pour me conformer au vœu adopté par le conseil d'administration, je fis des recherches afin de trouver quelqu'un pour faire enquête sur toute la question, et nous employâmes M. Gaston à cette fin. Les sommes qui lui ont été versées étaient non seulement pour la rétribution de ses services mais aussi pour ceux d'un nombre considérable de comptables, commis et autres qui ont fait des recherches sur cette question compliquée.

M. Gaston y a travaillé, il m'a soumis des rapports, et de temps en temps, il a eu des entretiens avec le sous-ministre et le ministre relativement à la situation financière. Finalement, il en est résulté qu'après plusieurs années de travail nous avons dressé la liste de toutes ces diverses charges, hypothèques, documents et instruments et nous avons su où nous en étions. Une fois cette tâche terminée nous avons entrepris la préparation d'une armature financière qui pourrait être adoptée par n'importe quelle entreprise commerciale bien administrée, afin de placer la compagnie sur une base solvable, si possible; et, à tout le moins, de mettre ordre à nos affaires. On a préparé un rapport, mais subséquemment, — je crois que c'était en 1929 ou en 1930, je n'en suis pas certain, mais je crois que c'était en 1929 — le rapport fut présenté au gouvernement. Il a été débattu et a fait l'objet de diverses expressions d'opinions, mais nous n'en sommes jamais venus à une conclusion, surtout, je crois, parce qu'il mettait en jeu de très importantes questions de comptabilité pour le gouvernement. Je crois que c'était en 1931, le travail étant terminé, et le gouvernement ne devant probablement pas intervenir dans la situation financière, qu'on se dispensa des services de M. Gaston.

M. MacMillan: Vers quel temps?

Sir Henry Thornton: Le 14 avril 1931, se je me souviens bien.

M. McGibbon: N'y avait-il pas dans votre personnel une personne compétente pour ce travail?

Sir Henry Thornton: Non, docteur, il n'y en avait pas.

M. McGibbon: N'y en avait-il pas au Canada? Etiez-vous obligé d'aller chercher un Américain pour exécuter ce travail? Ce monsieur Gaston n'a-t-il pas offert de rester ici pour $15,000 par année?

Sir Henry Thornton: Non, je ne m'en souviens pas, et je ne crois pas qu'il ait fait une telle offre.

M. McGIBBON: Je voudrais savoir comment se répartissent les versements effectués à d'autres.

Sir HENRY THORNTON: Nous essaierons d'obtenir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous poser cette question? Y avait-il quelqu'un d'aussi renseigné que M. Ruel sur les ramifications du Canadien-Nord, ou fallait-il, à cause de ses connaissances, lui donner $50,000 par année pour ce travail?

Sir HENRY THORNTON: J'ai discuté cette question avec quelques-uns des principaux employés supérieurs de la compagnie, que je consulte sur ces questions, et avec le conseil d'administration du temps et nous avons conclu que notre manière de procéder était la meilleure — exactement comme on a nommé deux personnalités éminentes dans le domaine du transport, l'une d'Angleterre et l'autre des Etats-Unis sur la Commission royale. On aurait pu peut-être s'en tenir au choix de Canadiens; cependant la chose n'est pas extraordinaire. Par exemple, on a fait venir sir Andrew Duncan trois fois au Canada pour enquêter sur les problèmes des provinces Maritimes; je me rappelle que l'une des administrations antérieures a fait venir au Canada M. Ackwith un très grand économiste et un expert en questions ferroviaires. On s'est également adressé à M. Smith, qui était alors président du *New York Central* et qui est, je crois, actuellement président du *Lehigh Valley*.

M. BEAUBIEN: Et sir Alexander Gibb est venu d'Angleterre faire enquête sur les ports du Canada.

L'hon. M. CHAPLIN: Monsieur le président, outre ce fort traitement payé par les chemins de fer Nationaux à M. Gaston, n'est-il pas vrai qu'on lui a versé $12,000 de plus en sa qualité de syndic du Vermont-Central il y a quelques années, et pendant combien de temps?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que le Vermont-Central a été en séquestre pendant quelque temps, et les chiffres qui viennent d'être cités représentent tous ses émoluments. M. Gaston a été nommé syndic du Vermont-Central par la Cour fédérale des Etats-Unis.

L'hon. M. CHAPLIN: A la recommandation de qui? Il donnait alors tous ses services aux chemins de fer Nationaux et on le rémunérait en conséquence. Cependant, il touchait, en outre, un traitement de $12,000 comme syndic du Vermont-Central.

Sir HENRY THORNTON: C'était le chiffre fixé par le juge de la Cour fédérale.

L'hon. M. CHAPLIN: Quelque employé supérieur de la compagnie a dû faire une recommandation.

Sir HENRY THORNTON: Nous n'avons fait aucune recommandation touchant sa rémunération comme syndic du Vermont-Central.

Le PRÉSIDENT: Qui a recommandé sa nomination?

Sir HENRY THORNTON: Le National-Canadien, naturellement.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai qu'on a engagé un autre syndic pour le Burlington-Vermont?

Sir HENRY THORNTON: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Et on lui a accordé une rémunération de $12,000 par année, par ordonnance du même tribunal, mais on a retranché la somme de son traitement annuel.

Sir HENRY THORNTON: Je n'en sais rien.

Le PRÉSIDENT: C'est le renseignement fourni au Comité.

Sir HENRY THONTON: Je l'ignore. Je vais me renseigner. Je ne peux vous répondre.

Le PRÉSIDENT: A tout événement, c'est mon souvenir.

M. MACMILLAN: J'aimerais savoir qui est ce monsieur Gaston.

Sir HENRY THORNTON: Si vous le voulez, je vous dirai tout ce que le sais de lui. Voulez-vous le savoir?

Le PRÉSIDENT: Le Comité l'a demandé.

Sir HENRY THORNTON: Lors de la déclaration de la guerre, M. Gaston avait un bureau de finances à New-York; je ne sais pas exactement de quelle nature, sauf qu'il était en relations avec une ou deux banques importantes. Je me souviens très bien que peu après la déclaration de la guerre, il vint en Angleterre afin de représenter une société qu'il avait formée, la maison Gaston, Williams et Wigmore, et il me demanda une lettre de présentation pour le service de transport automobile du *War Office*, ce que je fis. Il se rendit au *War Office*, s'aboucha avec le chef du service de transport, et il lui exposa qu'il avait été chargé par certains fabricants d'automobiles des Etats-Unis de vendre des automobiles et des camions au gouvernement britannique. Je me rappelle qu'il me dit après cet entretien qu'il avait vendu quatre ou cinq cents—j'oublie le chiffre exact—camions au gouvernement britannique et il les livra. Ces livraisons furent très satisfaisantes, parce qu'il était lui-même propriétaire, ai-je compris, de trois ou quatre cargos, et il pouvait faire le transport dans ses navires, des Etats-Unis en Angleterre. A cette époque il y avait une demande énorme de cales et l'une des difficultés qu'avait à résoudre le gouvernement britannique c'était non seulement d'acheter des fournitures aux Etats-Unis, mais de les faire livrer immédiatement en Angleterre et en France.

La conclusion des premières négociations fut que le gouvernement britannique voulut faire encore plus d'affaires avec lui. On lui demanda quelles seraient ses conditions pour la vente d'autres automobiles et il répondit au service du transport automobile qu'on pourrait fixer les conditions. Je ne connais pas ces conditions, mais, à tout événement, le gouvernement britannique les fixa et il les accepta.

M. MACMILLAN: Les conditions de paiements?

Sir HENRY THORNTON: Conditions de prix et de paiement et choses analogues. Je n'en connais rien personnellement.

L'hon. M. CHAPLIN: Il semble qu'il ait fixé aussi ses propres conditions au Canada.

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas devoir répondre à cette question; à cause des termes employés, je n'ai pas l'intention d'y répondre.

M. MCGIBBON: Sir Henry, est-ce que...

Sir HENRY THORNTON: Vous m'avez demandé de faire une déclaration et j'essaie de m'exécuter. Le résultat fut qu'à la fin de la guerre, Gaston, Williams et Wigmore avaient vendu au gouvernement britannique—approximativement—15,000 camions, et je me rappelle avoir vu une lettre que le chef du service du transport automobile a écrite à M. Gaston pour le remercier de ses services, lesquels avaient été très appréciés par le gouvernement britannique. Cette lettre était très élogieuse à l'endrait de M. Gaston. Une fois la guerre terminée, il resta dans les affaires et lorsque je vins au Canada, au début de 1923, après avoir fait des recherches pour trouver quelqu'un à qui confier ce service et le mener à bien, j'en vins à la conclusion, vu les excellents services rendus par lui aux Alliés ainsi qu'au gouvernement britannique, qu'il était tout désigné.

L'hon. M. EULER: Afin d'éviter toute erreur, et pour tirer la chose au clair, j'ai compris que vous avez dit que la somme payée à M. Gaston s'élevait à environ $60,000. J'ai compris que vous aviez dit aussi qu'elle comprenait la rémunération d'un personnel d'aides, tels que comptables, commis et autres. Il est un autre point que je veux élucider, parce que M. Chaplin a posé une question à ce sujet; je veux savoir si les $12,000 payés à M. Gaston en sa

qualité de syndic du Vermont-Central—j'ai cru que sa pensée était que cette somme lui avait été versée en plus des $60,000, mais est-elle comprises dans les $60,000?

Sir HENRY THORNTON: Elle est comprise dans les chiffres que nous avons cités.

L'hon. M. CHAPLIN: Elle n'est pas comprise dans les $50,000.

Sir HENRY THORNTON: C'est tout à fait vrai.

L'hon. M. CHAPLIN: C'est un excédent.

Sir HENRY THORNTON: C'est vrai.

L'hon. M. CHAPLIN: C'est ce que j'ai compris. Cette somme a pu être comprise dans la liste complète des dépenses et des traitements communiqués au Comité.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez raison.

L'hon. M. CHAPLIN: Je ne le conteste pas, mais les $12,000 sont certainement en excédent des $50,000.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact.

L'hon. M. EULER: Est-il possible de savoir exactement combien M. Gaston a touché?

Le PRÉSIDENT: On a demandé les détails.

Sir HENRY THORNTON: J'essaierai d'obtenir ce renseignement.

M. MCGIBBON: Au nom des employés supérieurs du National-Canadien et du peuple canadien, je proteste contre l'insulte qu'on leur a lancée ici aujourd'hui quant à leur incompétence à effectuer le travail en question.

Le PRÉSIDENT: Je ne sache pas...

L'hon. M. MANION: Monsieur le président, j'ai écouté cette discussion et me suis demandé si je devais y prendre part ou non. Je crois être complètement renseigné sur M. Gaston et j'ai beaucoup hésité avant de prendre la parole, et, cependant, si je ne dis rien, il viendra un jour où l'on m'accusera d'avoir écouté la discussion sans ouvrir la bouche, et en conséquence je crois devoir dire quelques mots à propos de M. Gaston.

Lorsque je fus nommé ministre on porta à mon attention que M. Gaston touchait $62,000 par année. Ce sont des employés supérieurs de la compagnie qui me l'on dit. J'en ai parlé à sir Henry et lui ai demandé quel était le travail effectué par M. Gaston pour qu'il retirât $62,000 par année et sir Henry m'entretint de finances comme il l'a fait ici aujourd'hui. Je ne sais pas si c'est à ma première entrevue avec sir Henry, mais une fois, peu après ma nomination, sir Henry me demanda s'il m'agréerait de retenir les services de M. Gaston à $25,000 par année, parce que je lui avais fait comprendre que, d'après mes renseignements, M. Gaston n'était pas indispensable à un traitement de $62,000 par année. Je consentis alors à le garder à $25,000 par année. Plus tard la question surgit de nouveau, elle avait été portée à mon attention je crois par quelques employés supérieurs de la compagnie, pas par sir Henry, je crois que c'était de la part de sir Henry — du moins de la part du National-Canadien ou de sir Henry, je ne sais au juste — on me demanda si je consentirais à ce que M. Gaston restât à l'emploi du National-Canadien à raison de $15,000 par année. Je répondis que je ne voyais aucun motif de lui donner $15,000 par année, parce qu'on m'avait dit que sa position était une sinécure, et, conséquemment, M. Gaston s'en retourna aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce qui vient ensuite?

M. FAIRWEATHER: La question suivante posée par le président: Exposé complet du contrat Archibald, copie du contrat, sa nature, les dépenses réelles qu'il a entraînées, de même qu'un état faisant voir le coût des travaux de génie exécutés pour le réseau et préparé par les ingénieurs et les architectes chargés de ces travaux.

Voici la réponse:

Il y a deux contrats avec M. Archibald:

(*a*) Entente avec la compagnie concernant ses services en qualité d'architecte pour certains hôtels du National-Canadien.

(*b*) Le contrat intervenu entre le National-Canadien et les *Terminal Architects and Engineers* dont M. John S. Archibald était associé. Au sujet de (*a*) ci-dessus, ci-joint une copie de la correspondance échangée entre M. S. J. Hungerford et M. John S. Archibald établissant la base de l'entente avec la compagnie concernant les hôtels du National-Canadien, de même qu'un extrait des procès-verbaux du comité exécutif des administrateurs du National-Canadien l'autorisant.

A propos de (*b*) jointe à la présente se trouve une copie d'un extrait des procès-verbaux du comité exécutif des administrateurs du National-Canadien ainsi qu'un extrait des procès-verbaux d'une réunion du conseil d'administration du National-Canadien concernant les *Terminal Architects and Engineers* de même qu'une copie de l'accord intervenu entre les parties le 6 février 1930.

(*c*) Voici les sommes globales versées à John S. Archibald conformément à la clause (*a*):

1927	$ 45,000 00
1928	110,000 00
1929	180,000 00
1930	165,000 00
1931	159,406 50
1932 à date	30,000 00
	$ 689,406 50

les comptes impayés et les honoraires approximatifs pour toutes les constructions d'hôtels se montent à $385,083.34.

Le PRÉSIDENT: Quel en est le total?

M. MCGIBBON: Atteint-il presque le million de dollars?

M. FAIRWEATHER: Il est de $1,074,489.84.

M. DUFF: La rémunération est sous forme de commission?

M. FAIRWEATHER: Elle est sous forme de commission selon que stipulé à l'entente.

M. DUFF: Pour les travaux exécutés.

M. FAIRWEATHER: Oui; c'est la rémunération ordinaire des architectes.

Le PRÉSIDENT: Rien que pour les hôtels.

M. FAIRWEATHER: Relativement à certains hôtels. Vais-je en lire la liste?

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire brièvement le taux de la commission et à combien elle s'élève?

M. FAIRWEATHER: La commission de l'architecte sera de cinq pour cent sur le coût global de l'hôtel, y compris le coût des décorations spéciales et des mobiliers spéciaux des salles publiques, mais à l'exclusion de ce qui suit: 1. Usines de force motrice; 2. Coût de l'ameublement des chambres à coucher tel que meubles, literie, carpettes, rideaux, tableaux, etc.; 3. Coût de la vaisselle et de la batterie de cuisine.

Le PRÉSIDENT: Le mobilier de salles publiques?

M. FAIRWEATHER: Oui. Voici une note. " Il sera payé à l'architecte des honoraires supplémentaires de 2½ p. 100 sur le coût de la plomberie, des appareils de chauffage, des ventilateurs, de l'installation électrique et autres travaux mécaniques." Je puis ajouter que ce sont les honoraires ordinaires des architectes.

Le PRÉSIDENT: On ne les réduit jamais dans aucune circonstances, eu égard aux énormes dépenses?

M. FAIRWEATHER: J'ai ici une liste d'honoraires représentatifs et ils semblent similaires. Par exemple, les honoraires des architectes du Parlement ont été de 5 p. 100 du coût; je crois que ceux des architectes de l'immeuble de la *Sun Life* à Montréal étaient de 5 p. 100, plus des émoluments; ceux des architectes de l'immeuble de la Banque Royale à Montréal ont été de 5 p. 100, plus des émoluments; ceux des architectes de la gare centrale de Toronto ont été de 5 p. 100 plus 3 p. 100 à titre d'émoluments; ceux des architectes du Parlement fédéral en Australie ont été de 6 p. 100 plus des émoluments.

Le PRÉSIDENT: Nous gaspillons notre temps. Nous ferions mieux de nous livrer à l'architecture.

M. BEAUBIEN: Les architectes font comme les avocats; ils ne réduisent pas leurs honoraires.

M. FAIRWEATHER: "Les sommes payées aux architectes et aux ingénieurs de la tête-de-ligne en vertu du contrat du 31 décembre 1931 s'élèvent à $336,613. Les autres sommes payables en vertu du contrat sont en fonction de la reprise des travaux à la tête-de-ligne et du progrès accompli. Le contrat est actuellement suspendu par entente mutuelle entre les parties mais sans préjudice aux droits en cas d'annulation."

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas résilié, suspendu seulement?

M. FAIRWEATHER: Oui.

(*e*) Les frais de génie, d'architecture, d'écritures et d'inspection effectués par le National-Canadien pour la surveillance et la coordination des travaux couverts par (*a*) s'élèvent à $96,917.82 pour toute la période de 1927 à ce jour.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de votre personnel, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Oui. Ce n'est pas pour le même travail, mais pour la coordination et l'inspection des travaux.

(*f*) Coût semblable applicable à la tête-de-ligne de Montréal, $53,020.86.

M. GEARY: Avez-vous le montant brut?

Le PRÉSIDENT: Un instant. M. Chaplin a la parole. Peut-être serait-ce une bonne chose de donner suite à votre question. Le montant brut pour les travaux exécutés.

M. FAIRWEATHER: Les dépenses globales comprises dans les contrats d'hôtels de M. Archibald se monteront à $24,860,439.14 lors de leur achèvement.

M. GEARY: Pour combien d'années approximativement?

M. FAIRWEATHER: A partir de 1927.

L'hon. M. EULER: Les commissions qu'il a retirées étaient-elles toutes conformes au tarif ordinaire?

M. FAIRWEATHER: Je dirais que oui à en juger d'après les honoraires représentatifs d'architectes.

L'hon. M. EULER: Avait-il un personnel d'aides?

M. FAIRWEATHER: Il lui en fallait un—je me suis moi-même occupé de génie de construction—je dirais qu'au plus fort de ses travaux, alors qu'il préparait les plans de l'hôtel, il avait au delà de 100 dessinateurs sous ses ordres.

L'hon. M. EULER: Qu'il était obligé de payer à même sa commission de 5 p. 100.

M. FAIRWEATHER: Assurément.

Le PRÉSIDENT: Cela va sans dire.

M. MCGIBBON: Les architectes se sont-ils disputé cet emploi?

Sir HENRY THORNTON: Non, je ne le crois pas. Monsieur Hungerford, pouvez-vous nous renseigner sur ce point; pouvez-vous nous dire les circonstances de l'engagement de M. Archibald. Je ne m'en souviens pas très bien.

M. HUNGERFORD: D'abord, je ne sais réellement pas qui a proposé M. Archibald; mais il nous fallait alors un architecte et M. Archibald jouissait d'une grande réputation à Montréal ainsi que dans tout le pays. Quelqu'un proposa, je ne saurais dire comment, de retenir ses services. Les administrateurs se consultèrent.

Le PRÉSIDENT: Ils se consultèrent.

M. HUNGERFORD: Et avec certains des employés supérieurs. Ce fut ainsi que j'entendis parler de la question et je ne vis aucune objection à l'emploi de M. Archibald et nous obtînmes ses services aux meilleures conditions possibles.

Le PRÉSIDENT: A-t-on déjà suggéré de consulter quelque autre architecte et obtenir des estimations? Il s'agissait d'un contrat énorme.

M. HUNGERFORD: En voici l'origine, monsieur le président. Il a fallu d'abord étudier l'agrandissement du Château Laurier à Ottawa. C'est ainsi que nous nous abouchâmes avec lui.

Le PRÉSIDENT: Y avait-il rivalité entre les architectes relativement à ces travaux?

M. HUNGERFORD: Pas d'après ce que je sais.

Le PRÉSIDENT: De fait, il n'y en a jamais eu.

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

Sir HENRY THORNTON: La coutume professionnelle a pu entrer en ligne de compte, mais je n'ai pas la compétence voulue pour exprimer une opinion sur ce point; je n'en sais rien.

Le PRÉSIDENT: On demande souvent des soumissions pour la construction d'édifices publics.

M. POWER: Puis-je faire observer, monsieur le président, que les honoraires sont toujours les mêmes. Je demande s'il est est ainsi.

M. FAIRWEATHER: J'allais dire que les architectes sont constitués en sociétés.

Le PRÉSIDENT: Comme les avocats.

M. FAIRWEATHER: Comme les avocats; ils ont certains honoraires minima au-dessous desquels l'usage ne leur permet pas d'accepter du travail. Ces honoraires minima sont fixes et connus du public; ils sont déterminés par les lois des diverses provinces et les honoraires versés à M. Archibald étaient les honoraires minima de la province de Québec.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cela soit strictement exact, qu'ils sont fixé par la loi dans les diverses provinces; cela peut être vrai pour quelques provinces.

M. POWER: Il en est ainsi dans Québec.

Le PRÉSIDENT: C'est possible.

L'hon. M. CHAPLIN: Je voudrais savoir si pendant la durée de ce contrat avec M. Archibald celui-ci avait d'autres contrats semblables avec n'importe quel service de la compagnie?

Sir HENRY THORNTON: Non, je suis certain qu'il n'y en avait pas d'autre. Nous avons employé M. Archibald à titre d'architecte du dehors comme on

emploie un médecin ou un avocat du dehors, et il donne ses services en vertu de ce contrat. Je ne connais pas d'autre contrat.

M. MacMillan: Concernant les honoraires, il est vrai qu'un grand nombre d'articles différents peuvent entrer dans tous ces contrats de construction. Les décorations étaient comprises, de même que certaines catégories d'ameublements sur lesquelles l'architecte reçoit une commission, de sorte qu'il n'est pas exact de dire que c'est une situation satisfaisante. Elle n'est pas satisfaisante.

Sir Henry Thornton: Ce contrat comprenait certaines choses et en excluait d'autres. Pour ce qui était des ameublements de chambres à coucher, je me souviens m'être dit que...

M. MacMillan: Assurément aucun homme sensé ne verserait des honoraires de 5 p. 100 à un architecte pour qu'il achète des ameublements de chambres à coucher et des carpettes.

Sir Henry Thornton: Ce n'est pas tout à fait ce qui est arrivé. Tout ceci a été exclus.

M. MacMillan: Je vous fais simplement remarquer que ce qu'a dit M. Fairweather au sujet de la fixation des honoraires minima par la loi dans les différentes provinces ne s'applique qu'aux honoraires que les architectes devront retirer. Les décorations ou les plans de certains mobiliers échappent entièrement à cette loi.

Le président: Sir Henry, vous avez dit que la commission sur les ameublements de chambres à coucher n'était pas comprise dans le contrat tel que définitivement signé. N'est-ce pas un fait qu'elle était comprise, comme on en avait eu d'abord l'intention, mais qu'on l'a exclue par la suite?

Sir Henry Thornton: Vous pouvez demander cela à M. Hungerford.

M. Hungerford: Je ne m'étais occupé du service des hôtels que pendant un certain temps et à venir jusqu'alors il n'en était pas ainsi.

Le président: Je voudrais savoir combien M. Archibald et ses associés ont obtenu de toutes sources, depuis la date de son premier emploi au Château Laurier jusqu'à ce jour.

Sir Henry Thornton: Je crois que l'état embrasse cela. Tout est compris.

Le président: N'est-il pas vrai qu'il peut encore faire valoir ses droits concernant le contrat relatif à la tête-de-ligne, que vous la construisiez ou non?

Sir Henry Thornton: C'est une point de droit.

Le président: Ce n'est peut-être pas une question juste à vous poser.

Sir Henry Thornton: Voici ce que nous avons fait à ce sujet: nous avons suspendu le contrat avec les ingénieurs et les architectes de la tête-de-ligne et ces sommes sont payées en acompte actuellement.

Le président: Par consentement mutuel.

Sir Henry Thornton: Si les travaux étaient repris, bien entendu, nous devrions tenir compte de tous les droits que les architectes et les ingénieurs de la tête-de-ligne pourraient avoir; mais, à tout événement, le fait demeure qu'en ce qui a trait à ce contrat il est inopérant et suspendu. L'établissement des droits d'un individu partie à ce contrat constitue un point de droit et je n'en connais rien.

L'hon. M. Euler: A-t-il exigé quelque chose depuis la cessation des travaux?

Sir Henry Thornton: Non.

M. Duff: Il n'est rémunéré que pour le travail qu'il exécute.

Sir Henry Thornton: En ce qui a trait à la tête-de-ligne, ce n'est qu'un architecte parmi deux ou trois autres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fairweather, est-ce que le mémoire que vous avez soumis et qui a été remis au sténographe comprend le contrat marqué "A" et le contrat marqué "B"? J'aimerais que les membres du Comité les lisent.

M. FAIRWEATHER: Oui, les deux contrats ont été transmis.

Le PRÉSIDENT: Insérons-les au procès-verbal.

M. GEARY: Ce que je trouve d'extraordinaire à ce sujet c'est l'absence de concurrence quant au prix, apparemment, et la particularité extraordinaire est que c'est un contrat anticipant l'avenir pour la construction pouvant être entreprise. Je n'en vois pas pour l'instant la nécessité parce que le versement des honoraires sera le même dans chaque cas. Un contrat s'appliquant à la construction d'édifices dans l'avenir n'est pas avantageux.

Sir HENRY THORNTON: Quelle est la situation, monsieur Hungerford?

Le PRÉSIDENT: Le contrat relatif aux hôtels comprend-il des édifices que le chemin de fer pourra construire à l'avenir?

M. HUNGERFORD: Pas que je sache.

M. GEARY: Il y a un contrat pour chaque édifice.

Le PRÉSIDENT: Non. Le contrat était pour tous les édifices en construction, y compris l'hôtel Vancouver et l'hôtel Saskatoon.

M. MCGIBBON: Et la tête-de-ligne de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Non, c'est un contrat séparé.

M. MCGIBBON: C'est le même architecte.

Sir HENRY THORNTON: Pas tout à fait. M. Archibald n'est que l'un d'eux. Je me souviens que les services de l'architecte comprennent la plomberie, l'éclairage et le génie de construction. Pour ce qui se rapporte aux travaux de la tête-de-ligne, M. Archibald n'est qu'un des trois ou quatre architectes.

Le PRÉSIDENT: M. Archibald a constitué une compagnie séparée relativement à la tête-de-ligne de Montréal et il est l'associé de l'ingénieur qui a construit le pont de Québec.

M. FAIRWEATHER: Monsarrat et Pratley.

L'hon. M. CHAPLIN: Le Comité est-il saisi de ce contrat? Va-t-on l'insérer au procès-verbal?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DUFF: Cette déclaration n'est pas tout à fait juste. Si je comprends bien, il s'agit d'une compagnie.

Le PRÉSIDENT: Il est passablement difficile d'établir une distinction entre les particuliers et la compagnie dans le cas présent.

M. DUFF: Il devrait en être ainsi. Il y a quatre ou cinq cents hommes engagés dans ces travaux.

L'hon. M. EULER: Je veux élucider un point. On a laissé entendre qu'un contrat a été préparé en vertu duquel la compagnie a retenu M. Archibald pour les constructions futures. Je crois qu'il a dit qu'il n'en était rien.

Le PRÉSIDENT: Telle était la question.

M. HUNGERFORD: Je fais mieux de faire une déclaration générale. Il n'y a pas d'autres engagements concernant les hôtels à part les contrats pour les hôtels terminés ou en construction. A propos de la tête-de-ligne de Montréal j'aimerais expliquer la situation dans laquelle nous nous sommes trouvés quand il s'est agi d'effectuer des arrangements pour la préparation des plans des constructions sur l'emplacement de la gare. La tête-de-ligne de Montréal comprend non seulement l'expansion des facilités pour les voyageurs au centre de la ville, mais de nouvelles voies, la régularisation des pentes et autres particularités réparties sur une grande étendue. A cette époque nous avions beaucoup de travaux de génie à

effectuer dans l'ensemble du réseau ferré. Il y avait beaucoup de travaux importants en marche, notamment les travaux afférents à la régularisation des pentes à Toronto, mais nous avons décidé qu'en dehors de l'emplacement de la gare nos propres ingénieurs effectueraient tous les travaux. C'est-à-dire, le viaduc, les voies en dehors de l'emplacement, les passages inférieurs, les ponts et tous autres travaux.

Le PRÉSIDENT: Sous la direction de M. Brown?

M. HUNGERFORD: Sous la direction de M. Brown.

A part les nombreux autres travaux à effectuer, l'expansion des facilités sur l'emplacement de la gare était tellement compliquée que nous n'avons pas cru avoir des hommes compétents pour ces travaux et pour les mener à bien il nous aurait fallu mettre sur pied un personnel très nombreux et très dispendieux. Ces travaux étaient extrêmement compliqués parce que toutes les facilités ferroviaires étaient généralement situées au-dessous du niveau du sol; il y avait aussi plusieurs niveaux à la hauteur du rez-de-chaussée et il y avait cinq rues faisant intersection avec l'emplacement.

Vu que les facilités devaient être souterraines, nous voulions utiliser les étendues de surface en les louant, et il a fallu préparer la construction des facilités ferroviaires de manière à soutenir les bâtiments pouvant à l'avenir être érigés sur les étendues de surface. Afin d'y arriver il a fallu préparer des plans approximatifs de ces édifices futurs afin de déterminer leur poids, etc., de même que la canalisation d'eau et de vapeur, les égouts et autres services dont il faudrait tenir compte dans les facilités ferroviaires au-dessous.

Considérée dans son ensemble c'était une des entreprises les plus compliquées dont j'ai jamais entendu parler. Nous ne connaissions aucune firme au Canada assez expérimentée pour l'entreprendre dans son entier. Il y avait plusieurs firmes aux Etats-Unis, mais nous n'avons pas jugé à propos de leur confier ces travaux. Dans ces circonstances comportant des travaux d'architecture, joints à du génie de construction, du génie de pont et l'aménagement des services aussi bien que la construction future d'édifices au-dessus des facilités ferroviaires nous décidâmes que ce qu'il y avait de mieux à faire était d'adopter la méthode suivie à la gare centrale de Toronto, où l'on avait formé une association d'ingénieurs et d'architectes éminents pour l'exécution des travaux. Nous choisîmes les hommes que nous crûmes les plus compétents et les invitâmes à former une société ou une association pour l'exécution des travaux, sur le même pied que dans le cas de la construction de la gare centrale à Toronto par le Grand-Tronc et par le Pacifique-Canadien.

Parmi les architectes choisis M. Hugh J. Jones avait été employé pendant quelque temps aux études provisoires et c'était peut-être l'architecte le plus expérimenté du pays en fait de gares et facilités ferroviaires semblables. Naturellement, on a pensé à lui vu qu'il avait déjà passablement étudié la question. M. Archibald avait déjà été en relations avec la compagnie par ses travaux à ses hôtels. Monsarrat et Pratley sont les ingénieurs de construction et de ponts les plus éminents du pays, et on pourrait tenir la maison Wilson et Kearns comme au premier plan pour les aménagements de service. Nous avions eu des relations d'affaires avec toutes ces firmes et nous n'avions eu qu'à nous en féliciter. Nous leur avons demandé si elles consentiraient à former une association pour la mise en train des travaux d'architecture et de génie. Après beaucoup de discussions et après avoir tout étudié, on en vint à un arrangement satisfaisant garantissant les honoraires habituels demandés par les architectes et les ingénieurs.

Il y avait néanmoins une particularité quelque peu extraordinaire. Nous désirions pourvoir à la construction possible de bâtiments sur l'étendue tenue à bail, dans l'avenir, vu sa vaste superficie et les revenus considérables que ces édifices rapporteraient probablement. L'arrangement à cet égard était que nous devrions payer le quart d'un pour cent pour la préparation provisoire des plans

de ces bâtiments afin que les facilités ferroviaires fussent en mesure de les supporter et leur fournir les services essentiels et on a établi ainsi qu'il suit leur revenu futur. Après la préparation des plans provisoires pour des édifices atteignant la limite des dimensions autorisées par les règlements de construction de la ville, on devait calculer leur cubage, s'entendre sur le coût moyen par pied cube et les honoraires devaient être basés sur le coût approximatif des édifices. La seule particularité qui persiste relativement à ce contrat est que si dans l'avenir ces édifices se construisent et que quelqu'un désire louer un terrain pour y construire un édifice, le contrat pourvoit que la compagnie se servira de toute son influence pour protéger ses intérêts, afin que les locataires des étendues de surface emploient les personnes précitées pour la préparation des plans de ces édifices.

Le PRÉSIDENT: Mais il n'y a pas d'obligation.

M. HUNGERFORD: Non, il n'y a pas d'obligation.

L'hon. M. MANION: Pour ma gouverne, les travaux à la tête-de-ligne étant interrompus actuellement et en supposant qu'ils ne seraient pas repris du tout, est-ce qu'Archibald et ses associés encaisseront des honoraires à l'avenir?

M. HUNGERFORD: Je suppose que c'est un point de droit, mais je suppose qu'ils auraient un certain droit de réclamer comme dans le cas de l'annulation de tout contrat.

L'hon. M. MANION: De sorte qu'à l'heure actuelle, comme la question n'a jamais été soumise à aucun tribunanl, on ne sait réellement pas s'ils ont des droits ou non. J'ai lu le contrat, comme un profane, et il m'a paru que l'interruption des travaux ne les empêchait pas de percevoir tous les honoraires, comme si les travaux s'exécutaient, sauf en ce qui concerne certains travaux qu'ils ne pourraient accomplir.

M. HUNGERFORD: Peut-être pourrais-je expliquer ce qui en est. Lors de la suspension des travaux, personne ne savait s'ils seraient repris ou non. Nous ne le savons pas encore. On était à préparer les plans. L'expansion des meilleures facilités au plus bas prix possible avait fait l'objet d'une étude fouillée et les résultats de celle-ci n'étaient pas complètement connus. Les dessins et les plans n'indiquaient pas entièrement l'étude alors faite de cette entreprise, et si les travaux de l'architecte avaient alors été suspendus et repris ultérieurement, il aurait fallu reprendre toute l'étude de cette entreprise. De sorte que nous en sommes venus à une entente avec les architectes en vertu de laquelle, pour une somme limitée couvrant une période de cinq ou six mois, ils travailleraient aux dessins de manière à donner satisfaction à l'ingénieur en chef.

L'hon. M. MANION: Je m'en souviens parce que vous me l'avez alors exposé et j'ai admis cela.

M. HUNGERFORD: Telle est la situation présente. Une autre condition de l'entente stipule que sans préjudice aux droits de l'une ou de l'autre partie tous les travaux peuvent être suspendus.

Le PRÉSIDENT: Pour une période indéfinie.

M. HUNGERFORD: Indéfinie.

Le PRÉSIDENT: Pour une période indéterminée.

L'hon. M. MANION: Il s'est produit une discussion au sujet des hôtels. Je sais que vous n'êtes pas aussi bien au courant des contrats concernant les hôtels que les autres, mais certainement, d'après mon souvenir, M. Archibald devait retirer des honoraires d'architectes sur les ameublements de l'hôtel, et plus tard— je me fie à ma mémoire — plus tard après mon intervention et celle d'autres membres du gouvernement cela fut modifié. En savez-vous quelque chose?

M. HUNGERFORD: Voici ce dont je me souviens: la commission de M. Archibald sur les ameublements ordinaires lui avait été accordée en vertu de la première entente, mais je ne sais pas ce qui s'est passé après une certaine date.

L'hon. M. MANION: N'y a-t-il pas eu un contrat plus tard, après le contrat régulier de l'architecte, en vertu duquel M. Archibald avait droit à une commission sur les ameublements et elle lui fut ensuite refusée?

M. HUNGERFORD: Je l'ignore.

L'hon. M. MANION: Je me souviens, et M. Anderson dit s'en souvenir très bien, que M. Archibald devait recevoir, soit grâce au contrat ou grâce à un contrat séparé, une commission sur les ameublements de l'hôtel. Après une discussion à Ottawa, cela fut retranché du contrat, et il en résulta qu'il ne devait plus recevoir de commission sur les ameublements de l'hôtel. J'en suis très sûr.

Sir HENRY THORNTON: Je ne me rappelle pas très bien ce dont vous parlez. Je ne veux pas dire que ce soit inexact; je n'en ai pas souvenir. Cependant, je me souviens — sans me rappeler comment la question a surgi — qu'on a discuté si l'architecte, c'est-à-dire M. Archibald, avait droit à une commission sur les ameublements de qualité moyenne, sur les mobiliers de chambres à coucher et les ustensiles de cuisines.

Je ne peux pas me rappeler si la question a surgi à la suite de l'entretien que j'ai eu avec vous ou non, mais je me rappelle très bien que sans tenir compte de ce que stipulait ou ne stipulait pas le contrat, je n'ai pas été d'avis que la compagnie était justifiée de payer une commission sur l'achat d'ameublements, ce que pouvait très bien exécuter le service d'achats. Je n'ai pas souvenir de la manière dont la question s'est présentée. J'ignore si le contrat en faisait mention ou non, mais je sais que la chose a été omise en définitive.

M. GEARY: Monsieur le président, il me semble qu'il ne serait pas sage pour le Comité de formuler une opinion sur le contrat et encore moins sage de rendre responsable de ce contrat n'importe lequel des employés supérieurs.

Le PRÉSIDENT: Il en est tout à fait ainsi au point de vue juridique.

M. GEARY: Peut-être le ministre a-t-il eu raison de permettre la continuation des travaux, des travaux en cours d'exécution.

L'hon. M. MANION: M. Hungerford m'avait alors expliqué qu'on était à préparer certains plans et qu'on était d'avis que pour des fins d'économie il faudrait ces plans au cas où les travaux reprendraient à la tête-de-ligne, et qu'on pouvait les obtenir en déboursant une somme comparativement faible et j'ai été tout à fait de son avis.

Le PRÉSIDENT: Pour l'avantage des membres du Comité qui n'ont pas entendu la lecture de cette correspondance, je puis dire qu'elle me notifie de l'existence d'un contrat formel relativement aux hôtels, ainsi qu'en témoignent deux lettres, l'une adressée par M. Archibald à M. Hungerford, le 7 novembre 1928, et une autre de M. Hungerford à M. Archibald, du 19 novembre 1928. Je remarque que cette lettre porte la mention "personnelle". Je ne vois pas pourquoi. Cependant, je vais lire ces lettres et par là la situation sera peut-être tirée au clair.

JOHN S. ARCHIBALD
Architecte

Le 7 novembre 1928.

M. S. J. HUNGERFORD,
Vice-président
des chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal.

CHER MONSIEUR,

Agrandissement du Château Laurier, à Ottawa

A la suite de nos entretiens il est convenu d'appliquer les conditions suivantes à l'entreprise précitée:

(a) Bien que des modifications considérables s'imposent à l'édifice actuel, par suite des dimennsions de la nouvelle aile, les travaux

seront censés être une " nouvelle construction " et non pas une "allonge ou modification".

(*b*) La commission de l'architecte sera de cinq pour cent (5 p. 100) sur le coût total de l'hôtel, y compris les frais des décorations spéciales et des mobiliers spéciaux pour les salles publiques, mais à l'exclusion de ce qui suit:

1. De l'usine de force motrice.

2. Du coût de l'ameublement des chambres à coucher, y compris les meubles, la literie, les carpettes, les rideaux, les tableaux, etc.

3. Du coût de la vaisselle, de la coutellerie et des ustensiles de cuisines.

Il sera payé à l'architecte des honoraires supplémentaires de deux et demi pour cent (2½ p. 100) sur le coût de la plomberie, du chauffage, de la ventilation, de l'installation électrique et sur les travaux mécaniques de même nature.

(*c*) En retour des honoraires précités, le soussigné effectuera tous les travaux d'architecture et de génie, il emploiera tous les architectes et les ingénieurs-conseils requis et il rémunérera leurs services, y compris les consultations au sujet des plans en général et des décorations et ameublements spéciaux pour les salles publiques.

(*d*) La Compagnie emploiera pendant la durée de l'entreprise un directeur régional des travaux, qui devra faire rapport à J. S. Archibald et J. Schofield.

(*e*) Le nom de M. J. Schofield apparaîtra sur tous les devis et épures à titre de "co-architecte". On devra consulter M. J. Schofield et M. Walter Pratt pour tout ce qui touche au travail architectural. Tous les plans devront être approuvés par M. Walter Pratt.

(*f*) Pendant l'exécution de ce contrat la Compagnie devra fournir à l'architecte et à deux de ses employés des billets gratuits pour le transport direct entre Montréal et Ottawa, l'architecte devant payer tous les autres billets et dépenses d'hôtel.

(*g*) L'architecte ne pourra présenter aucun compte à tant par jour pour la visite des travaux par lui ou ses employés.

(*h*) L'architecte devra fournir gratuitement à la Compagnie des copies vandykes de tous les devis et épures indiquant le progrès des travaux.

Il est de plus convenu et entendu que tout ce qui est énoncé ci-dessus s'appliquera à la construction du nouvel hôtel et de la gare du National-Canadien à Halifax, N.-E., ainsi qu'au nouvel hôtel de Vancouver. Pour les derniers travaux, la Compagnie me fournira ainsi qu'à mes employés, comme on pourra en convenir de temps à autre, des billets gratuits pour faciliter la surveillance des travaux, et la Compagnie assumera toutes mes dépenses personnelles ainsi que celles de mon personnel qu'occasionneront les visites nécessaires à Halifax et Vancouver.

Votre bien obligé,

(Signé) JOHN S. ARCHIBALD.

Maintenant, cette lettre de M. Hungerford porte la marque "personnelle", mais on la produit. Nous ne savons pas pourquoi on l'a ainsi marquée.

M. MCGIBBON: Elle porte la marque "personnelle" et non "confidentielle".

M. HUNGERFORD: Je puis dire, monsieur le président, qu'il semble que la marque "personnelle" n'est pas motivée.

Le PRÉSIDENT: Elle porte l'adresse de M. Archibald.

Personnelle.

CORRESPONDANCE MINISTÉRIELLE

19 novembre 1928.

John S. Archibald,
Architecte,
1134, Côte Beaver Hall,
Montréal, P.Q.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 7 novembre où vous énumérez les termes et conditions de votre engagement touchant l'agrandissement du Château Laurier, à Ottawa, et la construction de nouveaux hôtels à Halifax, N.-E., et Vancouver, C.-B.

Les termes et conditions, ainsi que les conventions qui s'y rattachent, définies dans la lettre que nous mentionnons plus haut, sont satisfaisants au National-Canadien, et vous pouvez considérer cette lettre comme une confirmation officielle.

Votre bien obligé,
Le vice-président.

H/M

Maintenant, sir Henry, je constate qu'on ne mentionne ici spécifiquement que l'agrandissement du Château Laurier, et la construction des hôtels de Vancouver et d'Halifax, mais apparemment on a aussi agrandi tous les autres hôtels. Est-ce exact?

Sir HENRY THORNTON: Le seul autre hôtel est celui de Saskatoon.

Le PRÉSIDENT: On n'a pas mentionné celui de Saskatoon. Ce document aurait donc aussi porté sur l'hôtel de Saskatoon?

L'hon. M. MANION: Le fait me paraît assez évident, quant à l'ameublement des chambres.

Le PRÉSIDENT: Il n'a rien eu à faire à l'hôtel de Charlottetown?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, je veux savoir si la compagnie a rémunéré d'autres ingénieurs consultants ou architectes qu'Archibald relativement à l'un de ces hôtels.

Sir HENRY THORNTON: Non, aucun.

Le PRÉSIDENT: N'y avait-il pas d'autres ingénieurs consultants?

Sir HENRY THORNTON: Je ne connais pas ceux que M. Archibald a pu consulter; nous n'en savons rien. Notre contrat avec Archibald embrassait tout.

Le PRÉSIDENT: S'il existe des doutes, c'est lui qui devait payer.

L'hon. M. MANION: Si vous avez vidé cette question des hôtels, je voudrais répondre tout simplement, du mieux possible, à une question de M. Duff. Il a posé, de fait, cette question au Parlement, mais je lui ai suggéré de la poser au Comité, et sir Henry ou l'un quelconque des employés supérieurs pourra me corriger si mon explication n'est pas exacte. C'est au sujet des obligations émises pour la ligne Sunnybrae-Guysboro. M. Duff a prétendu qu'on a émis des obligations pour le coût total de la ligne Sunnybrae-Guysboro.

M. CANTLEY: Une somme de $4,000,000.

L'hon. M. MANION: Oui, mais qu'une partie de cette somme aurait été convertie à d'autres fins.

M. DUFF: Je n'ai pas dit cela.

Le PRÉSIDENT: Il a dit que cette somme devrait servir à compléter la ligne.

L'hon. M. MANION: Très bien. Ce qui revient à dire qu'on ne l'a pas employée à cette fin. Je veux simplement répondre à cette question. On m'informe,

après enquête, que les deniers prélevés pour la construction d'embranchements, tel que celui de Sunnybrae-Guysboro, ne constituent pas une émission distincte d'obligations pour tel embranchement, mais qu'on prélève une somme globale, et qu'on la porte au débit d'une ligne particulière quand elle est affectée à cette fin spéciale, de sorte qu'on n'affecte pas une somme d'argent spécialement à un embranchement particulier. Est-ce explicite?

M. DUFF: Sauf ceci, monsieur le président, que votre déclaration prouve mon assertion à l'effet qu'on a vendu suffisamment d'obligations, non seulement pour assurer la construction de la ligne Sunnybrae-Guysboro, mais aussi de tous les autres embranchements au Canada. Si c'est exact, mon affirmation serait donc véridique, lorsque je prétends que sur la somme encaissée par la vente d'obligations pour différents embranchements, il y avait une somme de $4,000,000, ou à peu près, qu'on aurait dû mettre de côté, comme on en avait l'intention, pour construire le chemin de fer Sunnybrae-Guysboro, et dans ces circonstances, puisque le National-Canadien a prélevé de l'argent pour cet embranchement ainsi que pour les autres, je puis donc dire que cet argent est disponible, ou devrait l'être, pour compléter cette ligne. On devrait la terminer.

L'hon. M. MANION: Je puis brièvement répondre ceci. Je ne connais pas la somme exacte qu'on a prélevée. Il est plausible que M. Duff ait raison quant à la somme totale qu'on a prélevée, mais dans le projet de loi de l'an dernier, tout comme dans celui de cette année, il y a une clause autorisant la direction du réseau ou les administrateurs, à affecter les sommes votées aux agrandissements et améliorations, ce qui comprendrait les embranchements, et au service du déficit sur les intérêts.

L'an dernier, dans les prévisions budgétaires on comptait, au début, quelque $20,000,000 pour des agrandissements et améliorations, et on n'en a dépensé que $7,000,000 en chiffres ronds, pour ensuite appliquer $13,000,000 au déficit du chef des intérêts dus au public. Ce qui est en conformité de la loi.

M. DUFF: Cela peut être tout à fait exact, monsieur le président, mais il n'en est pas moins vrai que ma déclaration était véridique. Ce que j'ai dit, c'est qu'une somme de $4,000,000—en l'espèce c'était, si je ne me trompe, $3,500,000 plus 15 p. 100, ce qui reviendrait à $4,450,000. Je disais la vérité quand j'ai prétendu qu'on a prélevé cette somme par vente d'obligations dans le but avoué de construire le chemin de fer Sunnybrae-Guysboro. Et je prétends encore que cette affirmation était parfaitement conforme aux faits; je pourrais peut-être aller plus loin et dire que, selon moi, bien que la compagnie, en vertu de la loi, puisse dépenser ces deniers à d'autres fins, ces sommes n'en ont pas moins été votées par une loi de 1929 pour un but spécifique, à savoir qu'elles devraient servir à compléter ce chemin de fer.

L'hon. M. MANION: Je vais demander à M. Anderson, l'avocat du ministère, de nous le dire en termes juridiques, ou comme avocat... Il y a une légère différence. Il croit que ces sommes n'étaient pas destinées spécialement à une ligne ou tout autre ligne particulière, et qu'on a ainsi lancé une émission de $70,000,000 non seulement pour les embranchements et autres agrandissements et améliorations, mais encore pour diverses autres prévisions budgétaires; en conséquence, selon la loi, on n'allait dépenser ces sommes que dans la mesure où la direction le croirait opportun.

M. DUFF: Monsieur le président, ce peut être vrai, mais cependant, si je comprends bien, le réseau dresse son budget pour ses besoins divers; j'aimerais entendre M. Anderson nous donner une explication et nous dire s'il n'est pas vrai que dans le budget rédigé pour former le total brut d'argent requis, on avait inclus une certaine somme, disons $4,000,000 ou $4,250,000, pour construire et compléter le chemin de fer Sunnybrae-Guysboro, à même les obligations vendues, et que ces deniers sont revenus dans le trésor des chemins de fer Nationaux.

J'aimerais savoir aussi si cette somme, celle qu'on a obtenue par la vente des obligations, est retournée au fonds consolidé du revenu...

L'hon. M. MANION: Je puis répondre ceci, à ce sujet. Le projet de loi de cette année se divise en trois chapitres:—

(*a*) Déficit net du revenu s'élevant à $42,000,000;
(*b*) Paiements de principal relatifs au matériel, etc., s'élevant à $11,000,000;
(*c*) Construction et perfectionnements (ce qui comprend les embranchements), somme s'élevant à $7,000,000;

Le total pour cette année est de $61,500,000; mais voici la clause qui s'applique:—

> Toutefois, pour lesdites fins, l'ensemble de la somme principale, non rachetée à une même époque, des valeurs que la Compagnie est par les présentes autorisée à créer et émettre au besoin, ne doit pas excéder la somme de $61,500,000; de plus, si le déficit net du revenu mentionné à l'alinéa (*a*) du présent article excède le montant y mentionné, ce déficit peut être comblé à même le montant mentionné à l'alinéa (*c*), ce dernier montant devant être diminué en conséquence.

Ceci s'appliquait à la loi de l'an dernier comme à celle de cette année.

M. DUFF: Je n'y objecte pas.

L'hon. M. MANION: C'est l'article qui s'applique.

M. ANDERSON: Le budget ne visait pas les embranchements. Ces derniers figurent au projet de loi qui leur est propre et on ne les mentionne pas chaque année dans le budget.

M. DUFF: Que deviennent les deniers prélevés pour la construction des embranchements?

M. ANDERSON: En vertu de la loi portant sur chaque embranchement, les sommes prélevées ne sont pas nécessairement employées ou destinées, pour leur plein montant, à tel embranchement particulier. Quand on a émis le $70,000,000...

M. DUFF: Comment fixeriez-vous cette somme?

M. ANDERSON: Bien, s'il ne reste plus d'argent et qu'on en a prélevé pour les embranchements, dans le budget supplémentaire de 1931, adopté par ce Comité et le Parlement, cette année, lorsqu'on a décidé que les $7,000,000 obtenus par la vente d'obligations sous l'autorité de la Loi des têtes de lignes de Montréal, celle des embranchements, et d'autres sommes mentionnées au budget, pouvaient servir à combler le déficit de l'an dernier. Ainsi, cette année, le Parlement a permis qu'on utilisât pour d'autres fins quelque $7,000,000, ce qui comprend toute somme qu'on aurait destinée l'an dernier à la construction d'embranchements.

M. DUFF: Ce n'est pas là une réponse à ma question. N'y avait-il pas dans ce budget une somme distincte de $4,250,000, ou à peu près, destinée à la construction de la ligne Sunnybrae-Guysboro?

M. ANDERSON: Pas dans le budget, monsieur Duff.

M. DUFF: Où était-elle? Comment avez-vous pu en fixer le montant?

M. ANDERSON: Ce chiffre figure au projet de loi qui s'y rattache.

M. DUFF: Très bien. Avez-vous alors prélevé certains deniers pour la construction d'embranchements—disons-le—les $4,250,000 nécessaires pour construire le chemin de fer Sunnybrae-Guysboro? N'avait-on pas inclus au budget cette somme ou la somme totale des obligations émises plus tard?

M. ANDERSON: Oui. On a utilisé, pour une certaine proportion des $70,000,000, cette autorisation de prélever de l'argent obtenue dans les projets de loi concer-

nant les embranchements, mais je ne puis dire au juste dans quelle mesure. Si je comprends bien, ces sommes n'étaient pas spécialement destinées, ni marquées dans la tenue des livres comme devant servir à tel ou tel embranchement, parce qu'on peut toujours, qu'on le dépense ou non, obtenir l'autorisation de prélever le plein montant autorisé. On a toujours ce droit.

M. KENNEDY: Parlez-vous de détourner les fonds de leur usage?

M. DUFF: Voici où je veux en venir. Il était nécessaire, n'est-ce pas, de prélever une certaine somme d'argent pour construire des embranchements, et je voudrais savoir si dans le prélèvement de cette somme par émission d'obligations on n'avait pas inclus un montant de $4,500,000 pour construire cette ligne déterminée?

M. ANDERSON: Je ne le crois pas, monsieur Duff. On ne s'en est pas servi et cette somme n'était pas spécialement destinée à cette fin. C'est là ce que j'ai appris des comptables du ministère. Ils ne peuvent soutenir qu'on ait prélevé cette somme de $4,000,000 pour la faire servir à cet embranchement.

M. DUFF: Alors comment ont-ils pu fixer la somme nécessaire pour construire le chemin de fer Sunnybrae-Guysboro?

M. GOBEIL: Je remarque la présence de M. Vaughan. Me permettrez-vous, monsieur le président, de lui poser une question?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. GOBEIL: Il y a trois ou quatre semaines, le député de Témiscouata, M. Pouliot, a fait mention au Parlement de l'acquisition par le National-Canadien d'une certaine quantité de confitures de framboises sauvages, provenant d'un certain J. Gobeil, de Laprairie, qui se trouve être mon frère. Je n'aurais pas porté cette question à l'attention du Comité, si M. Pouliot n'était pas allé dans ses remarques jusqu'à suggérer, ou peut-être insinuer, si je puis m'exprimer ainsi, que je m'étais servi de mon influence comme député pour obtenir une commande des chemins de fer Nationaux en faveur de ce monsieur J. G. Gobeil. Je veux demander à M. Vaughan, s'il ne pourrait pas donner au Comité quelque renseignement sur cette transaction.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Vaughan pourrait nous donner ce renseignement.

M. VAUGHAN: Je n'en savais rien personnellement, mais quand cette question a surgi en Chambre, j'ai fait enquête là-dessus, et d'après ce que j'ai pu savoir, un des agents de nos wagons-lits et wagons-restaurants à qui on avait demandé de se procurer des confitures de framboises sauvages, a porté cette question à l'attention de notre préposé aux achats. On a constaté que M. Gobeil était le seul homme au Canada qui en avait en stock. Il avait essayé, mais vainement de s'en procurer de plusieurs autres firmes. Il existe d'autres compagnies canadiennes, comme la *Canadian Canners* qui mettent en vente des confitures de framboises domestiques, mais aucune confiturerie ne possédait en stock des confitures de framboises sauvages, sauf celle de M. Gobeil, et notre service de wagons-restaurants m'apprend qu'il existe une très forte demande de ces confitures de framboises sauvages.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous êtes exonéré, monsieur Gobeil. Innocent.

M. GOBEIL: Je demanderai à M. Vaughan si les clients de la compagnie ont paru satisfaits de ces confitures, et je veux savoir s'il y a eu des plaintes.

Le PRÉSIDENT: Le président m'assure que ces confitures sont très populaires. Monsieur Vaughan, vous ne paraissez pas avoir saisi le point principal de la question de M. Gobeil. Il a demandé ceci: y a-t-il eu de sa part ingérence politique pour accorder ce contrat à son frère?

M. VAUGHAN: Pas que je sache.

M. DUFF: Il n'y a pas d'ingérence politique dans votre service, et il n'y en a pas eu.

M. VAUGHAN: Je dis non.

M. GOBEIL: Je désire ajouter que je ne me suis pas du tout occupé de ce contrat avec le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous êtes parfaitement exonéré, monsieur Gobeil.

M. KENNEDY: Avant l'ajournement, j'aimerais poser une question, monsieur le président. J'ai parcouru cet exposé des opérations de 1931, en les comparant avec celles de 1930, page 3, et l'énoncé touchant les recettes par tonne-mille, par milliers de milles, et les recettes par mille-voyageurs par mille de voie ferrée indique les proportions suivantes: les chemins de fer Nationaux, 886; le Pacifique-Canadien, 1,000; et les chemins de fer américains de la première catégorie, 1,852. Pour les voyageurs les chiffres sont respectivement de 60, 82 et 129. Puis, si l'on tient compte des ennuis éprouvés aux Etats-Unis, ne semble-t-il pas que nous éprouverons nous aussi cet ennui des déficits des chemins de fer? Ou encore, le chemin de fer qui montre peu de trafic par mille de voie ferrée est-il en aussi bonne posture que celui qui a une plus grande densité de circulation par mille de voie ferrée? C'est là, ce me semble, un problème de prime importance.

Sir HENRY THORNTON: Voici la réponse à votre demande: les chiffres que vous énoncez, et que l'on trouve à la page 3 de ce rapport, indiquent en réalité la densité du trafic sur les chemins de fer Nationaux, le Pacifique-Canadien et quelques chemins de fer des Etats-Unis. Le Pacifique-Canadien, si on le compare, en général, avec les chemins de fer Nationaux, se trouve, à cause de son ancienneté, à desservir des territoires plus peuplés que ceux traversés par les chemins de fer Nationaux, ce qui revient à dire qu'un fort pourcentage—ou tout au moins un pourcentage appréciable—du parcours des chemins de fer Nationaux a été construit pour des fins de colonisation et d'expansion, avant même que les colons y fussent établis, et nous n'atteindrons le chiffre de densité de circulation du Pacifique-Canadien que lorsque la colonisation et le développement des territoires avoisinant nos voies ferrées auront atteint le même degré que les leurs. Le Pacifique-Canadien a existé comme chemin de fer, je crois bien, depuis 1880 ou à peu près. Quand on construisit cette voie on choisit un tracé à travers le Canada traversant une région qui semblait devoir se développer le plus rapidement. Les possibilités agricoles du Nord-Ouest canadien étaient alors à peu près inconnues, et il n'est pas injuste de dire que la découverte et la mise au point du blé Marquis, ce genre de céréale qui s'accommode bien des régions septentrionales, étaient choses inconnues lors de la construction du Pacifique-Canadien.

La découverte du blé Marquis, comme tout ce qui se rapporte à cette espèce de céréale, a réellement fait, selon moi, la région agricole connue sous le nom de Nord-Ouest du Canada. Revenons à votre question. Nous n'aurons jamais la densité de trafic du Pacifique-Canadien; et nous en resterons à ce chiffre, c'est-à-dire à un chiffre inférieur de densité, jusqu'à ce que le développement de notre pays justifie le pourcentage élevé de nos milles de voie ferrée.

M. KENNEDY: Que penser des ennuis éprouvés par les chemins de fer américains de la première catégorie? Je comprends bien la situation touchant le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux; mais que penser des chemins de fer américains où la circulation est presque deux fois plus intense que celle du Pacifique-Canadien, et cependant une nouvelle organisation de reconstruction financière leur a prêté des millions et des millions de dollars? Où se trouve la difficulté?

Sir HENRY THORNTON: Pour parler brièvement des problèmes ferroviaires aux Etats-Unis, j'ajouterai que ces chemins de fer de première catégorie jouissent d'une circulation plus intense que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, parce qu'on les a construits dans des régions où la population est de beaucoup plus dense. Ils éprouvent les mêmes difficultés que subissent présentement les chemins de fer canadiens. Et je vous dis que, si vous étudiez le cas des chemins de fer américains, particulièrement ceux de la première catégorie, vous constaterez

qu'on les a construits à un coût plus élevé, et que leur exploitation est plus coûteuse, généralement parlant, (tout bien pesé) que celle de nos chemins de fer canadiens. Je ne crois pas pouvoir discuter en détail cette question, parce qu'elle est purement théorique; mais ils souffrent uniquement de la diminution du trafic. On a probablement construit ces chemins de fer américains de la première catégorie pour leur faire porter une densité plus forte de trafic que celle de nos chemins de fer canadiens; conséquemment ils en souffrent plus que les nôtres. Pouvez-vous, monsieur Fairweather, apporter d'autres arguments à cette question? Vous l'avez étudiée?

M. FAIRWEATHER: Oui, je l'ai étudiée. C'est là, évidemment, un problème technique au plus haut point. Je crois, monsieur, que vous vous êtes demandé ceci: Y a-t-il quelque espoir de jamais sortir de cette impasse financière? Voici la réponse: Ce problème se lie étroitement au développement du Canada. Mais je puis dire que, si les chemins de fer Nationaux pouvaient jamais atteindre le même volume de trafic qu'ils avaient en 1928, 1929 et 1927, pendant ces trois années; si nous pouvions jouir encore de cette densité du trafic ou à peu près, il n'y aurait pas de problème ferroviaire, pour autant que les chemins de fer Nationaux sont concernés.

Je dirais que nous pourrions disposer annuellement de $75,000,000 pour le service des intérêts, si nous avions le même trafic qu'en 1928. L'augmentation proviendrait de ce que nous augmenterions tous les ans le rendement, même au cours des années de crise. En analysant les opérations, on constate que nous avons amélioré le rendement. J'admettrai que c'est une question quelque peu technique, mais c'est ma besogne, et j'étudie soigneusement le rendement respectif de tous les chemins de fer sur lesquels je puis me renseigner. L'augmentation du rendement des chemins de fer Nationaux a marché de pair avec celle des chemins de fer américains de la première catégorie, tant qu'ils ont eu la même densité de trafic, mais voici qu'on constate une chose intéressante. Les chemins de fer Nationaux, dans cette période de crise ont réussi à augmenter leur rendement absolu, alors que les chemins de fer américains de la première catégorie n'ont pu y parvenir. En d'autres termes, notre rendement calculé d'après les procédés habituels des techniciens, a augmenté. Et si nous recouvrons jamais le trafic de 1928, nous pourrons disposer d'au moins $75,000,000 pour le service des intérêts.

M. MCGIBBON: J'aimerais vous poser une question, monsieur Fairweather. Quelles économies aurait-on pu faire l'an dernier dans les frais d'exploitation?

M. FAIRWEATHER: Quelles économies? Bien, nous en avons fait de grandes.

M. MCGIBBON: Je vous demande combien?

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous répondre de mémoire, ou voulez-vous y réfléchir d'abord?

M. FAIRWEATHER: J'ai les chiffres ici.

M. MCGIBBON: Je vais vous poser la question de la façon suivante: Prenez les économies réalisées dans les dépenses d'exploitation; soustrayez-en les économies résultant de la diminution du trafic des marchandises, ce qui entraîne la réduction des salaires, du charbon, de l'huile, toutes choses qu'il faudra augmenter plus tard, et vous aurez le total de vos économies nettes.

M. FAIRWEATHER: Voici ce qui en est, docteur: j'admets que c'est là un problème hautement technique, mais il me faudrait plusieurs semaines pour vous en faire voir tous les aspects, et quand j'ai parlé des $75,000,000 je considérais tous les points de vue de cette question. De toutes manières, le rendement dont je vous ai parlé n'a rien à faire avec la réduction des services en temps de crise. Ainsi, le rendement utile peut se calculer de la manière suivante: combien de livres de charbon a-t-on consumées par tonne-mille brute? C'est un chiffre technique qui nous en dit beaucoup. Il y a aussi le nombre de milles parcourus

par jour par un wagon; mentionnons aussi le nombre de tonnes de marchandises que tire une locomotive, et autres choses semblables. Maintenant, c'est d'après ces chiffres que nous concluons à l'augmentation de notre rendement.

M. McGIBBON: Il y a la théorie, et le fait brutal. Vous avez mentionné vos économies en dollars et cents, et votre rapport ne mentionne pas la somme de $75,000,000. Il y a aussi des réductions que vous devrez abandonner. Vous choisissez une année et vous affirmez ensuite avoir économisé $20,000,000 en 1926. Que faites-vous du charbon, des salaires, de l'huile, etc., et autres choses que vous devrez augmenter quand reviendront les temps prospères?

M. FAIRWEATHER: Oui, quand viendront ces augmentations vous aurez aussi une augmentation de trafic, et je prétends que la mesure du rendement utile, c'est le degré de succès obtenu dans les recettes nettes maxima pour un certain volume de trafic, et, sous ce rapport, notre rendement a augmenté d'année en année.

M. McGIBBON: Ce n'est pas ce qu'on constate dans le rapport de cette année.

M. FAIRWEATHER: Je mets au défi toute entreprise, chemin de fer, ligne de paquebots ou industrie devant faire face à une diminution dans ses affaires brutes de près de 50 p. 100, de nous montrer une augmentation dans ses recettes nettes.

M. McGIBBON: Il n'est pas nécessaire d'aller bien loin.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, avant de passer à autre chose, je veux demander une faveur aux membres du Comité; c'est de lire un premier article qui sera publié aujourd'hui dans le *Journal*, d'ici notre prochaine réunion. Il contient des suggestions très intéressantes.

M. STEWART: J'aimerais poser une question touchant M. L. B. Holland, et connaître le chiffre de ses dépenses pour la dernière partie de l'année 1930.

Le PRÉSIDENT: On produira tout cela, monsieur Stewart.

M. STEWART: Je voudrais connaître le salaire versé à G. G. Playfair qui est, je crois, enquêteur du personnel.

M. POWER: On l'a dit hier au Parlement, je crois bien, en réponse à une question touchant M. Playfair.

Le PRÉSIDENT: Nous ajournons jusqu'à quatre heures.

M. BEAUBIEN: Puisque vous avez déclaré hier être désireux de terminer aujourd'hui les réunions du Comité, je crois avoir compris, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: C'était un pieux désir.

M. BEAUBIEN: J'ai posé une question il y a quelque temps, et je voudrais en recevoir la réponse. Je devrais peut-être la répéter pour qu'il n'y ait aucun malentendu. Je voudrais savoir ce que les chemins de fer Nationaux ont dépensé pour les réparations à l'appartement du premier ministre, au Château Laurier, le nombre de chambres qu'on lui a assignées, et le loyer qu'il paye.

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir que la réponse est prête, mais que...

M. BEAUBIEN: Me permettra-t-on de terminer ce que je veux dire, monsieur le président? L'autre jour le ministre des Chemins de fer a paru très désireux de se lever pour nous lire sa lettre, et je suis tout aussi désireux d'obtenir ce renseignement pour le faire connaître au public.

Le PRÉSIDENT: S'il n'en tient qu'à moi, la réponse est à votre disposition.

M. BEAUBIEN: Je fais cette remarque pendant que vous êtes sur pied. On a posé de nombreuses questions après la mienne, auxquelles on a répondu. J'aimerais savoir...

Le PRÉSIDENT: Je voudrais vous assurer que personne ici ne s'oppose à ce que vous obteniez la réponse à votre question, quelle qu'elle soit, et une telle insinuation est tout à fait indigne de l'honorable député. De plus, je voudrais dire...

M. BEAUBIEN: Quand l'aurons-nous?

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de dire ceci: Cette réponse concerne le premier ministre; il y est personnellement intéressé, et il a demandé la faveur d'être présent lors de cette discussion. S'il n'en tient qu'à moi, il sera ici.

M. GRAY: Si ces rumeurs ont quelque fondement, il voudra être présent, je crois.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry Thornton est prêt à assumer la pleine responsabilité de tout ce qu'on a fait.

M. DUFF: Il est heureux que sir Henry ait le dos large.

M. BEAUBIEN: C'est ce que nous verrons. Quand discuterons-nous cette question?

Le PRÉSIDENT: Quand le premier ministre pourra venir ici. Je suppose qu'il est occupé tous les jours.

Le Comité s'ajourne jusqu'à quatre heures.

RÉUNION DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit à quatre heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Docteur McGibbon, parmi les nombreuses questions qu'on a posées, il y en a une demandant la liste de ceux qui, au cours des deux dernières années, ont pris part aux émissions radiophoniques, ainsi que les salaires versés. Maintenant, à ma grande surprise, la liste de 1931 comprend quelque 1,200 noms. Elle est très longue et très détaillée, et on la met à votre disposition. La liste de 1930 est encore plus longue. Il en coûterait beaucoup d'argent et, à ce qu'on m'assure, beaucoup de temps pour la dresser, et je me demande si vous seriez satisfait de la liste de 1931 que nous déposons présentement?

M. MCGIBBON: Je voudrais avoir les deux listes.

M. MACMILLAN: Y a-t-il douze cents noms différents?

M. FAIRWEATHER: Il peut y avoir des répétitions.

M. MACMILLAN: Combien y en a-t-il eu en 1931?

Le PRÉSIDENT: Plus de 1,200.

M. MCGIBBON: Quelle est la somme totale d'argent?

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons vous la faire connaître.

M. FAIRWEATHER: On a déposé ces chiffres au dossier. C'est un exposé en détail de chaque cas particulier.

Le PRÉSIDENT: Ainsi pour chacune des émissions... Je prends au hasard les premiers noms sur la liste pour l'année se terminant le 30 décembre 1930, et qui empiète sur 1931... les noms de trois personnes. Il s'agit d'un programme local et ces trois premiers noms sont: Galvin Winter, $120; Iris Kirkwood, chanteuse, $15; James Todd, $5. La liste est sous ce rapport très complète et détaillée.

M. FAIRWEATHER: La somme déboursée en 1931 est de $59,941.27, et de $95,073.82 pour l'année 1930.

Le PRÉSIDENT: Evidemment, si vous insistez, docteur, nous devrons nous en occuper pour de bon. Je m'en rapporte à vous pour décider si vous la voulez ou non. J'ai demandé l'indulgence des membres du Comité, et je vous soumets cette demande de leur part.

M. KENNEDY: Je veux poser une question. Quel trafic additionnel les chemins de fer Nationaux pourraient recevoir sans qu'il leur soit nécessaire d'exiger de nouveaux capitaux considérables sous formes de têtes de ligne, ou autres déboursés imputables au capital?

M. FAIRWEATHER: Si nous calculons d'après le trafic de 1931, j'affirmerais que nous pourrions sans autres déboursés considérables recevoir deux fois et demie le volume du trafic de 1931, de deux fois et quart à deux fois et demie le volume de trafic de 1931.

M. KENNEDY: Quel en serait le résultat, selon vous, sur les recettes; quel en serait l'effet sur vos dépenses?

M. FAIRWEATHER: Je répondrais qu'actuellement les chemins de fer Nationaux sont dans une position telle que sur chaque dollar de recettes additionnelles nettes, il y aurait environ 60 cents de profit net. Nous pourrions diriger ce trafic au coût de 40 cents, et il nous resterait 60 cents de profit net. Et tout cela parce que notre réseau a réduit ses dépenses au minimum.

L'hon. M. CHAPLIN: L'autre jour on a parlé des affaires du bureau de New-York. Sir Henry Thornton voudra-t-il nous dire si une partie de ces recettes provenait des lignes de paquebots et quel pourcentage était attribuable aux lignes américaines? Ou encore, sur la somme donnée, quel pourcentage provenait des lignes canadiennes?

Sir HENRY THORNTON: Je ne puis vous répondre sans m'y être préparé. Je pourrais vous obtenir ces renseignements.

L'hon. M. CHAPLIN: Je serais heureux de les tenir. Si on y a compris le chiffre d'affaires de quelques lignes américaines, je voudrais qu'on spécifie maintenant le montant net, propre aux chemins de fer canadiens.

Le PRÉSIDENT: Il est entendu que ce chiffre de $502,353 représente les recettes brutes de ces bureaux.

L'hon. M. CHAPLIN: C'est ce que je voudrais éclaircir.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact. Il me faudra demander des renseignements détaillés.

M. FAIRWEATHER: M. Duff a posé une question et je vais lui donner la réponse:

En réponse à une question de M. Duff, on prendra ci-après connaissance des envois par voie ferrée de houille à chaudière, provenant de différentes compagnies situées dans les provinces Maritimes, pendant l'année 1931:

Nouvelle-Ecosse—		
Acadia Coal Company	167,596	
Cumberland Ry. & Coal Company	153,304	
Dominion Coal Company	12,302	
Bras d'Or Coal Company	18,643	
Indian Cove Coal Company	16,449	
Inverness Ry. & Coal Company	20,847	
Greenwood Coal Company	15,024	
Intercolonial Coal Company	102,940	
Maritime Coal, Ry. & Power Company	22,867	
Milner Coal Company	595	
Standard Coal Company	2,503	
Victoria Coal Company	27,524	
		560,594
Nouveau-Brunswick—		
Avon Coal Company	1,983	
W. B. Evans	3,744	
Minto Coal Company	43,847	
Miramichi Lumber Company	15,012	
Welton & Henderson	8,765	
		73,351
Total des envois par voie ferrée provenant des provinces Maritimes		633,945

Le PRÉSIDENT: Avant de continuer, il est admis que les chiffres précédents indiquent les envois de houille à chaudière par voie ferrée. A-t-on l'intention de faire servir cet exposé pour connaître les achats de la compagnie même?

M. FAIRWEATHER: C'est le charbon O.C.S. expédié par voie ferrée et livré aux chemins de fer Nationaux du Canada pour leur usage.

En plus des chiffres ci-dessus la *Dominion Coal Company* nous a aussi expédié par eau, de Sydney, les quantités suivantes:

Montréal—Sydney	305,679	
Lévis—Sydney	168,687	
Lévis—Acadia	23,478	
Québec—Sydney	25,012	
Chicoutimi—Sydney	22,266	
		545,122
Grand total provenant des provinces Maritimes en 1931		1,179,067

Il est difficile d'évaluer nos besoins pour 1932. Notre consommation est d'environ 20 à 25 p. 100 moindre que l'an dernier, et conséquemment nous allons nécessairement diminuer dans la même proportion la houille que nous recevons des diverses houillères de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

M. POWER: On a fait tous ces achats aux houillères mêmes, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Oui.

L'hon. M. EULER: Je voudrais savoir si les chemins de fer ne s'éviteraient pas des pertes considérables en n'achetant pas cette houille dans les provinces Maritimes, et quelles sont ces pertes? Ce qui revient à dire que, selon moi, on utilise dans la province de Québec, et peut-être ailleurs, de la houille des provinces Maritimes, lorsqu'on pourrait en acheter ailleurs à meilleur compte.

Sir HENRY THORNTON: En d'autres termes, la question de M. Euler est la suivante: Ne pourrait-on pas acheter ailleurs à meilleur marché la totalité ou partie de cette houille?

L'hon. M. EULER: C'est ce que je demande.

Sir HENRY THORNTON: Pouvez-vous répondre à cela, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Nous pourrions acheter à meilleur marché toute la houille qui arrive dans la province de Québec, aussi bien que dans la province d'Ontario, si nous l'importions, au lieu de l'acheter dans la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. EULER: Pouvez-vous citer un chiffre?

M. VAUGHAN: De $300,000 à $500,000.

L'hon. M. EULER: Est-ce la même chose pour les provinces de l'Ouest?

M. VAUGHAN: Oui, c'est à peu près la même chose.

L'hon. M. MANION: Voulez-vous dire qu'on pourrait économiser cette différence de $300,000 à $500,000?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons présenté des chiffres devant la Commission fédérale du combustible. La situation touchant la houille d'Alberta est différente. Nous recevons de la houille américaine à Fort-William et nous nous en servons jusqu'à Winnipeg.

M. STEWART: Je ne tiens pas à laisser passer ces affirmations sans qu'on les prouve. Dois-je comprendre que vous perdez de $300,000 à $500,000 parce que vous utilisez la houille d'Alberta au lieu de celle que vous importeriez des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. STEWART: De $300,000 à $500,000?

M. VAUGHAN: Oui, plus que cela encore.

L'hon. M. EULER: Ainsi les chemins de fer Nationaux perdent, au point de vue affaires, peut-être un million de dollars parce qu'ils achètent du charbon canadien au lieu du charbon américain.

M. MACMILLAN: N'en est-il pas ainsi pour le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. EULER: Bien, nous nous occupons maintenant des chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de doute que cette question va soulever tout un débat. La réponse de M. Vaughan remet certainement de grosses questions sur le tapis. Nous avons tout ce charbon sur la côte de l'Atlantique.

M. MACMILLAN: Cette réponse de M. Vaughan me surprend quand il affirme qu'on perd de $300,000 à $500,000 sur les lignes de l'Ouest parce qu'on consume du charbon albertain.

M. GRAY: C'est ce qu'il a dit.

M. VAUGHAN: C'est bien exact, et il est facile de le vérifier.

L'hon. M. MANION: Puis-je ajouter un mot? M. Vaughan représentant la compagnie a, par l'entremise du président, protesté continuellement depuis notre arrivée au pouvoir sur le fait qu'on perdait de fortes sommes; on a même mentionné un chiffre rond d'un million de dollars. C'est ce qui a toujours existé depuis plusieurs années, et le gouvernement actuel, tout comme l'ancien, a toujours favorisé l'emploi du charbon canadien autant que possible. De fait, le gouvernement est allé—et l'ancien gouvernement aussi—jusqu'à donner des octrois pour l'usage de notre houille de l'Est ou de l'Ouest.

L'hon. M. EULER: Il n'est que juste, selon moi, de faire savoir au public que si les chemins de fer Nationaux perdent un million de dollars, il faut en attribuer la cause non pas tant à l'exploitation des chemins de fer, comme à une politique nationale, si vous l'appelez ainsi.

M. STEWART: Le Pacifique-Canadien utilise notre charbon sur toute sa ligne jusqu'à Kenora. Maintenant, est-ce le Pacifique-Canadien ou le peuple canadien qui y perd?

L'hon. M. MANION: C'est un argument bon à retenir.

M. MACMILLAN: J'aimerais apprendre de M. Vaughan jusqu'où on reçoit du charbon américain, c'est-à-dire, jusqu'à quel endroit dans l'Ouest le charbon américain parvenu à Fort-William devra se rendre pour faire concurrence au charbon albertain?

M. VAUGHAN: Il atteindra d'assez près Regina, Kipling, Dauphin et autres endroits semblables.

Sir HENRY THORNTON: Mais il ne s'y rend pas. Il pourrait s'y rendre, mais il ne le fait pas.

M. VAUGHAN: Il ne s'y rend pas.

M. STEWART: Il y a de nombreux autres points qui doivent entrer dans cette discussion; ainsi les personnages qui nous expédient ce charbon des Etats-Unis, eux qui possèdent les houillères ainsi que les moyens de transport, nous l'expédieraient à perte. Ils ne prétendent pas faire concurrence, et nous l'envoient pas pour faire une concurrence loyale aux houillères canadiennes. Conséquemment, il n'est pas juste de dire que le gouvernement canadien perd cette somme.

M. GRAY: Personne n'objecte, je le crois bien, à la politique adoptée par le chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Cette déclaration laissée ainsi en plan cause une mauvaise impression.

M. CANTLEY: Une autre question vient aussi se greffer sur celle-ci; quelles sommes les chemins de fer Nationaux ont-ils engagées dans des propriétés mi-

nières américaines? Quelles sommes ont-ils dépensées pour réparer et remettre en état ces propriétés? Et enfin que coûte ce charbon aux Etats-Unis? Si nous sommes pour étudier cette question, je prétends que nous devrions l'envisager sous toutes ses faces, et non pas seulement sous une seule.

L'hon. M. MANION: Il y a autre chose aussi, et le général Stewart vient de le mentionner dans ses remarques, c'est que le National-Canadien, le Pacifique-Canadien, et tous, tant que nous sommes, devons nous faire un devoir d'utiliser autant que possible les produits canadiens. Vous ne pouvez pas en faire uniquement une question de dollars et de cents. Une certaine partie de cette perte ne peut être qu'un droit ou une obligation raisonnable, et une question de loyauté envers notre pays. Je ne parle pas du National-Canadien plus que du Pacifique-Canadien. Mais toutes les lignes de chemins de fer, comme nous tous, devrions insister le plus possible sur l'utilisation des produits canadiens.

Il n'est pas très loyal d'affirmer, je crois, même en acceptant les chiffres énoncés par M. Vaughan, que les chemins de fer Nationaux perdent jusqu'à un million de dollars lorsque, comme on vient de le dire, le Pacifique-Canadien, chemin de fer privé, transporte du charbon canadien jusqu'à Kenora et s'en sert de la même manière. Il est bon d'envisager tous les aperçus de cette question. Je ne doute pas aussi pour un seul moment que les chemins de fer Nationaux, qui utilisent plus de charbon canadien, perdent de l'argent, mais puisqu'on veut consommer du charbon canadien et moins de charbon américain, il nous faut bien, autant que possible, tenir compte de tout.

Sir HENRY THORNTON: J'ai toujours compris que nous avions des obligations, et il s'agit d'apprécier jusqu'à quel point nous devions nous en acquitter vis-à-vis des houillères et des industries déjà établies dans les provinces Maritimes. Maintenant, on peut discuter si cette politique nous justifie de perdre ainsi un million de dollars, ou un demi-million, ou même un million et demi; mais la compagnie a toujours cru qu'elle avait certaines obligations envers les houillères des provinces Maritimes depuis qu'on les a établies et ouvertes; des populations se sont fixées dans ces différentes régions; ces individus consomment certaines quantités de provisions et de marchandises de toutes sortes lesquelles, en retour, font naître un trafic, et nous nous sommes efforcés de donner suite à cette politique qui, sans aucun doute, a occasionné de nouvelles dépenses.

Le PRÉSIDENT: Une question, s'il vous plaît. N'est-il pas vrai que l'industrie de la houille bitumineuse aux Etats-Unis est dans le marasme et que vous pouvez acheter du charbon à la mine, dans la Virginie, au prix ridicule de quatre-vingts cents la tonne?

M. VAUGHHAN: C'est parfaitement juste. Nous y achetons du charbon à soixante et cinq cents la tonne.

Le PRÉSIDENT: Soixante-cinq cents—c'est plus mal que je pensais. Bientôt, on vous le donnera.

M. BEAUBIEN: Je crois que ce charbon est meilleur que celui de la Nouvelle-Ecosse. Pour ce qui concerne la houille de chaudière, j'ai l'idée que la houille de la Nouvelle-Ecosse est inférieure à celle que le National-Canadien peut importer des Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Laissez les experts se prononcer.

M. BEAUBIEN: Je pose une question. Je cherche à me renseigner.

M. VAUGHAN: Puis-je vous dire, en réponse, que d'une manière générale, nous avons trouvé le charbon de la Nouvelle-Ecosse assez satisfaisant pour les besoins du chemin de fer.

M. BEAUBIEN: Et que dites-vous de la houille de l'Alberta?

M. VAUGHAN: La houille de l'Alberta est bonne.

M. POWER: Ceci nous amène à une autre question. Serait-il possible de savoir des employés supérieurs du National-Canadien combien nous coûte notre

patriotisme en exigeant d'acheter en toutes circonstances les produits canadiens. Après tout, c'est une question d'administration. Je présume que nous sommes tous engagés à cette politique et que chacun cherche, autant que possible, à acheter des marchandises canadiennes. Il ne m'appartient pas de dire si cette politique est sage ou non, mais nous y sommes tous engagés, quand même. Si en examinant les comptes du National-Canadien nous constatons que son charbon lui coûte un million de plus et qu'il sacrifie encore peut-être un et deux autres millions de plus pour d'autres choses, la compagnie pourra se justifier de ce gaspillage en disant qu'elle en agit ainsi dans l'intérêt national.

Le PRÉSIDENT: J'estime que c'est ce que nous devons faire. Je me rallie tout à fait à cette proposition qui n'a pas de plus ardent défenseur que moi. Nous ne voulons pas être injustes pour la compagnie sous ce rapport ni au sujet de toute autre question.

M. POWER: N'y aurait-il pas quelque moyen d'obtenir ces renseignements. Je suppose qu'on devra deviner.

M. VAUGHAN: Notre patriotisme ne nous impose guère de sacrifices pécuniaires sauf sous le rapport de la houille, parce que nous surveillons tout avec le plus grand soin. Réellement, il n'y a que le charbon que nous payons plus cher.

Sir HENRY THORNTON: Quelle serait la situation si vous importiez des rails d'acier de l'Allemagne, par exemple, ou de la Belgique?

M. VAUGHAN: Nous pourrions importer des rails d'Allemagne mais non pas de l'Angleterre à cause des frais, y compris les droits. Nous pourrions importer de quelques pays continentaux. D'une manière générale, nous pouvons acheter tout ce dont nous avons besoin au Canada, sauf le charbon, à un prix aussi bas que celui de l'article importé, plus les frais de transport, la douane, etc.

L'hon. M. CHAPLIN: J'aimerais que M. Vaughan fasse la comparaison entre les frais de transport de la Pennsylvanie et ceux de l'Alberta, pour distances égales. Pour le déterminer il faudrait savoir, il me semble, si les tarifs de l'Alberta en destination de l'Est sont basés sur les mêmes taux-milles des marchandises de Pennsylvanie en destination de l'Ouest.

M. VAUGHAN: Je dois dire à ce sujet, monsieur le président, que tout notre charbon importé, pour l'Ouest, est livré par voie d'eau à Fort-William; par conséquent, si nous prenons le coût, d'après les rapports de notre service de transport, du mouvement du charbon à l'ouest de Fort-William pour une certaine distance en comparaison du coût des expéditions de l'Alberta en destination des mêmes endroits du Manitoba et de la Saskatchewan...

L'hon. M. CHAPLIN: Vous avez à tenir compte du fait que ce charbon ne peut être livré que durant la saison d'été.

M. VAUGHAN: Oh, oui.

L'hon. M. CHAPLIN: Et entassé à cet endroit?

M. VAUGHAN: Nous tenons compte de tout cela. Nous considérons le coût de manutention, de l'emmagasinage et de l'intérêt sur le coût de notre approvisionnement de charbon pour l'hiver, et si quelques-uns des membres du Comité désirent plus de renseignements nous pouvons vous les communiquer au complet. Le Dr Camsell est là pour vous renseigner.

L'hon. M. MANION: Le transport du charbon de la Pennsylvanie à la tête des lacs coûte quelque vingt-cinq cents la tonne?

M. VAUGHAN: Oui, le tarif est moins élevé. Je puis dire que le coût du charbon américain livré à Fort-William, droits payés, est approximativement le coût du charbon albertain à mille milles à l'ouest de Winnipeg.

L'hon. M. MANION: Naturellement, il y a lieu aussi d'observer cet autre point que le National-Canadien se trouve exactement dans la même situation

que les autres consommateurs canadiens au point de vue de l'achat des produits canadiens. Je crois que nous sommes tous sur le même pied, les petits comme les gros acheteurs.

M. POWER: Si nous avions affaire à une entreprise privée et qu'en réponse aux critiques des actionnaires concernant les frais d'exploitation le directeur en chef leur dirait qu'il pourrait épargner un million en achetant le produit américain, eh bien! 90 p. 100 des actionnaires s'écriraient: "Pour l'amour du ciel, achetez le produit américain".

Le PRÉSIDENT: Et avec raison.

M. POWER: Je ne dis pas que l'on devrait en agir ainsi dans l'espèce, mais c'est une comparaison que nous devons faire.

Le PRÉSIDENT: Je ne trouve pas à redire sur votre attitude. C'est une question d'administration que de savoir si nous devons, oui ou non, continuer à utiliser ce charbon.

M. CANTLEY: Avant d'en finir avec la question du charbon, je désire signaler que depuis l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique la compagnie a dépensé environ un demi-million de dollars pour modifier et renouveler la houillère qu'elle possède aux Etats-Unis, et aujourd'hui elle peut acheter son charbon à cette houillère à la moitié du coût de production. Il faut tenir compte de ces faits. Vous n'économisez pas, mais vous perdez un demi-million de dollars, comme le fait remarquer mon bon ami d'Ontario.

L'hon. M. EULER: M. Vaughan nous a dit cela.

M. VAUGHAN: Le coût de production de notre charbon, à nos mines, c'est-à-dire le coût moyen en 1931, y compris l'intérêt, l'épuisement de la mine et la dépréciation, s'élevait à $1.07 la tonne.

M. CANTLEY: Je vais vous poser une question. N'est-ce pas un fait que l'année dernière et l'année précédente vous avez eu du charbon des mines voisines de la vôtre à un prix inférieur à votre coût de production?

M. VAUGHAN: Je crois que vous avez raison, quelque sous de moins.

L'hon. M. MANION: Jusqu'à quelle distance à l'ouest pouvez-vous utiliser économiquement le charbon des provinces Maritimes au lieu du charbon américain?

M. VAUGHAN: Jusqu'à Mont-Joli.

M. POWER: Vous n'auriez pas même à le faire descendre en bateau?

M. VAUGHAN: Nous pouvons importer aujourd'hui notre charbon par eau à n'importe lequel des ports du Saint-Laurent à meilleur marché soit des Etats-Unis, soit de l'Angleterre, à cause de la moins-value de la livre anglaise et les tarifs de transport actuellement peu élevés.

M. CANTLEY: Monsieur le président, une suggestion: si vous êtes pour acheter vos produits au plus bas prix possible, peu importe leur provenance, que ce soit d'Allemagne ou tout autre pays, alors vous feriez mieux d'abandonner le nom de National-Canadien.

L'hon. M. EULER: J'ai provoqué cette discussion. Je ne critiquais pas indûment cette pratique. Voici: si le charbon canadien coûte un million de plus que le charbon étranger, je ne crois pas que ce soit juste d'en faire un reproche au National-Canadien au strict point de vue affaires; c'est tout.

Le PRÉSIDENT: Je suis porté à vous appuyer, monsieur Euler, si vos prémisses sont exactes.

L'hon. M. EULER: Je me reporte aux paroles de M. Vaughan.

Le PRÉSIDENT: Parfaitement, et je suppose que ses chiffres sont exacts.

L'hon. M. MANION: Telle a été la coutume de tout temps, naturellement; ce n'est pas une politique nouvelle.

M. KENNEDY: Je voudrais me renseigner au sujet des automobiles. Est-ce que l'industrie de l'automobile ou les activités des autobus et des automobiles employés au transport des voyageurs ont enlevé au chemin de fer autant de trafic que l'industrie de l'automobile en a apporté aux chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: Envisageant la chose dans son ensemble, monsieur Kennedy, je dirais que j'ai cherché à approfondir cette question et mon opinion est que l'industrie de l'automobile est tellement associée à la prospérité industrielle générale en ce pays qu'elle a probablement créé plus de trafic pour les chemins de fer qu'elle ne leur en a enlevé. Est-ce que cela répond à votre question?

M. KENNEDY: Oui.

M. FAIRWEATHER: M. MacMillan a demandé:

> Combien d'hommes sont employés au service de colonisation en Europe à l'heure présente? Réponse: 17.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Beaubien désire ardemment obtenir certains renseignements au sujet de l'hôtel du National-Canadien à Ottawa. J'ai demandé à M. Bennett de venir ici cet après-midi, mais un débat a surgi en Chambre au sujet du rapport du Comité du Service civil et comme un amendement a été proposé, m'assure-t-on, il ne croit pas pouvoir s'absenter de la Chambre, mais on fera l'impossible pour reprendre cette question en tout premier lieu demain matin.

M. BEAUBIEN: Je ne veux pas que l'on répande par tout le pays que je désire jeter du discrédit sur le premier ministre du Canada. Je ne veux pas qu'on m'impute ce motif. Nous avons demandé aux employés supérieurs du National-Canadien toutes sortes de renseignements sur des questions de portée mondiale, et nous avons critiqué cette dépense-ci et cette dépense-là. Si le premier ministre veut bien se présenter devant le Comité, très bien; mais est-ce que les renseignements demandés ne pourraient pas être communiqués et ensuite si le premier ministre désire venir au Comité après que nous les aurons obtenus il sera libre de le faire. Je ne veux pas nuire à la réputation de qui que ce soit. Il n'y a aucune raison de nous refuser ces renseignements. On ne cherche à incriminer personne.

Le PRÉSIDENT: Mais, alors, monsieur Beaubien, à la condition que si les employés supérieurs du National-Canadien font des déclarations ici au sujet du premier ministre et de son appartement au Château-Laurier, la déclaration du premier ministre devra être communiquée en même temps à la presse.

M. BEAUBIEN: Sous ce rapport, monsieur le président, pourquoi le ministre des Chemins de fer était-il si empressé, l'autre jour, avant même d'avoir ces renseignements, de nous lire une lettre et lorsque je lui ai demandé pourquoi il lisait la lettre avant le dépôt des renseignements il répondit que c'était parce qu'il le voulait.

L'hon. M. MANION: Je vais moi-même répondre à cette question. Le seul fait que mon ami a fait cette demande au sujet de l'appartement du premier ministre implique qu'il y a des révélations intéressantes à faire à ce sujet.

M. BEAUBIEN: Pas nécessairement.

L'hon. M. MANION: Pourquoi n'avez-vous pas demandé, par exemple, des renseignements au sujet de l'appartement d'un autre que le premier ministre?

M. BEAUBIEN: Pourquoi les membres du Comité ont-ils voulu s'informer de la maison du président du National-Canadien? Cela fait partie des dépenses de la compagnie.

L'hon. M. MANION: Je ne m'y oppose pas.

M. BEAUBIEN: Nous cherchons à avoir ces détails depuis plusieurs jours.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas d'objection à ce que mon ami veuille se renseigner au sujet de l'appartement du premier ministre; mais lorsqu'il présente cette demande et que les journaux s'emparent de cette nouvelle à l'effet que le

Comité s'enquiert de l'appartement du premier ministre, je tiens à en mettre la responsabilité où il convient. Sir Henry a pris sur lui dans une lettre qu'il m'écrivit sans sollicitation, il y a un an et demi, de m'expliquer l'affaire tout au long et je vais consigner cette lettre. Maintenant, lorsque les chiffres concernant l'appartement du premier ministre seront présentés, j'estime qu'il n'est que juste, comme l'a dit le président, que le premier ministre, dont le désir est d'être présent ici, puisse nous donner sa version de l'affaire en même temps.

M. BEAUBIEN: Je me rallie parfaitement aux remarques du ministre. Mais l'information a été confiée aux journaux par le ministre lui-même avant que nous en sachions le moindre mot...

M. GRAY: Nous ignorons s'il y a même quelque chose à expliquer.

L'hon. M. MANION: Est-ce que mon ami s'oppose à ce que sir Henry en assume la responsabilité?

M. BEAUBIEN: N'importe qui pourra assumer cette responsabilité en tant que je suis concerné. Mais j'insiste pour avoir les renseignements que j'ai demandés tout comme les autres membres du Comité.

L'hon. M. MANION: Vous allez les avoir, mais le premier ministre du pays dont les affaires sont minutieusement scrutées a parfaitement le droit d'être présent pendant que sa conduite est discutée en Comité.

M. BEAUBIEN: Le ministre avait donc le droit de retenir la lettre jusqu'au moment d'avoir les détails.

L'hon. M. MANION: Oui, si j'avais voulu l'exercer, mais j'ai préféré la communiquer.

M. BEAUBIEN: Vous préférez ne rien faire au point de vue de la coopération; vous préférez agir comme il vous plaît.

L'hon. M. MANION: Mon ami me dira-t-il alors pourquoi il est descendu à Montréal pour chercher à déterrer des renseignements au sujet de...

M. BEAUBIEN: Qui?

L'hon. M. MANION: Vous.

M. BEAUBIEN: Je suis allé à Montréal?

L'hon. M. MANION: Oui.

M. BEAUBIEN: C'est mon affaire, et non la vôtre.

L'hon. M. MANION: Pourquoi mon ami ferait-il un voyage à Montréal pour chercher par des moyens détournés à avoir des renseignements au sujet de l'appartement du premier ministre? Ayez donc le courage d'agir équitablement et ouvertement...

M. BEAUBIEN: Le Comité y a bien envoyé deux de ses membres qui ont cherché à se renseigner...

L'hon. M. MANION: Il y a eu une motion à cet effet et c'était tout à fait convenable.

M. BEAUBIEN: Je fais partie du Comité comme n'importe quel autre membre.

Le PRÉSIDENT: La discussion en est rendue assez loin. Nous allons maintenant nous occuper d'autre chose.

M. GRAY: Laissez-nous avoir les faits.

M. POWER: Cessons cette obstination. Donnez-nous ce que l'on vous demande. Il y a eu déjà assez d'entêtement.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'entêtement; je prétends le contraire.

M. POWER: Nous ne pouvons pas obtenir les renseignements demandés et nous voulons les avoir. Nous resterons ici tout l'été s'il le faut.

Le PRÉSIDENT: Ils seront déposés lorsque le premier ministre pourra être présent.

M. BEAUBIEN: Quand?

L'hon. M. MANION: Demain matin.

M. BEAUBIEN: J'invoque le règlement. D'après la tournure de ce débat on dirait que le président et le ministre semblent croire que je cherche à discréditer le premier ministre. Je désire expliquer que ce n'est pas mon intention et le président peut confirmer que lorsque j'ai fait cette demande pour la première fois, j'ai exposé que ces rumeurs circulaient et que je désirais faire connaître les faits réels au public, parce que, quelque fois, il y avait trop de ces rumeurs au sujet de nos hommes publics.

L'hon. M. MANION: Mon ami parle des faits qui ont été révélés; ils ne l'ont pas été, mais ils le seront.

M. MCGIBBON: Je désire formuler une explication en réponse à M. Power et à d'autres. J'ai soulevé cette question en Chambre l'année dernière. J'ai attendu à dessein que sir Henry Thornton, le président, fût ici; je n'en ai jamais parlé en son absence. J'estimais qu'il convenait d'en agir ainsi et je crois que le premier ministre a droit lui aussi à la même courtoisie.

Le PRÉSIDENT: Ne vous en faites pas, il l'aura certainement.

M. GRAY: Très bien. Pas d'objection.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il ne nous reste plus rien sauf la feuille de bilan des bureaux de navigation. Et naturellement, j'ai hâte d'en finir avec cette enquête. Alors, j'aimerais à prendre cette question maintenant vu que sir Henry Thornton a dit que les employés supérieurs de la compagnie de navigation sont ici et nous pourrons en finir avec cela cet après-midi.

M. GRAY: Avant d'aborder la question des paquebots du National-Canadien, je veux faire quelques remarques, mais sans le moindre ressentiment. J'étais absent de la Chambre, lundi dernier, mais j'ai lu les "Débats" du 9 mai concernant les déclarations du ministre en réponse au chef de l'opposition. J'aimerais que M. Vaughan fût entendu avant d'aller plus loin afin de savoir si je ne fais pas erreur. Vous verrez à la page 2713 des "Débats" (édition revisée) l'exposé suivant de l'honorable ministre des Chemins de fer...

L'hon. M. MANION: Les "Débats" de lundi dernier?

M. GRAY: Avez-vous des objections?

L'hon. M. MANION: Non.

M. GRAY: Je ne le lirai pas en entier, mais simplement des extraits.

L'hon. M. MANION: Cela vous prendrait 20 minutes.

M. GRAY:

> "Il n'en reste pas moins vrai" disait le ministre en réponse au chef de l'opposition, "lorsque l'ancien gouvernement a accordé des entreprises pour des traverses, il n'en a presque pas accordé à des conservateurs. Je prétends qu'il ne s'agit pas ici d'un chemin de fer conservateur, ni d'un chemin de fer libéral; c'est un chemin de fer national. C'est pourquoi, lors de notre arrivée au pouvoir, j'ai déclaré à sir Henry Thornton qu'étant donné que, dans le passé on n'avait accordé qu'environ 10 pour 100 des entreprises pour traverses à des conservateurs, il n'était que juste de partager dorénavant ces entreprises entre conservateurs et libéraux, et c'est ce qui a été fait.

Et ensuite à la même page (édition revisée):

> Il n'est pas équitable que l'Etat achète toutes les fournitures de conservateurs, pas plus qu'il ne l'était sous le régime libéral de les acheter exclusivement des libéraux. Jusqu'à concurrnce de 90 p. 100, les fournisseurs de traverses, sous le régime libéral, étaient des libéraux. En toute franchise, j'avoue que nous achetons la moitié ou un peu plus des traverses

de fournisseurs conservateurs. Je l'avoue en toute franchise, parce que le réseau national ne doit pas servir d'instrument politique, ainsi que mon très honorable ami l'a fait dans les quelque deux dernières années de son administration.

Un autre extrait seulement, à la page 1714, édition revisée.

Je le répète, la direction des chemins de fer Nationaux a adjugé quatre-vingt-quatre de ces contrats, ou vingt-cinq pour cent, sans me consulter d'aucune façon. Plus tard, quand j'ai examiné la liste des adjudicaires, j'ai découvert que la plupart étaient des libéraux.

Le PRÉSIDENT: Des libéraux militants.

M. GRAY: "Plus tard, quand j'ai examiné la liste des adjudicataires, j'ai découvert que la plupart étaient des libéraux." Je désire savoir, et le Comité devrait savoir, si telle est la manière d'agir du ministre et de son gouvernement, de s'immiscer dans ces détails administratifs et de fouiller dans les contrats pour voir, comme il l'a dit, si les adjudicataires sont des libéraux ou des conservateurs et de donner ensuite des ordres, ou en faire donner, aux employés supérieurs ou aux acheteurs du National-Canadien. Est-ce bien là la politique établie du gouvernement? Et s'il en est ainsi nous devrions savoir si la politique adoptée relativement aux contrats de traverses s'applique à toutes les autres dépenses?

L'hon. M. MANION: Je répondrai d'abord à la dernière question. Il n'a jamais été question d'autres achats dans l'une ou l'autre section de la ligne. J'ai voulu vérifier la liste à cause des rumeurs relatives aux contrats de traverses. Personnellement, j'y vois peu de choses à critiquer. Le National-Canadien n'y a rien perdu et je n'ai même pas formulé d'accusations contre l'ancien gouvernement relativement aux contrats de traverses parce que c'est le National-Canadien qui a accordé les contrats et fixé les prix pour tout le monde. C'est ce qu'il faut dire au public. Je ne crois pas que le pays ait perdu un sou tant sous l'ancien gouvernement que sous le nôtre. La seule chose que j'ai reprochée à l'ancienne administration au sujet des contrats de traverses,—mais je ne veux pas reprendre cette controverse,—c'est qu'elle a acheté, à mon avis, des fournitures au delà de ses besoins, en 1929. Je ne veux pas revenir sur cette question. C'est la seule accusation que j'ai portée. Tant de questions ont été posées par les fournisseurs de traverses que j'ai cru devoir, naturellement, comme ministre des Chemins de fer m'enquérir et demander la liste des achats de traverses. M. Vaughan m'envoya une liste de producteurs de traverses et j'ai transmis cette liste à quelques députés représentant différentes parties du pays. J'ai demandé: "A quel parti appartiennent ces gens?" parce que j'entendais des plaintes que les amis de l'ancien gouvernement n'étaient pas traités avec justice. On avait formulé certaines accusations et je me suis informé auprès des gens où ces traverses étaient achetées de la couleur politique de ces fournisseurs, et ce sont les réponses que j'ai reçues.

M. GRAY: Parfaitement, le ministre a été très franc en différentes circonstances. Je désire savoir si le ministre, en vérifiant ces listes, a modifié cette manière d'agir de façon à faire un partage égal.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas modifié cette façon d'agir, mais j'ai conseillé de la modifier.

M. GRAY: Alors, nous dirons que vous avez changé les méthodes d'achats du National-Canadien.

L'hon. M. MANION: Non; je n'ai pas fait de changement. J'ai simplement fait remarquer à sir Henry que j'avais été informé que les traverses étaient achetées en grande partie des libéraux. Je le répète, notre chemin de fer n'est pas le chemin de fer des libéraux, des conservateurs ou des progressistes; c'est un chemin

de fer national. Je tiens à le répéter, il n'en a pas coûté un dollar de plus au National-Canadien, que ces traverses aient été fournies soit par des libéraux, soit par des conservateurs.

M. GRAY: Vous avez dit qu'en vérifiant la liste...

L'hon. M. MANION: Oui, je l'avoue franchement. Je n'y vois rien de mal.

M. GRAY: J'en viens simplement aux faits.

L'hon. M. MANION: Parfaitement.

M. GRAY: Telle est votre attitude. Vous dites que vous n'appliquez pas cette méthode aux autres achats.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas voulu intervenir au point de vue politique, de quelque façon que ce soit, dans les affaires du National-Canadien. Je dirai de plus que je défie les employés supérieurs de la compagnie de contredire la déclaration que je vous fais à l'effet que je n'ai jamais donné de conseil au National-Canadien, depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, qui ait coûté un dollar de plus à la compagnie.

L'hon. M. EULER: Je suis très intéressé à ce chemin de fer, comme entreprise nationale. J'ai toujours maintenu,—je crois que le gouvernement et le peuple du Canada ont maintenu,—que vous ne pouvez pas réussir avec le National-Canadien si vous laissez la politique intervenir dans les contrats. L'adjudication des contrats de traverses peut être le seul exemple d'intervention. Je ne dirai rien de l'ancien gouvernement ou de sa manière d'agir, mais je puis vous assurer que tant que j'ai fait partie du cabinet, pendant quatre ans, je n'ai jamais eu connaissance de contrats...

M. CANTLEY: Vous vous êtes arrangé pour n'en rien savoir.

L'hon. M. EULER: En toute justice à l'égard du ministre, j'ajouterai qu'il porta une accusation à l'effet qu'il faisait tout le contraire de ce que Charlie Dunning avait fait. Lorsqu'il prononça les mots "Charlie Dunning", M. Dunning était ici et on lui demanda en termes bien précis s'il avait exercé une influence quelconque relativement à l'achat de traverses pour le National-Canadien. Il répondit non et mon honorable ami resta assis à sa place sans jamais le contredire.

L'hon. M. MANION: Je ne croyais pas qu'il m'appartenait d'interroger contradictoirement Charlie Dunning. On l'avait fait venir ici particulièrement au sujet d'un contrat et du traitement accordé à sir Henry Thornton. Ce n'était pas mon devoir d'interroger contradictoirement Charlie Dunning. M. Dunning pouvait dire la vérité. J'ai pu en venir à une fausse conclusion au sujet de ce qui s'est passé, mais le fait demeure que mes renseignements étaient exacts.

L'hon. M. EULER: Je suis très heureux d'entendre mon honorable ami déclarer que Charlie Dunning pouvait dire la vérité parce que mon opinion est qu'il disait la vérité. Mais je désire que le ministre dise maintenant au Comité et au public en général si c'est vrai que l'influence politique compte pour quelque chose dans l'achat de traverses parce que je veux protester de toutes mes forces contre l'introduction de la politique dans l'administration du National-Canadien. Si vous tolérez la chose en ce qui concerne les traverses, il n'y a pas de raison pour ne pas la tolérer pour les autres achats, et de cette façon la compagnie sera importunée.

L'hon. M. MANION: Je ne vois pas la chose du même œil du tout. Mon ami se trompe en disant que la compagnie sera importunée. Si le National-Canadien achetait des traverses,—nous en resterons aux traverses,—et ne dépensait pas un sou de plus pour l'achat de ces traverses que le National-Canadien n'en dépenserait s'il était entièrement laissé à lui-même comme l'est, dirons-nous, le Pacifique-Canadien, alors au point de vue de l'économie je ne vois pas la différence d'acheter les traverses des progressistes ou des conservateurs, des libé-

raux ou de toute autre personne. Mais j'ajouterai que je suis d'accord avec M. Euler quand il a dit que le principe est mauvais. Mais tant que le National-Canadien est obligé de revenir au gouvernement,—quel que soit le parti au pouvoir,—au Parlement du Canada pour en obtenir des crédits considérables s'élevant jusqu'à $75,000,000 par année, le peuple de ce pays aura le droit de contrôler ces achats et le danger des interventions politiques existera toujours. L'idéal du National-Canadien devrait être, et c'était l'idéal de sir Henry Thornton, je crois,—bien que cet idéal, comme bien d'autres, a dû être abandonné,—l'idéal du National-Canadien devrait être d'en venir au point où il pourra régler ses propres affaires sans avoir à demander de garantie ou d'argent au gouvernement du Canada, pour diriger une entreprise nationale; alors, et alors seulement, pourrez-vous éviter ces interventions et des enquêtes comme celle qui a lieu ici aujourd'hui.

M. GRAY: En votre qualité de ministre, ne croyez-vous pas que vous devriez donner l'exemple?

L'hon. M. MANION: Parfait; mais mes honorables amis sont tellement plus honnêtes quand ils ont perdu le pouvoir que c'est toute la différence que j'y vois.

M. POWER: Je ne suis pas pour admettre cela, monsieur le président.

M. CANTLEY: Mais c'est vrai.

M. POWER: Je m'intéresse spécialement à l'aspect politique, au moins, de cette question et à l'appui de mon ami M. Euler, je crois que le peuple de tout le pays aimerait savoir définitivement si c'est la ligne de conduite,—telle qu'énoncée, si j'ai bien compris, dans les déclarations du ministre de lundi dernier,—que vous allez suivre à l'avenir. Je trouve que cette méthode est assez bien exposée dans cette déclaration:

> Pour faire voir comment les acheteurs de traverses pour...

L'hon. M. MANION: Quelle page?

M. POWER: Page 2713 des Débats, édition revisée du 9 mai 1932.

> Pour faire voir comment les acheteurs de traverses pour le National-Canadien ont appris à se comporter sous le régime de mon très honorable ami et de son gouvernement...

Il vise le chef de l'opposition:

> et de son gouvernement, je dirai qu'ils ont accordé cette année 84 de ces 325 ou 330 contrats sans me consulter aucunement, et que presque tous sont allés à des libéraux.

Maintenant, dois-je conclure que le ministre, après l'adjudication de 20 p. 100 de ces contrats, vérifia les noms de chacun des acheteurs, avec des dispositions, si je puis employer l'expression, " généreuses " relativement à leur allégeance politique, et donna l'ordre aux employés supérieurs du National-Canadien d'accorder les contrats à un tel et un tel, à tel autre et tel autre, à condition que le prix soit le même.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas cherché à donner d'ordres: je l'ai répété bien des fois.

M. POWER: Me suis-je mal exprimé — de conseiller?

L'hon. M. MANION: Non; de recommander, si vous le voulez. J'ai transmis les recommandations qui m'étaient parvenues de différentes personnes en ce pays dont plusieurs ne s'occupent pas de politique du tout. Oui, plusieurs ne se mêlaient pas de politique, mais ils ont eu des contrats avec mon consentement, avec mon assentiment, si vous le voulez, et plusieurs de ces gens étaient de vos amis.

M. POWER: Nous vous remercions de cette générosité. C'est à votre choix que je m'oppose.

L'hon. M. MANION: Mon indiscrétion, vous voulez dire.

M. POWER: Voici mon point: s'il est de la compétence et de l'autorité, — je m'imagine qu'il est de l'autorité, — si c'est l'intention du ministre de continuer de donner des recommandations, il est constant, pour moi du moins, que dorénavant le patronage politique sera à l'ordre du jour pour ce qui concerne les achats du National-Canadien; et s'il doit en être ainsi je voudrais bien le savoir.

L'hon. M. MANION: Mon ami veut en venir à une conclusion erronée. Le patronage politique n'est pas à l'ordre du jour sous quelque forme que ce soit dans l'administration du National-Canadien depuis que nous sommes au pouvoir. La seule intervention — si vous l'appelez ainsi — est celle dont je vous ai parlé franchement relativement à l'achat des traverses.

L'hon. M. EULER: Pourquoi ne pas cesser?

L'hon. M. MANION: Pourquoi n'avez-vous pas cessé vous-mêmes? Je n'ai pas soulevé cette discussion.

L'hon. M. EULER: Mettez fin au régime que vous avez inauguré.

L'hon. M. MANION: J'y mettrai fin si mon ami promet d'en faire autant quand son parti reprendra les rênes du gouvernement.

L'hon. M. EULER: Deux noirs ne font pas un blanc. Je prends mon ami au mot bien que je puisse ne jamais revenir au pouvoir. Je ne veux pas dire par là que son gouvernement va rester au pouvoir. Ce n'est pas en ce sens que je désire le voir interpréter mes paroles. Mais je lui promets que si j'ai jamais la moindre chose à faire avec la direction du National-Canadien il n'y aura pas de patronage politique.

L'hon. M. MANION: Vous auriez dû en faire autant lorsque vous étiez au pouvoir.

L'hon. M. EULER: Je l'ai fait absolument, en tant que je suis concerné.

L'hon. M. MANION: Oui, en tant que vous êtes concerné.

L'hon. M. EULER: Je ne puis parler qu'en mon propre nom.

L'hon. M. MANION: Lorsque la Commission royale fera son rapport, j'espère sincèrement qu'elle émettra des recommandations de quelque nature ayant pour effet de placer le National-Canadien dans une telle situation financière que le gouvernement, que ce soit le gouvernement actuel ou tout autre gouvernement à l'avenir, n'ai pas la moindre chose à faire dans son administration.

L'hon. M. EULER: Mon ami est bien courageux et s'il désire pratiquer ce qu'il prêche et s'abstenir d'exercer une pression politique ou d'accorder des contrats il peut le faire et j'aimerais à le voir suivre cette voie.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas exercé de pression politique du tout, sauf, comme je l'ai dit, dans le cas de ces contrats de traverses qui n'ont pas coûté un seul sou de plus au National-Canadien.

L'hon. M. EULER: Le principe était mauvais.

M. POWER: C'est une distribution de faveurs par un ministre qui est un ministre politique et un bon politicien.

L'hon. M. MANION: Oh! vous me flattez.

M. POWER: Je n'ai pas lu la liste des contrats. Lorsque je la verrai je pourrai dire dans quelle mesure il est bon politicien. Cela peut être un redressement. J'estime que le Comité a droit de savoir si oui ou non cette politique a été adoptée définitivement. Si elle ne doit s'appliquer qu'aux traverses, très bien, nous comprendrons qu'il s'agit des contrats de traverses seulement.

M. DUFF: Il nous l'a promis.

M. POWER: Non, il n'a pas fait de promesses.

L'hon. M. MANION: Je ne fais pas de promesses. J'ai simplement déclaré qu'il n'y a pas eu d'intervention politique du tout dans les affaires du National-Canadien.

M. POWER: A l'exception des traverses.

L'hon. M. MANION: J'ai expliqué la situation au sujet des traverses.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je n'ai nullement l'intention de prolonger la discussion. Mais je tiens à vous faire observer qu'après le changement de gouvernement en juillet 1930, j'ai eu l'occasion de me renseigner sur cette question des traverses à la demande de certaines personnes du Nouveau-Brunswick qui désiraient vendre des traverses au National-Canadien pour l'approvisionnement des années 1928 et 1929 et je n'hésite pas à dire ici que 90 p. 100 des entrepreneurs de traverses au Nouveau-Brunswick étaient des libéraux et que 90 p. 100 des traverses achetées étaient fournies par ces libéraux.

M. POWER: Connaissez-vous un entrepreneur qui n'est pas de la politique du parti au pouvoir et qui ne change pas de politique dès que le gouvernement du pays passe aux mains d'un autre parti? Je m'adresse à un politicien qui connaît son metier et je crois qu'il trouvera que j'ai raison.

Le PRÉSIDENT: Vous me flattez encore une fois.

L'hon. M. MANION: Permettez-moi de dire, avant d'abandonner l'aspect politique de cette question, que j'ai une copie au photostat d'une lettre écrite par un des amis de M. Euler — un de ses collègues dans l'ancien cabinet — en date du 17 octobre 1926 et adressée à M. Hanbury. Comme la lettre n'était pas marquée personnelle, j'ai bien le droit de la lire: —

DÉPARTEMENT DU RÉTABLISSEMENT DES SOLDATS
DANS LA VIE CIVILE

BUREAU DU MINISTRE,
CRANBROOK, le 17 octobre 1926.

CHER M. HANBURY,—J'ai votre honorée du 12 octobre. Je suis arrivé à Cranbrook hier et je resterai dans le district jusqu'à jeudi pour me rendre au nord de Golden. J'y prendrai la ligne principale et arriverai à Vancouver le soir du 25 octobre. Je m'attends à passer trois ou quatre jours en cette ville d'où je partirai pour me rendre à Victoria, retournant de là à Kootenay.

Je prends note de votre mention des traverses pour le National-Canadien pour lesquelles des soumissions ont été demandées et je vais envoyer un télégramme au département lui demandant de retarder l'adjudication des contrats jusqu'à ce que des nouvelles représentations puissent être formulées.

Avec mes amitiés.

Bien à vous,
J. H. KING.

M. W. F. HANBURY,
850 ouest, rue Hastings,
Vancouver, C.-B.

Cette lettre émane du docteur King, qui était ministre du rétablissement des soldats dans la vie civile.

M. POWER: Qu'avez-vous à lui reprocher?

L'hon. M. MANION: Je n'ai rien à lui reprocher pas plus qu'on ne peut trouver à redire à ma conduite.

M. GRAY: Je crois qu'il est des plus répréhensible que le ministre lise une lettre adressée à un ancien membre du Comité et qui est empêché par la maladie d'être présent.

Le PRÉSIDENT: Aucun blâme n'est porté contre M. Hanbury.

M. GRAY: Je dis qu'il devrait être présent pour répondre à cette lettre s'il le faut. Je m'oppose à la lecture de cette lettre, comme le premier ministre s'inscrit en faux avec tant d'énergie.

L'hon. M. MANION: N'y mêlez pas pour l'instant le nom du premier ministre; qu'il se défende lui-même.

M. GRAY: Oui. Nous serons heureux de l'entendre. Voici où je veux en venir: en dépit de ce que dit le ministre, que la manière de procéder a été modifiée, il affirme que la coutume suivie est autre et que les conservateurs obtiennent les contrats.

L'hon. M. MANION: Je n'ai rien dit de la sorte et je ne tolérerai pas que vous ou qui que ce soit m'attribuiez certains propos. J'ai dit que les contrats de traverses sont partagés entre les fournisseurs des deux partis politiques. — non pas entre ceux d'un seul parti.

M. GRAY: Vous avez modifié la coutume.

Le PRÉSIDENT: La liste ne renferme pas que des noms de fournisseurs libéraux.

M. GRAY: La coutume a-t-elle été modifiée ou non?

L'hon. M. MANION: Je ne l'ai pas modifiée. J'ai recommandé que les contrats de traverses soient adjugés aux fournisseurs des différents partis au lieu d'à ceux du même et la compagnie a favorablement considéré cette recommandation.

M. MUNN: Un mot à propos de M. Hanbury. M. Hanbury est un fabricant de traverses. C'est un marchand de bois et il a fourni des traverses durant des années.

M. KENNEDY: Il a été député.

M. POWER: Non.

Le PRÉSIDENT: C'était un candidat battu.

M. MUNN: En ce qui concerne les contrats adjugés, c'est un fait qu'on a acheté un nombre considérable de traverses de gens qui n'en fabriquaient pas. C'est ce à quoi je m'oppose. Peu m'importe que les adjudicataires fabriquent des traverses, qu'ils soient libéraux ou conservateurs, si les commandes doivent leur revenir; mais dans le cas présent, en parcourant la liste je me suis aperçu que les contrats avaient été adjugés à des gens autres que les fabricants, qui travaillaient à commission—à des gens qui, j'ose dire, ne pourraient distinguer entre une traverse et un rail.

L'hon. M. MANION: Puis-je bien faire comprendre que je n'ai nullement attaqué M. Hanbury non plus que le docteur King. Je ne considère pas que M. Hanbury non plus que tout autre député soit empêché d'accepter un contrat pour la fourniture de traverses aux chemins de fer Nationaux. Je faisais simplement remarquer que l'honorable docteur King, le ministre du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, s'est ingéré dans une certaine mesure dans les achats de traverses, comme on m'accuse de le faire.

M. DUFF: Voulez-vous avoir l'obligeance de nous dire comment vous vous êtes procuré cette lettre?

L'hon. M. MANION: Non! Je ne vous en dirai rien.

M. DUFF: Vous n'auriez pas dû la lire. C'est à peu près ce que j'ai vu de plus méprisable depuis les dix-sept ans que je suis député.

L'hon. M. MANION: Quand j'aurai besoin de leçons de morale ou d'étiquette je ne m'adresserai pas à vous.

M. DUFF: C'est la chose la plus méprisable dont j'ai été témoin au Parlement.

L'hon. M. MANION: Vous feriez mieux de me le dire ailleurs.

M. DUFF: Je vous le dis ici.

L'hon. M. MANION: Dites-le moi ailleurs.

M. DUFF: Je vous le répéterai ailleurs aussi.

L'hon. M. MANION: Très bien.

M. MACMILLAN: Cette question concernant les traverses a été examinée à plusieurs reprises, et je crois que nous devrions nous remettre au travail.

M. GOBEIL: Avant de passer à un autre sujet, j'ai un mot à dire. J'ai entendu tellement de protestations aujourd'hui que je veux protester aussi. Je veux protester contre ce que M. Euler et autres essaient de faire croire aux autres membres du Comité, que l'adjudication de 95 p. 100 ou autre pourcentage de la fourniture des traverses à des fournisseurs libéraux par l'administration précédente était l'effet du hasard. Je ne crois pas qu'ils vont convaincre bien des gens dans cette salle de ce fait. Et je dirai en outre que si le ministre actuel des Chemins de fer, par ses conseils ou recommandations, a obtenu que les contrats soient partagés entre les deux partis politiques de ce pays, il mérite des félicitations au lieu de critiques.

M. BEAUBIEN: Je crois que s'il les a partagés il s'est révélé piètre politicien.

M. DUFF: Ne serait-il pas à propos que sir Henry ou M. Vaughan nous dise comment ces contrats étaient adjugés dans le passé. On a porté l'accusation que des contrats ont été adjugés à des fournisseurs à cause de leur attaches libérales ou conservatrices. Entendons ce qui en est.

M. BEAUBIEN: Cela est arrivé ainsi.

M. DUFF: Je veux savoir comment cela s'est produit.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai aucune objection à le demander à sir Henry ou à M. Vaughan.

M. POWER: Le ministre peut-il nous dire quels sont les trois députés libéraux qui ont des contrats pour la fourniture des traverses à l'heure actuelle. Je brûle de le savoir.

L'hon. M. MANION: Je n'aimerais pas à le faire. J'ai parlé d'un député libéral. Je n'ai pas dit que trois avaient obtenu des contrats. J'ai dit que trois étaient intéressés à des contrats pour la fourniture de traverses.

M. DUFF: Vous avez parlé de trois députés actuels.

L'hon. M. MANION: Il y a un député libéral qui a obtenu un contrat pour la fourniture de traverses depuis des années.

M. POWER: M. Hanson est présent. C'est l'un d'eux.

L'hon. M. MANION: J'ai bien fait comprendre que je ne blâmais ni les libéraux ni les conservateurs d'avoir accepté ces contrats.

M. POWER: Je ne crois pas qu'aucun député n'en ait accepté. Je veux que M. Hanson témoigne et nous dise, comment il a réussi à obtenir ces contrats.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous devrions gaspiller le temps du Comité. C'est au Comité à dire si nous devrions l'entendre. Le Comité veut-il examiner le contrat de M. Hanson pour la fourniture de traverses?

M. DUFF: Nous avons le droit de l'interroger à titre de témoin.

Le PRÉSIDENT: Oui, si le Comité en manifeste l'intention.

L'hon. M. MANION: Je n'ai absolument rien à reprocher à M. Hanson. Je ne veux pas que les membres du Comité ou qui que ce soit croient que je critique M. Hanson, M. Hanbury ou tout autre député qui a pu obtenir un contrat pour la fourniture de traverses. Je n'ai critiqué ni M. Hanson, ni M. Hanbury, ni qui que ce soit.

M. MCGIBBON: Si l'on exclut les fournisseurs, tant libéraux que conservateurs, quels sont ceux qui vont vous approvisionner de traverses?

M. DUFF: Exactement. La chose est stupide.

Le PRÉSIDENT: Passons à l'étude des prévisions budgétaires de la marine marchande de l'Etat.

M. DUFF: Avant d'aborder ce sujet, pourrons-nous poser des questions sur les chemins de fer? Par exemple, je crois que le général Stewart a posé une question concernant les wagons particuliers. Y a-t-on répondu? J'ai été absent une partie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Non, nous n'en avons pas fini avec les chemins de fer. Peut-être cela sera-t-il possible demain. Il s'agit d'en finir avec M. Allan.

M. DUFF: Puis-je savoir si on a répondu à la question posée par M. Stewart?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. STEWART: On n'y a pas répondu.

Sir HENRY THORNTON: Nous nous procurons ces renseignements le plus vite possible.

M. DUFF: Combien de temps faudra-t-il?

M. FAIRWEATHER: Pour répondre à la question sous la forme qu'on l'a posée il faudrait au moins encore quatre ou cinq jours.

M. DUFF: Pourquoi si longtemps?

M. FAIRWEATHER: La question a été posée sous une forme très précise. On voulait savoir le point de départ et la destination de chaque wagon particulier. Naturellement, nous n'en tenons pas compte; ces wagons servent à des voyages d'affaires et par conséquent il faut tenir compte des déplacements de tous les directeurs d'affaires, des directeurs de districts et autres employés supérieurs, et nous avons été débordés par les dépêches depuis quatre ou cinq jours.

M. DUFF: S'il faut quatre ou cinq jours pour obtenir une réponse à ma question, je ferais peut-être mieux de poser une question plus simple touchant les wagons particuliers. Je serai bref. Je voudrais connaître le coût du nouveau wagon actuellement utilisé par le premier ministre, le coût total, y compris celui des trucks et de la carrosserie du wagon, qui se trouvait, je crois, aux usines des chemins de fer Nationaux à la pointe St-Charles lors de la construction du wagon; je veux connaître le coût global, y compris le montant dépensé par les décorateurs des Etats-Unis pour la remise à neuf de ce wagon. Je voudrais aussi savoir ce qu'est devenu l'ancien wagon n° 100 et combien on y a dépensé après qu'il eût été mis à la disposition des employés supérieurs des chemins de fer Nationaux?

L'hon. M. MANION: Puisque vous êtes en quête de ces renseignements, vous pourriez aussi vous enquérir du coût du premier wagon utilisé par M. Mackenzie King et vous pourriez également vous informer du coût du second wagon, le premier ne lui ayant pas plu?

M. DUFF: Je consens volontiers à le savoir. Je le veux, parce que le wagon tel qu'il était après l'élection de 1930, convenait aux déplacements de qui que ce soit et l'on n'aurait pas dû construire un nouveau wagon.

L'hon. M. MANION: Le premier wagon était tout à fait convenable, mais M. King en a demandé un autre. Nous obtiendrons tous les renseignements.

M. DUFF: Certainement.

M. MCGIBBON: Puis-je poser une question? Quand aurai-je les renseignements que M. MacMillan et moi-même avons demandés il y a environ trois semaines? Nous devrions les avoir maintenant.

M. DUFF: Je voudrais aussi savoir le coût du train particulier qui s'est rendu à Halifax en avril 1931 lors de l'arrivée du Gouverneur général au Canada.

Le PRÉSIDENT: Ce renseignement a été donné à la Chambre.

M. DUFF: Ce train était composé de douze wagons particuliers. J'aimerais savoir ce qu'il a coûté en tout.

Le PRÉSIDENT: Tous ces renseignements ont été donnés à la Chambre.

M. CANTLEY: Peut-être aimeriez-vous savoir les frais de voyage de M. King lors de sa visite aux Bermudes?

M. DUFF: J'aimerais également connaître les frais de voyage du colonel Cantley aux Antilles. Peut-être le colonel aimerait-il connaître les miens également.

Le PRÉSIDENT: Je crois que les allusions sont trop personnelles; nous ferions mieux de les éviter.

M. MCGIBBON: Je n'ai pas eu de réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'elle est prête. Le Comité n'a pas décidé s'il doit publier cette liste ou non.

L'hon. M. EULER: Vous allez publier tout le reste.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous que ces détails soient publiés?

L'hon. M. EULER: Certainement non.

M. MCGIBBON: Si M. Euler fait cette proposition, je l'appuierai.

L'hon. M. EULER: Je serai conséquent avec moi-même.

Le PRÉSIDENT: Cette liste a été transmise au Comité. Nous ne la lirons pas maintenant. Tous les membres du Comité peuvent l'examiner. Allons-nous maintenant essayer d'en finir avec les crédits de la marine marchande. Je tente d'y arriver depuis une heure.

L'hon. M. EULER: Nous en avons déjà disposé.

L'hon. M. CHAPLIN: Nous avons formulé un vœu à cet effet dans le rapport de l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: En toute justice pour le conseil d'administration, je dois dire que ce vœu s'adressait au gouvernement.

L'hon. M. MANION: Le conseil d'administration a également pris pour attitude que nous devrions nous défaire de cette marine. Telle a toujours été l'attitude de sir Henry Thornton, mais ce n'est pas aussi facile de s'en défaire que cela. Nous nous en sommes aperçu il y a quelques jours alors que certains navires étaient amarrés et que le conseil d'administration les a vendus à 10 ou 15 p. 100 de leur prix primitif. Nous avons adopté un arrêté ministériel concernant l'acceptation de cette offre sous réserve de protestations, parce que nous avons été d'avis que c'était une transaction pitoyable quant au prix, et maintenant les acheteurs refusent ces navires à ce prix.

Le PRÉSIDENT: Je remarque qu'on a fait une offre de $1.

M. POWER: Puis-je savoir s'il y a possibilité d'obtenir quelques renseignements sur ce très malheureux incident découlant du renflouement du *Prince David?*

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas un vaisseau de la marine marchande de l'Etat; c'est une des vaisseaux des chemins de fer Nationaux.

M. POWER: Je crois que le renflouement de ce vaisseau n'a pas été rémunérateur.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il ne l'a pas été. M. Allan est présent et nul doute qu'il veuille s'en aller. Monsieur Allan, quelles routes maritimes sont actuellement exploitées par la marine marchande de l'Etat?

M. ALLAN: Il y a les services de cabotage, ceux de Vancouver vers l'est, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le *Canadian Scottish* est arrivé à New-York il y quelques jours.

M. ALLAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quand y est-il arrivé?

M. ALLAN: Il est arrivé à Halifax le 26 mars.

Le PRÉSIDENT: C'était le terme de son voyage?

M. ALLAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je prends des exemples au hasard. Ce voyage étant terminé, je voudrais savoir s'il a été productif?

M. ALLAN: C'est-à-dire, sur les opérations de cette année? Je n'ai pas ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Généralement parlant, ce service est-il productif ou improductif dans une grande mesure?

M. ALLAN: Le service d'Australie est rémunérateur.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il entendre la lecture du rapport; il est très bref. Pouvons-nous en omettre la lecture?

L'hon. M. EULER: Donnez-nous les points importants.

Le PRÉSIDENT: M. Euler a suggéré que je vous cite les points importants.

M. ALLAN: Au cours de 1931 le service de l'Amérique du Sud a été effectué grâce à une subvention.

M. CANTLEY: Quel service?

M. ALLAN: Le service de l'Amérique du Sud, grâce à une subvention du ministère du Commerce. A la fin de l'année — en novembre pour être précis — par suite d'une modification tarifaire nous avons constaté qu'il était impossible de l'exploiter vu l'absence de toute cargaison de retour. Par conséquent, nous avons supprimé ce service en mars de cette année.

A cause de la crise, nous avons décidé de fusionner les services d'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Le service d'Australie qui était exploité à perte jusqu'alors accuse depuis sa fusion des profits, de mars jusqu'à la fin de l'année.

Le service de cabotage qui sert surtout au transport du bois de construction a accusé à peu près l'égalité entre les recettes et les dépenses.

Sir HENRY THORNTON: C'est à peu près tout ce qui concerne les points importants des quatre services de la marine marchande de l'Etat. Tous les membres du Comité ont vu le rapport annuel de la marine marchande de l'Etat; je ne crois pas que je puisse y ajouter grand'chose.

Je crois que la principale question et peut-être la question la plus importante que le Comité aura à considérer cette année, et qu'il a essayé de régler dans les années précédentes, a trait à ce que sera notre politique, au point de vue national, relativement à l'existence de la marine marchande de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Que recommandez-vous, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: J'ai déclaré l'année dernière — et je crois l'avoir peut-être déclaré au cours des années précédentes — que certainement, à mon sens et au sens des employés supérieurs de la marine de la compagnie, nous devrions prendre la résolution d'outiller la marine marchande de l'Etat afin qu'elle soit en mesure de concurrencer les vaisseaux plus modernes des autres lignes de navigation et faire face aux conditions du marché. Par conditions du marché, j'entends les tarifs et services océaniques. Si nous n'outillons pas cette marine, nous faisons aussi bien de nous en défaire. Nous essayons d'exploiter pour ainsi dire un service moderne avec un outillage qui convient très mal à cette fin. C'est assimilable à la définition du golf donnée par un professeur d'Oxford. Il a dit que le but du golf était d'essayer de lancer une très petite balle dans un très petit trou avec des instruments convenant très mal à cette fin, et c'est plus ou moins la situation qui nous confronte concernant notre marine marchande. Ces vaisseaux ont été construits en temps de guerre pour une fin bien définie alors et pour faire face à une certaine éventualité.

M. DUFF: Ils n'ont pas tous été construits avant la fin de la guerre.

Sir HENRY THORNTON: Je n'en sais rien. C'est ce qu'on m'a toujours dit. A tout événement, on s'était engagé à les construire pendant la guerre et nous

sommes maintenant embarrassés d'un certain nombre de vaisseaux qui ne sont pas adaptés au transport maritime en concurrence avec des vaisseaux plus modernes.

A mon sens il est inutile de nous livrer à un commerce tel que celui-ci par suite du désavantage du fait de facilités insuffisantes. Je recommanderais sans aucun doute qu'on nous donne une marine marchande que nous pouvons utiliser ou nous défaire de celle que nous avons.

L'hon. M. EULER: Vous ne recommandez pas réellement cela, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Je ne recommande pas l'exploitation de la marine marchande de l'Etat dans les circonstances actuelles, qui d'après ce que je peux voir vont se continuer pendant quelque temps, j'entends qu'il y a trop de vaisseaux pour le fret qu'ils peuvent transporter. Je crois que le gouvernement ferait preuve de stupidité en se lançant dans une politique telle que celle-là, mais j'ai exposé les deux alternatives.

L'hon. M. EULER: Quelle est la valeur présente des vaisseaux qui vous restent et combien leur exploitation vous fait-elle perdre par année?

Sir HENRY THORNTON: Ces renseignements apparaissent au rapport annuel. Le déficit d'exploitation, monsieur Euler, s'est élevé à $444,285.53 en 1931. Il ne s'agit que du déficit d'exploitation, la différence entre les recettes et les dépenses. En outre, il faut acquitter l'intérêt sur le coût de ces vaisseaux.

L'hon. M. EULER: Nous allons être obligés d'en venir là.

Sir HENRY THORNTON: C'est un fardeau.

L'hon. M. EULER: Il faut acquitter l'intérêt sur le coût d'établissement, que nous nous débarrassions ou non de ces navires, mais j'essaie d'établir les pertes que nous éviterions si nous nous défaisions de ces vaisseaux.

M. ALLAN: Si vous tenez compte de la subvention qu'il faudrait probablement acquitter pour le service de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, j'estime qu'à la fin de l'année la subvention serait supérieure à la somme consacrée à l'exploitation de ces trois vapeurs.

L'hon. M. MANION: Je pourrais dire pour la gouverne du Comité, que deux compagnies très responsables m'ont offert, en ma qualité de ministre, d'acquérir le service de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande sans subvention; mais il n'en est pas ainsi des autres services. Peut-être me permettra-t-on d'interrompre M. Allan pour dire que j'ai adhéré au vœu adopté par le Comité l'année dernière et j'y adhère encore. Je crois que nous devrions nous débarrasser complètement de nos vapeurs. C'est mon opinion personnelle et c'est probablement l'opinion du gouvernement. Mais il surgit la question des routes commerciales, des associations et relations commerciales établies et il s'agit d'induire des compagnies importantes à acquérir ces différentes routes exploitées actuellement par la marine marchande de l'Etat et par les vapeurs des chemins de fer Nationaux, et c'est là que se présente la difficulté.

Bien que deux compagnies m'aient proposé—par écrit aussi bien qu'oralement, à deux ou trois reprises—d'acquérir le service de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande sans aucune subvention, la proposition relative aux autres services n'est pas aussi claire. J'espérais que le gouvernement se déferait complètement de ces navires et en une seule fois, au lieu de les vendre un à un. Pour ma part, je crois que le pays devrait abandonner ces services et que des compagnies responsables devraient s'en charger.

L'hon. M. EULER: Et relativement à ces offres, croyez-vous ou ne croyez-vous pas que des compagnies privées se chargeraient de ce service et que nous ne perdrions rien si nous abandonnions les autres?

L'hon. M. MANION: Je crois que c'est vrai d'un certain nombre, mais je n'aimerais pas à recommander au gouvernement que nous abandonnions tout service avant d'être certain de la véracité de l'avancé fait par mon honorable

ami. Nous pourrions démembrer des associations et relations commerciales longtemps établies et cela pourrait leur être préjudiciable.

L'hon. M. EULER: Où?

L'hon. M. MANION: Par exemple aux Antilles. Comme M. Euler le sait, nous avons un traité avec les Antilles et ce traité renferme certaines considérations qui ont obligé le gouvernement à établir ses propres services de navigation ou à les établir par l'intermédiaire de compagnies privées.

Pourrais-je citer un exemple d'une offre qu'on m'a faite. Je crois l'avoir mentionnée ici auparavant. Les journaux en ont longuement parlé et j'aurais préféré qu'ils s'en abstinssent cette fois-ci, bien qu'il n'y avait aucun rapport, à propos de l'offre faite par une compagnie concernant l'acquisition d'un des services de navigation. Il y a un service vers l'est et un service vers l'ouest dans les Antilles, et je crois qu'il s'agissait du service vers l'ouest mais c'était une compagnie des Etats-Unis et je n'aimerais pas à recommander au gouvernement que cette compagnie ou n'importe quelle compagnie étrangère soit autorisée à acquérir l'un de nos services commerciaux et nous laisser plus ou moins à la merci d'une compagnie de navigation dont les actionnaires sont étrangers.

M. DUFF: Monsieur le président, ceci est étranger au sujet que nous débattons maintenant. Il y a deux questions, celle relative à la marine marchande de l'Etat et l'autre concernant les vapeurs des chemins de fer Nationaux. Je crois que ce sont les vapeurs des chemins de fer Nationaux qui font le service des Antilles; alors, pourquoi le ministre fait-il une observation concernant une toute autre question?

L'hon. M. MANION: M. Allan parlait du service de navigation de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande et il a dit qu'il ne croyait pas que nous pussions le faire assumer sans payer une subvention. Je désire simplement rectifier cet avancé, parce que nous pouvons le faire assumer sans subvention.

M. DUFF: Je croyais que vous aviez parlé du service des Antilles.

L'hon. M. MANION: Tous les services sont en relations étroites.

L'hon. M. CHAPLIN: Relativement aux Antilles, si nous avons conclu avec elles un traité qui nous lie, nous ne pouvons pas penser à nous y soustraire sans recevoir quelque chose des gens avec qui nous sommes liés. Restreignons-nous au traité australien et formulons un vœu à son sujet. Nous n'avons pas conclu de traité avec l'Australie, alors que c'est différent avec les Antilles, et je crois que comme nation nous devons observer nos traités.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je dire, monsieur le président, en réponse à la question de M. Euler que je ne pensais pas aux services des Antilles. Ils ne forment pas partie de la marine marchande de l'Etat. Je n'ai pas voulu faire allusion à l'abandon de ces services, non plus qu'à une entente précise ou à une obligation découlant d'un traité ou rien de la sorte. En disant que je croyais que nous devrions abandonner les services de navigation je pensais exclusivement à la marine marchande de l'Etat.

L'hon. M. EULER: Avons-nous conclu un accord avec n'importe lequel des autres Dominions relativement à la marine marchande de l'Etat?

Sir HENRY THORNTON: Non, nous n'en avons pas conclu.

L'hon. M. EULER: Alors il n'y a pas de motif, à mon sens, pour ne pas abandonner ces services.

L'hon M. CHAPLIN: Le vœu formulé par le Comité l'année dernière y avait trait. Nous n'avons pas fait mention du service des Antilles.

M. CANTLEY: Monsieur le président, j'ai déjà exprimé mes sentiments sur la marine marchande de l'Etat.

Elle comprend 29 vaisseaux; 24 ont un tonnage de quelque 8,000 tonnes, 2 un tonnage d'environ 10,000 tonnes et 3 un tonnage inférieur à 5,000 tonnes. L'ex-

ploitation de ces navires ne saurait être profitable pour le gouvernement ou le pays. Ils sont tous vieux. Ils datent tous de presque 15 ans. Leurs machines sont comparativement faibles. Par exemple, ces vaisseaux en partance de Montréal, de New-York ou de n'importe quel port de l'Atlantique afin de concurrencer les navires traversant l'Atlantique qui font 14 nœuds à l'heure, sont désavantagés parce qu'ils n'en font qu'à peu près 9. On ne peut pas les assurer. Ils sont désavantagés de toute manière et il est impossible de les exploiter avec profit.

Quelques-uns de ces vapeurs sont immobilisés. Je crois que les frais de leur immobilisation s'élèvent à près de $100 par jour. Le ministère me reprendra si je fais erreur. Cependant, nous avons 29 vaisseaux d'un tonnage global approximatif de 235,000 tonnes. Si ces vaisseaux se vendaient un prix moyen de $5 la tonne nous obtiendrions un peu plus de $1,000,000 ou $1,170,000. Cela semble un prix relativement bas, mais je hasarde l'opinion qu'avant que nous nous soyons défait de cette flotte nous n'obtiendrons pas en moyenne un prix plus élevé.

Selon moi plus tôt nous nous en débarrasserons, mieux ce sera, même si nous sommes forcés de donner ces vapeurs, parce qu'il est impossible de les faire exploiter profitablement. J'en suis tout à fait convaincu. J'ai eu le privilège ou l'occasion de m'occuper beaucoup de navigation. La compagnie avec qui j'étais en relations avait des vapeurs d'un tonnage global de 100,000 tonnes environ. Nos vaisseaux transportaient de la houille et du minerai. Nous transportions des cargaisons d'un à deux millions de tonnes par année environ et cette flotte ne peut être qu'improductive aujourd'hui.

Certainement, il faut nous débarrasser de ces vaisseaux le plus tôt possible. Je les mettrais en loterie afin d'éluder la charge qu'ils imposent, parce qu'ils constituent une charge et non pas un actif.

Je désire ajouter ceci: il y a trois petits vaisseaux, l'un de 3,973 tonnes, l'autre de 3,694 tonnes et l'autre de 4,554 tonnes. Je n'ai pas ce renseignement, mais si ces vaisseaux ont un entrepont voici la suggestion que je fais au ministre: on me dit qu'il y a environ 10,000 têtes de bétail au pays propres à l'exportation en Angleterre. S'il en est ainsi, il est de suprême importance pour les cultivateurs de l'Ontario et de l'Ouest que ce bétail soit transporté, et, si ce sont des vapeurs avec entrepont, je dépenserais de $15,000 à $20,000 pour les aménager en permanence pour le transport du bétail et je les mettrais en service à partir de Montréal. Ces vapeurs effectueraient le trajet aller et retour en 42 jours. Si leur lest d'eau est assez considérable il suffira au bétail. Il leur faudra aussi un poids mort et on pourra utiliser le maïs ou le blé, l'avoine ou l'orge, et ils reviendront avec du lest d'eau. Je crois que le taux actuel sur le Saint-Laurent est d'environ $12.50 par tête de bétail. Je ne peux pas comprendre comment une ligne de navigation peut transporter du bétail aujourd'hui à $12.50 et réaliser un profit. Il faut se souvenir qu'en plus de transporter le bétail l'armateur doit transporter le fourrage, de même que les bouviers qui accompagnent le bétail, et si le navire transporte 800 têtes de bétail il faudra à peu près 40 bouviers. L'armateur est obligé de loger ces hommes, de les nourrir et de les ramener au Canada à ses frais. Tout ceci est compris dans ce tarif de $12.50 par tête. J'ai eu connaissance qu'on a payé jusqu'à $45 par tête pour le transport du bétail par la route du Saint-Laurent. J'ai transporté du bétail en provenance de l'Argentine à raison de $68 par tête. J'ai transporté du bétail venant des Etats-Unis à environ $50 par tête. C'était vers le temps de la guerre, et c'est alors que cette flotte a été construite, mais les circonstances sont tout autres.

Je peux difficilement comprendre comment les gens de l'Ouest vont expédier outre-mer de 8,000 à 10,000 têtes de bétail d'ici la fermeture de la navigation sur le Saint-Laurent à moins d'une initiative de ce genre. Je suggère au ministre, si ce sont des vaisseaux avec entrepont, de dépenser une somme comparativement raisonnable et faible pour les aménager.

Il faut environ $4,000 à $5,000 pour adapter un vaisseau au transport de, disons, 800 têtes de bétail. Quand il est rendu outre-mer on peut faire de deux

choses l'une. Si le vaisseau revient, on utilisera 75 p. 100 des installations pour la traversée suivante; s'il ne revient pas, on jette les installations à la mer. Quand le vaisseau arrive outre-mer et qu'il revient pour une autre traversée, la coutume est de négocier un contrat avec une firme pour le nettoyage du vaisseau, l'enlèvement du fumier et des installations pour ce que vallent ces dernières. Si le vaisseau fait le voyage de retour, on garde les installations et il faudra probablement dépenser 12½ ou 15 p. 100 à la prochaine traversée afin de les remettre en parfait état. J'ai parlé plus longuement que j'en avais l'intention. Je me borne à faire cette suggestion au ministre: je crois que nous serions justifiés d'aider le cultivateur de l'Ouest à expédier son bétail outre-mer cette année à cause des conditions actuelles, non seulement les conditions du Nord-ouest, mais aussi celles de la province d'Ontario.

L'hon. M. MANION: Puis-je faire une observation à cet égard, colonel Cantley? Il y a quelques jours j'ai demandé à mon sous-ministre de faire préparer par M. Allan un rapport sur cette question et M. Allan nous a appris qu'un certain nombre de ces vaisseaux ont un entrepont. Il est à préparer un rapport sur les frais de transport du bétail et sur les pertes probables, le cas échéant. Nous sommes à étudier la question que mon ami propose.

M. ALLAN: Puis-je faire une correction, docteur Manion? On a suggéré d'affecter trois petits vaisseaux au transport du bétail. Il faudrait utiliser ceux de 8,400 tonnes.

L'hon. M. MANION: Je n'ai parlé d'aucun vaisseau en particulier. Vous m'avez signalé ou on m'a signalé que certains de ces vaisseaux avaient un entrepont et que leur utilisation pour le transport du bétail dépendait du coût de leur aménagement. On me dit que vous êtes actuellement à préparer un rapport sur les frais et les pertes possibles.

M. ALLAN: La perte approximative pour un laps de trois mois serait de $6,000 par vaisseau.

M. CANTLEY: Pour le transport de combien de têtes de bétail?

M. ALLAN: Trois cent soixante.

M. CANTLEY: Combien par vaisseau?

M. ALLAN: Trois cent soixante.

M. CANTLEY: Un vaisseau pourrait en transporter plus que cela?

M. DUFF: Combien?

M. ALLAN: Trois cent soixante têtes.

M. CANTLEY: J'ai fait la traversée alors qu'il y avait plus de 600 têtes de bétail dans l'entrepont.

M. ALLAN: Préconisez-vous un pont-abri? Il coûterait trop cher; il reviendrait à $22 par stalle.

M. CANTLEY: Pour combien de stalles?

M. ALLAN: Pour le nombre de stalles que vous voudriez installer sur ce pont; e parle du pont-abri.

M. CANTLEY: Je crois que mes chiffres sont exacts.

M. FRASER: Le cabotage du bois a-t-il fléchi?

M. ALLAN: Enormément.

M. POWER: Vous expédiez encore du bois de construction de la Colombie-Britannique afin de faire baisser les prix de l'épinette de l'Est?

Le PRÉSIDENT: L'est du Canada est vivement opposé à cette subvention du bois de construction de la côte du Pacifique expédié dans l'Est...

M. FRASER: Il y a une subvention?

Le PRÉSIDENT: Presque, puisque ce bois est transporté à perte; on acquitte la différence.

L'hon. M. MANION: Cette route rapporte un profit d'exploitation.

M. ALLAN: Oui; mais il y a deux autres vapeurs n'appartenant pas à l'Etat qui font ce service aujourd'hui, l'un à Montréal et l'autre part de Vancouver cette semaine.

Sir HENRY THORNTON: Ils ne nous appartiennent pas.

M. ALLAN: Non.

L'hon. M. MANION: C'est un autre service que d'autres compagnies ont offert d'assumer.

M. POWER: Puis-je savoir combien de millions de pieds de bois de construction de la Colombie-Britannique ont été transportés dans l'Est canadien au cours de 1931?

M. MACMILLAN: Ces vaisseaux pourraient-ils prendre des cargaisons de grain à Churchill?

Sir HENRY THORNTON: J'en doute, je crois qu'ils sont probablement trop lents et d'un tonnage trop faible.

M. DUFF: Monsieur le président, pendant qu'on est à préparer la réponse à la question posée par M. Power, puis-je poser celle-ci: tant qu'on se propose de faire naviguer ces vaisseaux de la marine marchande de l'Etat, faut-il avoir deux états financiers ou comptes de dépenses relativement à l'exploitation de ces vaisseaux? Pourquoi ne pas fondre les deux compagnies?

Le PRÉSIDENT: Les vapeurs des chemins de fer Nationaux et la marine marchande de l'Etat?

M. DUFF: Oui. Pourquoi avoir deux organismes différents? Cela doit certainement accroître les dépenses.

Sir HENRY THORNTON: Pas précisément. Ce sont des organismes distincts. Il y a des arrangements financiers différents pour chaque service et je ne crois pas qu'on puisse les fusionner. Bien entendu, cela serait possible par l'adoption d'une loi en ce sens.

M. DUFF: Pourquoi pas. Par exemple, on a enlevé un certain nombre de vapeurs à la marine marchande de l'Etat et on les a adjoints au service de navigation des chemins de fer Nationaux.

Sir HENRY THORNTON: Cela se peut.

M. DUFF: Pourquoi ne pas avoir un organisme unique?

Sir HENRY THORNTON: Tous les vaisseaux font à tous égards partie d'un même organisme.

M. DUFF: Voici deux bilans

Sir HENRY THORNTON: Oui, c'est vrai. C'est parce qu'ils ont été acquis en vertu de différents arrangements financiers.

M. DUFF: Je n'ai pas compris.

Sir HENRY THORNTON: On les a acquis en vertu d'arrangements financiers différents.

M. DUFF: Vous avez cédé aux chemins de fer Nationaux quelques vaisseaux de la marine marchande de l'Etat?

Sir HENRY THORNTON: S'il en est ainsi, il a dû y avoir une entrée à cet effet dans les livres.

M. DUFF: Pourquoi ne pas les fusionner?

Le PRÉSIDENT: Ils ne veulent pas. C'est déjà une première raison. Quant à moi, je suppose que...

M. DUFF: C'est là précisément où je veux en venir. Je m'oppose à ce qu'on cède à la marine marchande des chemins de fer Nationaux quelques vaisseaux de la marine marchande de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: C'est juste. Pourquoi cela?

M. ALLAN: Nous avons demandé au gouvernement canadien de transférer au service des Antilles des chemins de fer Nationaux les vaisseaux jaugeant 284-100 tonneaux, pour remplacer quatre vaisseaux d'un moindre tonnage (8,400) dont les frais d'exploitation étaient à peu près les mêmes.

M. DUFF: Je veux en venir à ceci. Vous n'avez aucun traité de commerce, si je comprends bien, vous obligeant à maintenir une ligne de vaisseaux marchands avec les Antilles.

M. ALLAN: Oui, il y en a un.

M. DUFF: Pour où?

M. ALLAN: Pour le service de l'est et de l'ouest.

M. DUFF: Vous n'avez certainement pas de traité se rapportant à l'ouest de Puerto-Rico.

M. ALLAN: Mais c'est très rapproché.

M. DUFF: Pourquoi avez-vous cédé au service des chemins de fer Nationaux pour les destiner au service de Puerto-Rico et de l'Amérique du Sud, des vaisseaux de la marine marchande de l'Etat?

M. ALLAN: Ce n'est pas ce que nous avons fait. Cependant, Puerto-Rico ne touche que de loin aux Antilles anglaises, et nous pouvons y prendre du fret dans notre voyage de retour.

M. DUFF: Vous perdez de l'argent.

M. ALLAN: Non, monsieur, nous faisons des profits.

M. DUFF: Non, vous ne faites pas de profits.

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons vous citer les chiffres, monsieur Duff.

M. DUFF: Je voudrais les avoir.

M. ALLAN: Pour mentionner la question du bois de construction, on en a transporté, en 1931, 59,727 tonnes, soit 30,000,000 de pieds, approximativement.

M. POWER: A peu près 30,000,000 de pieds?

M. ALLAN: Trente millions de pieds, soit 9,727 tonnes.

M. FRASR: Où a-t-on acheté ce bois? Sur le marché canadien ou...

M. ALLAN: Sur le marché canadien.

M. FRASER: Où?

M. ALLAN: Partout au Canada.

M. POWER: En concurrence avec le sapin canadien.

Le PRÉSIDENT: Dans mon opinion, c'est en concurrence avec le sapin de l'est du Canada.

M. POWER: Il peut y avoir du bois équarri.

M. ALLAN: Oui, il y a beaucoup de bois équarri.

L'hon. M. MANION: Si les vaisseaux des chemins de fer Nationaux n'acceptaient pas ce transport, une autre compagnie privée le ferait. De toutes façons, vous avez dû rencontrer de la concurrence.

M. ALLAN: La recette s'est élevée à soixante et un mille dollars, à Puerto-Rico, l'an dernier.

M. DUFF: Le fret brut.

M. ALLAN: Oui.

M. DUFF: Pas la recette; le chiffre brut?

M. ALLAN: Oui.

M. DUFF: Quels sont les frais d'exploitation?

M. ALLAN: Vous ne pouvez les calculer séparément.

Sir HENRY THORNTON: Vous ne pouvez les distinguer de l'autre service.

M. DUFF: Je m'oppose à cela. Je ne puis comprendre pourquoi en certains cas la marine marchande de l'Etat ou les vaisseaux des chemins de fer Nationaux ont dû maintenir certains services. Aux termes du traité des Antilles, on en a maintenu quelques-uns, mais je m'oppose fortement à ce que les vaisseaux de la marine marchande de l'Etat relâchent à certains ports pour y faire concurrence aux initiatives privées. C'est ce qu'ils font quand ils viennent mouiller à Puerto-Rico.

Sir HENRY THORNTON: C'est là une toute autre question, monsieur Duff. Aussi longtemps que nous aurons des vaisseaux, il nous faudra leur trouver des cargaisons, que nous les enlevions ou non aux compagnies privées.

M. DUFF: Vous ne tenez pas à maintenir un service sur lequel vous perdez de l'argent, et qui fait une concurrence déloyale?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que nous perdions de l'argent en venant mouiller dans ce port.

M. ALLAN: Je puis faire établir ce chiffre pour vous.

Sir HENRY THORNTON: C'est tout juste un arrêt que nous faisons en cours de route. Les frais en sont inclus avec ceux des autres arrêts, mais nous pouvons vous les faire connaître.

M. DUFF: Devez-vous relâcher à Puerto-Rico par suite du traité avec les Antilles?

Sir HENRY THORNTON: Non. Aussi longtemps que nous nous acquitterons de cette dernière obligation et arrêterons à Puerto-Rico pour y transiger des affaires avantageuses, il est recommandable de continuer.

M. DUFF: Je ne crois pas que vous réalisiez des profits.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que oui.

M. FRASER: Je voudrais savoir des employés supérieurs du réseau si le bois de la Colombie-Britannique est d'une variété ou d'une catégorie qui ne fait pas concurrence au bois de l'Est

M. ALLAN: Je ne puis vous répondre; c'est une question très difficile.

Le PRÉSIDENT: J'ai déjà étudié cette question parce que j'avais reçu quelques fortes plaintes à ce sujet. Je crois vous avoir déjà écrit à ce sujet, sir Henry. Les renseignements que j'obtins établissaient qu'une partie assez considérable de ces cargaisons étaient d'une variété ou catégorie de bois qui ne faisait pas concurrence avec ceux de l'est du Canada. Je crois devoir, en toute justice, l'avouer.

Sir HENRY THORNTON: De 65 à 70 p. 100 de ce bois ne venait pas en concurrence avec celui de l'est du Canada.

Le PRÉSIDENT: C'est le point principal.

Sir HENRY THORNTON: Je ne suis pas loin de la vérité.

M. ALLAN: Approximativement.

M. DUFF: Du bois équarri et des pilotis ronds?

M. ALLAN: Probablement équarri.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. ALLAN: A une ou deux reprises on a transporté des pilotis ronds.

Sir HENRY THORNTON: M. Allan prétend qu'on a transporté des pilotis ronds à une ou deux reprises.

Le PRÉSIDENT: Ces pièces devaient être très longues.

Sir HENRY THORNTON: Non, pas beaucoup; plus de 40 pieds.

M. ALLAN: De long.

M. DUFF: Ils transportent beaucoup de pilotis.

Sir HENRY THORNTON: Non, monsieur Duff.

M. DUFF: C'est ce que vous avez fait, il y a deux ans.

M. ALLAN: Pas au cours des deux dernières années.

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que nous l'ayons fait.

M. DUFF: J'en sais un qui en a déjà déchargé assez à Digby pour y construire un grand quai. Un de mes hommes voulait obtenir du pin de la Colombie-Britannique pour en faire le pilotage; soit un mélange de pilotis secs et verts, prétendant que cet agencement durerait plus longtemps que toute autre chose. Je ne fais cette déclaration que pour ce qu'elle vaut.

M. DUFF: Il n'est pas aussi bon que le sapin du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Le PRÉSIDENT: Je partage l'opinion de M. Duff. Ce bois a un avantage, c'est d'être d'une longueur que nous ne pouvons avoir dans l'est du Canada, sans avoir à le payer un prix élevé.

Sir EUGÈNE FISET: 12 pouces par 12 pouces sur 40 pieds.

M. DUFF: Je demande l'adoption de ce rapport.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le service des chemins de fer Nationaux aux Antilles. Monsieur Allan, y a-t-il quelque amélioration dans la situation.

M. ALLAN: Il y a une légère amélioration. Je crois même que nous avons constaté une amélioration très sensible au cours de l'année.

Le PRÉSIDENT: Cette nouvelle me réjouit.

M. DUFF: Voulez-vous me dire pourquoi il vous faut exploiter ces navires?

M. ALLAN: Nous y sommes obligés par traité.

M. DUFF: Quelle obligation?

M. ALLAN: Celle qui a trait au service des marchandises dans les îles de l'est, avec le service des passagers.

M. DUFF: Avec points de départ de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick?

M. ALLAN: Montréal, en été; Halifax et Saint-Jean, en hiver. Nos navires partent d'Halifax.

M. DUFF: C'est compris dans le traité.

M. ALLAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ces cargos font des profits ou des pertes?

M. ALLAN: Les navires de l'Est?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. ALLAN: Les navires de l'Est ne nous apportent pas de profits; les cargos voyagent à perte. C'est pour cette raison que nous avons demandé le transfert de trois vaisseaux d'un plus fort tirage de la marine marchande de l'Etat pour les destiner au service des marchandises que les chemins de fer Nationaux font aux Antilles. Il sont à peu près du même genre que les plus petits, et nous pouvons les faire circuler avec une économie de 25 p. 100.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'on a fait.

M. ALLAN: C'est ce qu'on a fait.

Le PRÉSIDENT: Vous avez donc ainsi fait des économies? Je constate que dans la série des navires du type *Lady*, et les cargos, il y a une diminution dans les recettes d'exploitation. Recevez-vous votre part du fret, disons, des Barbades?

M. ALLAN: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Quels efforts tentez-vous? Je crois savoir que la concurrence est très serrée à cause des navires vagabonds de la *Ocean Dominion Line*.

M. ALLAN: Et des autres navires vagabonds étrangers, monsieur.

Le PRÉSIDENT: En outre?

M. ALLAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: A l'enchère?

M. ALLAN: A l'enchère. Nous avions, il y a deux ans, un taux de transport de 19 cents pour le sucre, qui constitue le principal article d'exportation des Barbades. Pour fixer nos prix au même niveau que ceux des navires vagabonds, il nous a fallu, cette année, abaisser ce taux à 12 cents sur le sucre.

Le PRÉSIDENT: A la longue ce peut être un bon placement.

M. ALLAN: Peut-être.

Le PRÉSIDENT: Je croyais, il y un an, que vous pourriez obtenir ce transport si vous baissiez vos taux.

M. ALLAN: C'est ce qu'il nous faut faire.

Le PRÉSIDENT: Pour mon compte personnel, je professe qu'il est souverainement injuste de la part des citoyens des Antilles anglaises de ne pas favoriser cette ligne, après tout ce que nous avons fait et dépensé pour établir de bonne fois cette magnifique flotte de navires en exécution du traité avec les Antilles.

M. FRASER: Quelle proportion du fret avons-nous accaparée?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'ai cherché à savoir il y a un an, quand j'y suis allé, et cette proportion était assez forte.

L'hon. M. MANION: Racontez les difficultés que vous recontrez cette année au sujet du sucre.

M. ALLAN: Nous avons décidé cette année de faire quelque chose pour rencontrer cette concurrence des navires vagabonds à la Barbade. Nous n'avions pas transporté, au cours de toute l'année dernière, une seule livre de sucre provenant de l'île de la Barbade.

M. FRASER: En avez-vous transporté cette année?

M. ALLAN: Oui. Nous avons dû baisser nos taux.

Sir HENRY THORNTON: Pour nous mettre au niveau des prix.

M. ALLAN: Pour faire face à cette concurrence. Et nous avons reçu, jusqu'à présent, 38,000 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Quelle proportion—la moitié?

M. ALLAN: Moins de la moitié. On estime à 75,000 tonnes la récolte expédiée au Canada. Nous recevons de la Barbade au moins 75,000 tonnes de marchandises.

M. FRASER: Vous venez de dire que vous vous attendiez à faire mieux cette année. Comment cela?

M. ALLAN: En diminuant nos frais d'exploitation.

M. FRASER: Non pas à cause de l'augmentaton du trafic.

M. ALLAN: Non. Je doute beaucoup que nous ayons une augmentation dans les profits que nous réalisons dans le service de l'Ouest.

M. CANTLEY: Que transportez-vous de Demerara?

M. ALLAN: Du sucre, du riz et du cacao en fèves...

M. CANTLEY: Quel taux de transport fixez-vous?

M. ALLAN: Le même. Il est impossible d'en fixer un pour une île et un autre pour l'île voisine.

Le PRÉSIDENT: La distance n'y fait rien.

M. ALLAN: Absolument rien.

Le PRÉSIDENT: Vous soutenez toujours la concurrence que vous fait la *Ocean Dominion?*

M. ALLAN: Absolument.

M. DUFF: Je viens de parler de la double comptabilité, pour ces deux services. Je constate que les frais d'administration des bureaux-chefs—je ne veux pas critiquer, mais je parle ici comme homme d'affaires—des navires faisant le service des Antilles sont de $300,000, tout comme ceux de la marine marchande de l'Etat. Je remarque que l'administration et les salaires des employés de bureaux des vaisseaux des chemins de fer Nationaux coûtent $175,000, alors que ceux de la marine marchande de l'Etat s'établissent à $153,000; ce qui forme déjà un total de $320,000 pour les salaires des employés de bureaux et l'administration. Il me semble que c'est trop pour une entreprise qui nous rapporte si peu.

M. ALLAN: Il ne s'agit pas seulement des bureaux-chefs. On y comprend tous les bureaux.

Le PRÉSIDENT: Ce chiffre comprend les déboursés pour l'administration et les salaires des employés dans tous les bureaux. Cependant M. Duff me paraît encore ici avoir raison. Ce chiffre semble trop élevé.

M. ALLAN: Il représente seulement 8.3 p. 100 des recettes totales.

M. DUFF: Je constate aussi, en plus de cela, une somme de $106,000 pour les agences à l'étranger.

M. ALLAN: C'est pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

M. DUFF: Je parle des entrées aux pages 6 et 16.

M. ALLAN: Ces $106,000 représentent ce que nous coûtent les bureaux de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

M. DUFF: En plus des bureaux-chefs?

Le PRÉSIDENT: Le total en a été réduit de $40,000.

M. DUFF: Peut-être, et c'est justement pourquoi on devrait, ce me semble, fusionner les deux bureaux.

Le PRÉSIDENT: A Bridgetown, nous avons la firme Austin.

M. ALLAN: Sur une base de commission.

Le PRÉSIDENT: Est-ce une bonne politique? Ne serait-ce pas mieux d'y placer nos propres gens?

M. ALLAN: Nous ne pouvons songer à établir, dans tous ces îlots, des bureaux qui nous soient propres. Nous maintenons à la Barbade un agent général qui s'occupe des Antilles. Il lui faut visiter onze ports d'escale.

Le PRÉSIDENT: Il est censé voir aux affaires et préparer les contacts.

M. ALLAN: Et surveiller les agents.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que ce soit nécessaire?

M. ALLAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il est très intelligent.

Sir HENRY THORNTON: Il nous faut surveiller et vérifier les allées et venues de ces agents.

Le PRÉSIDENT: C'est une maison d'affaires d'excellente réputation?

M. ALLAN: Oui.

M. DUFF: Il est six heures. Je demande l'adoption du rapport.

M. MCGIBBON: J'ai parcouru cette liste de noms énumérant les artistes de la radio, et j'aimerais aussi prendre connaissance de celle de l'année précédente.

Le Comité s'ajourne au vendredi, 13 mai, à onze heures du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 231, 13 mai 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le premier article de notre programme ce matin a trait à la question posée par M. Beaubien touchant les améliorations du Château Laurier.

Sir HENRY THORNTON: Voici la question posée par M. Beaubien: " Quelles sommes les chemins de fer Nationaux ont-ils dépensées pour l'aménagement de l'appartement du premier ministre au Château Laurier? Quel est le nombre des pièces qu'il y occupe? Et quel loyer paie-t-il?" Voici les réponses: (*a*) les dépenses occasionnées par l'aménagement de l'appartement du premier ministre, altérations imputables sur le compte du capital, $29,005.68; imputables sur les recettes d'exploitation, $61,626.72; total, $90,632.40; ameublement, imputables sur le compte du capital, $20,111.54; imputables sur le compte d'exploitation, nil; grand total, imputable sur le compte du capital, $49,117.22; sur le compte d'exploitation, $61,626.72; total, $110,743.94. (*b*) Nombre de pièces, 17, altérations faites dans 15.

(*c*) Loyer, $400 par mois.

Le très hon. M. BENNETT: Monsieur le président, on a attiré mon attention sur certaines rumeurs qui ont couru depuis quelque temps à propos de ces dépenses, et, à ce sujet, je crois opportun de faire sans délai une déclaration. J'ai habité le Château Laurier depuis mon entrée au Parlement. Quand je devins chef de l'opposition, j'obtins de meilleurs quartiers que ceux que j'avais eus auparavant. Un jour, sir Henry Thornton, venu me voir à ma chambre pour causer d'affaires, me dit ceci: " Comment aimez-vous votre appartement? " Je lui dis que je l'aimais beaucoup; il était alors au rez-de-chaussée, du côté ouest, les fenêtres donnant sur les édifices du Parlement. Il me répliqua: " Je voudrais aménager un appartement au bout de ce passage " ou quelques mots à cet effet. En définitive, j'en arrivai à la conclusion que j'y trouverais des quartiers plus commodes pour ma sœur et moi. Après l'élection, on aborda encore cette question, et je me souviens d'avoir quitté le pays au mois de septembre, comme on le sait, et plus tard, le 3 d'octobre 1930, comme j'en avais déjà causé avec un de mes collègues, j'appris que les altérations projetées au château devaient entraîner une dépense de $50,000, et que mon wagon privé, dont je parlerai plus tard, coûterait plus qu'on ne l'avait d'abord prévu. J'expédiai immédiatement à sir George Perley le câblogramme suivant: J'en conviens. On ne devrait pas faire au Château ni au wagon privé les réparations projetées au coût indiqué. Toutefois, avais l'intention de payer l'intérêt ".

Telle est la dépêche que j'envoyai. Elle portait la date du 3 octobre 1930. J'étais alors à Londres. On observera donc que les déboursés prévus pour les altérations du Château étaient de $50,000. Je tiens ici un mémoire de la main de sir Henry Thornton établissant que tel devait être le coût maximum. " Comme question de fait, bien que nous n'ayons pas encore calculé le coût estimatif des travaux, le chiffre maximum serait de $50,000, et Schofield croit que les dépenses seront plutôt de $35,000 ou $40,000". Voici ma position vis-à-vis l'hôtel. Je ne savais pas que les déboursés devaient atteindre un chiffre comme celui qu'on a divulgué cette année. Je n'ai pas pris possession de cet appartement, parce que je me trouvais alors seul, mais quand j'appris la rumeur voulant que les dépenses fussent de beaucoup plus élevées que ce qu'on m'avait dit, je trouvai qu'il était

peu opportun de l'occuper. Au mois de septembre 1931, le gérant de l'hôtel m'aborda. Je n'occupais pas encore l'appartement. Au cours de ce même mois, je lui demander quel était le loyer. Il se mit en communication avec Montréal. Je ne puis dire s'il y est allé ou s'il a tout simplement correspondu. Comme j'avais déjà convenu avec lui que je consentirais à payer comme loyer 6 p. 100 de toutes les dépenses à faire, il me dit que, tout compté, le total de $80,000 serait une somme raisonnable sur laquelle je devrais payer ce 6 p. 100, et je conclus à $5,000. Mais je n'exerçai aucune pression sur lui. Il soumit la question à Montréal, pour me dire ensuite ce que serait le loyer. Plus tard il m'avoua que cette somme constituait, dans la crise que nous traversions, un juste loyer pour l'occupation durant toute l'année de ces chambres d'hôtel, mais il me rappela aussi qu'on s'attendait, ce qui était désirable, à me voir dépenser de fortes sommes dans l'hôtel à titre d'hôte, plutôt que d'aller à l'extérieur. Ce fut le 17 septembre, je crois, que je pris possession de cet appartement. Je ne tiens pas un compte très détaillé des déboursés que je fais. Je dépense mon argent quand j'en ai, et c'est tout le compte que j'en tiens. Mais je demandai au teneur du grand livre de l'hôtel de me faire tenir un état des dépenses que j'avais faites, et je l'ai ici sous la main, tel qu'on me l'a donné. Au cours de 1930, j'ai payé à l'hôtel la somme de $11,943.67, et au cours de cette même année j'avais été absent pendant cinq mois, et n'en ai pas moins payé pour l'appartement que j'occupais. En 1931, bien que je me fusse absenté pendant deux mois, j'ai payé le loyer de mon appartement pour douze mois; j'ai payé la somme de $19,838.38; quant à l'année 1932 j'ai versé à l'hôtel, pour les quatre premiers mois, $8,236.06. Voilà les chiffres que m'a donnés hier le comptable de l'hôtel.

M. DUFF: Ces chiffres comprennent le loyer et tout le reste?

Le très hon. M. BENNETT: C'est la somme que j'ai payée à l'hôtel. Je pourrais conclure cet exposé en ajoutant qu'une partie de cette somme représente des remboursements de sommes empruntées. Je n'ai pas l'habitude de porter beaucoup d'argent; il m'arrive de demander $50 ou $25, et ces emprunts sont compris. On ne les a pas séparés; je ne puis dire ce que représentent ces petits emprunts. Je fais cet aveu, monsieur le président, afin qu'il ne subsiste aucun malentendu. Voilà les chiffres pour cette période, les chiffres qu'on m'a fournis, et c'est tout ce que je puis en dire. J'ai l'impression qu'on a dû faire erreur quant au chiffre des réparations. Monsieur le président, la plupart d'entre vous savent où sont situées ces pièces. Elles sont dans la partie ouest de l'hôtel, quelques petites pièces comprennant des cabinets. Je persiste à croire que les chiffres sont exagérés. Vous noterez les chiffres qu'on m'a soumis à Londres. Je quittai le Canada au mois de septembre. Quand on me communiqua le renseignement, j'envoyai le câblogramme. A mon retour, le Dr Manion, le ministre des Chemins de fer, me montra la lettre qu'on a lue ici. Pour quelque raison les travaux s'exécutèrent lentement. Ce n'est qu'en septembre que je pris possession de l'appartement. J'ai toujours payé les comptes qu'on m'a présentés, dans cet hôtel comme dans les autres. J'ai loué cet appartement à l'année, et j'en ai payé le loyer, absent ou non. Je désire faire savoir au Comité, comme à tous ceux qui désirent poser des questions, que je n'ai jamais cherché à obtenir d'un fonctionnaire ou d'un ministère des services gratuits. Et ce n'est pas mon intention de le faire. S'il est quelque chose que toute ma vie j'ai voulu éviter, c'est bien cela. Ni la Ferme expérimentale, ni le ministère des Travaux publics, ni les autres ministères du service public n'a contribué à mon bien-être, ne m'a pourvu de domestiques ou aidé de quelque manière que ce fût. Les sommes que je viens de vous indiquer, monsieur, sont celles que j'ai payées à l'hôtel, à l'exclusion des pots-de-vin. Voilà la situation, et j'ai versé de fortes sommes.

Maintenant, quant au wagon particulier au sujet duquel on a posé des questions. Je me souviens que la compagnie m'a demandé comment j'aimais mon wagon. J'ai répondu qu'il comportait pour moi certains inconvénients, et

on m'a répliqué: "Nous sommes à construire un nouveau wagon, ou nous avons besoin d'un wagon d'affaires. Nous le changerons, si vous le désirez." Et j'ai répondu: "Je préférerais un autre aménagement." Je n'y pensai plus, jusqu'au jour où je reçus à Londres de sir George Perley la dépêche que je viens de lire. A mon retour on échangea mon wagon pour le wagon nº 100. J'examinai les bogies de mon wagon; ce sont des bogies usagés. Je les examinai une autre fois, alors que la question fut soulevée. Je ne puis voir qu'il en soit résulté une dépense. Ce qui est arrivé, c'est qu'on a changé un wagon pour un autre. Voilà tout. Et celui qu'on a donné en échange était un wagon en voie de construction, ou qu'on devait construire peu après sur les bogies usagés qui le portent encore. Je crois qu'on a, au cours des années passées, procuré un wagon particulier au premier ministre. Si cette coutume n'est pas à souhaiter, je m'en consolerai bien. Il m'importe peu que j'en aie un ou non. Voilà, il me semble, tout ce que je puis ajouter là-dessus, et je suis disposé à répondre à toute question que l'on peut me poser à ce sujet.

M. GRAY: Monsieur Bennett, vous vous êtes volontiers offert comme témoin?

Le très hon. M. BENNETT: Oui.

M. GRAY: Je voudrais vous poser une ou deux questions au sujet de l'hôtel. Vous avez entendu la déclaration faite aujourd'hui par sir Henry Thornton à l'effet que votre appartement comprenait 17 pièces?

Le très hon. M. BENNETT: Quinze.

M. GRAY: J'ai compris 17.

Le très hon. M. BENNETT: Je crois qu'on a dit 17 dans le présent appartement, y compris les salles de bains.

Le PRÉSIDENT: Voici ce qu'énonce la déclaration:

Nombre de pièces, 17; altérations faites à 15.

Sir HENRY THORNTON: Voici l'explication. On a inclus dans cet appartement deux pièces sans les réparer ou sans y faire de réparations considérables.

M. GRAY: Monsieur Bennett, je ne crois pas faire erreur en disant que vous avez passé une grande partie de votre vie dans les hôtels?

Le très hon. M. BENNETT: Oui.

M. GRAY: Et vous êtes bien au fait des prix ordinaires des chambres d'hôtels?

Le très hon. M. BENNETT: Je suis parfaitement au fait des prix d'hôtels, et je sais que c'est une question de taux annuels basés sur la location moyenne.

M. GRAY: Puis-je vous demander ce que vous payiez auparavant pour votre appartement?

Le très hon. M. BENNETT: Je ne me souviens pas du prix exact, mais comme je n'en ai pris possession qu'au mois de septembre, j'ai demandé qu'on me fît connaître le montant des sommes versées à l'hôtel en 1930, et j'ai constaté que j'avais payé à l'hôtel $11,943.67.

M. GRAY: Je me soucis peu de ce que vous avez payé à l'hôtel; je voudrais connaître le loyer que vous payiez pour l'appartement que vous occupiez avant celui-ci.

Le très hon. M. BENNETT: Je n'ai pas ces chiffres en ma possession, sauf que je constate avoir payé $372 en octobre, et $360 en novembre. C'est ce que je lis sur ces bordereaux.

M. GRAY: Pour combien de pièces.

Le très hon. M. BENNETT: J'occupais une chambre à coucher, un salon, une autre chambre à coucher et une petite chambre.

M. GRAY: Puis-je présumer que le loyer était d'au moins $200 par mois pour les quatre pièces?

Le très hon. M. BENNETT: Je suppose que vous pourriez le savoir exactement de l'hôtel. Je ne m'en souviens pas, mais je crois que c'est cela.

M. GRAY: Admettons maintenant que vous payez $400 par mois pour occuper ces 15 ou 17 pièces?

Le très hon. M. BENNETT: Sans doute, c'est ce qu'on m'a demandé de payer.

M. GRAY: Oui; c'est bien ce que vous payez.

Le très hon. M. BENNETT: Je paie toujours ce qu'on me demande.

M. GRAY: Puis-je vous suggérer de calculer le loyer quotidien? Pouvez-vous calculer mentalement le loyer quotidien par pièce?

Le très hon. M. BENNETT: Je n'ai pas l'intention, monsieur Gray, de faire ce calcul pour vous.

M. GRAY: Supposons que je le fasse.

Le très hon. M. BENNETT: Vous pouvez le faire tout aussi bien que moi, je crois.

M. GRAY: Si nous prenons un mois moyen de 30 jours, un loyer de $400, nous arrivons à un chiffre dépassant quelque peu $13 par jour pour 17 pièces. Vous ne contestez pas cela?

Le très hon. M. BENNETT: Je ne le conteste pas.

M. GRAY: Estimez-vous que c'est un loyer raisonnable?

Le très hon. M. BENNETT: Je ne répondrai pas à cette question vu que je ne gère pas l'hôtel. Je ne suis pas le gérant de l'hôtel. C'est le réseau des chemins de fer Nationaux qui dirige l'hôtel, et on m'a demandé de payer ce loyer, ce que j'ai fait. Si on m'avait demandé $500, je me serais exécuté. Je n'ai absolument rien à faire dans la fixation des taux, mais je sais bien cependant que lorsque vous louez une chambre c'est l'occupation qui détermine le prix. Si vous n'avez pas eu d'expérience sous ce rapport, j'en ai.

M. GRAY: Pas autant.

Le très hon. M. BENNETT: J'ai loué à l'année. Et je crois avoir dit que j'étais disposé à louer pour deux ans, si on voulait. Voilà la situation. On m'a loué cet appartement non au jour, mais à l'année, et j'ai payé.

M. GRAY: Comme premier ministre de ce pays, en tenant compte de ce que ces réparations ont coûté au pays, persistez-vous à croire que vous n'avez aucune responsabilité quant au loyer raisonnable qu'on doit payer à l'hôtel?

Le très hon. M. BENNETT: A cause des représentations écrites devant moi, à l'effet que le chiffre maximum devait être de $50,000, je crois toujours qu'on a dû faire erreur. C'était en octobre 1930.

M. GRAY: Cette somme comprend-elle l'ameublement?

Le très hon. M. BENNETT: Tout ce que j'en sais c'est ce qu'on dit ici. Voici ce qu'écrit sir Henry Thornton: "Comme question de fait, bien que nous n'ayons pas encore calculé le coût estimatif des travaux, le chiffre maximum serait de $50,000, et Schofield croit que les dépenses seront plutôt de $35,000 ou $40,000".

Le PRÉSIDENT: Qui est Schofield?

Le très hon. M. BENNETT: C'est l'architecte, je crois.

M. GRAY: A votre retour, monsieur Bennett, vous êtes-vous enquis du chiffre de la dépense?

Le très hon. M. BENNETT: Je n'ai pas cette habitude.

M. GRAY: Vous êtes-vous enquis du prix de l'ameublement?

Le très hon. M. BENNETT: En fait, je ne savais rien de l'ameublement jusqu'au jour où tout fut prêt.

M. GRAY: Quand avez-vous appris que l'aménagement de votre appartement avait coûté au pays $110,000?

Le très hon. M. BENNETT: Seulement l'autre jour; mais M. Van Wyck m'avait parlé de $100,000 et plus.

M. GRAY: Quand cela?

Le très hon. M. BENNETT: Juste avant d'en prendre possession.

M. GRAY: Ceci dit et vu votre déclaration antérieure à l'effet que vous étiez disposé à acquitter six pour cent des frais, vous a-t-on avisé que votre loyer serait relevé en proportion de l'augmentation du coût de l'aménagement?

Le très hon. M. BENNETT: Je n'ai pas dit cela, mais que je voulais bien acquitter les intérêts à six pour cent sur les dépenses. Je vous ai dit toute la vérité sur ce qui s'est passé.

M. GRAY: Oui.

Le très hon. M. BENNETT: On m'a demandé... mais au fait je n'ai pas pris possession de l'appartement, je veux dire qu'on ne l'a pas aménagé spécialement pour moi, pas rien que pour moi. Tout d'abord j'ai refusé et j'ai câblé à cet effet. De cet instant l'appartement ne s'aménageait plus pour moi mais pour toutes fins utiles de commerce. Je veux croire que vous comprenez la situation. L'appartement n'a pas été aménagé pour moi. J'ai câblé de ne pas me le destiner. Ce après un câblogramme reçu à Londres de sir George Perley le 3 octobre. Par la suite, le président examina avec le ministre des Chemins de fer l'à-propos de l'achèvement des travaux. En fait, n'importe qui peut occuper ces pièces et je suis tout disposé à les évacuer demain.

M. GRAY: Mais alors vous n'avez signé aucun bail?

Le très hon. M. BENNETT: Absolument pas.

M. GRAY: Vous pouvez en toute liberté quitter la place demain?

Le très hon. M. BENNETT: Naturellement si la compagnie me priait de rester, je m'y croirais tenu.

M. GRAY: Aucun bail écrit?

Le très hon. M. BENNETT: Non.

M. GRAY: Ne vous a-t-on pas soumis les plans pendant votre séjour à Londres?

Le très hon. M. BENNETT: Je me souviens, en effet, d'avoir reçu les plans, mais je n'y ai porté aucune attention. J'avais autre chose à faire. Je crois les avoir rapportés. J'ai envoyé ce câblogramme. Voilà ce que j'ai fait.

M. GRAY: Je puis peut-être rafraîchir votre mémoire. On a déposé, ces jours derniers, quand nous avons abordé l'affaire, une lettre en date du 2 janvier 1931 adressée par sir Henry au ministre. On y trouve au deuxième alinéa:

> La dernière élection à peine terminée, j'appris que le premier ministre songeait à se faire construire une maison à Ottawa. Naturellement, nous ne voulions pas perdre un hôte aussi précieux. De là l'idée d'aménager à son intention au Château Laurier quelque chose qui pût en superficie donner l'illusion d'une maison. Je fis donc préparer un devis selon ce que j'avais en tête. Après de longs délais ce devis fut adopté.

L'hon. M. MANION: On ne dit pas qu'il fut approuvé par le premier ministre.

Le très hon. M. BENNETT: Il n'est pas dit que je l'ai approuvé.

M. GRAY: L'avez-vous approuvé?

Le très hon. M. BENNETT: Autant que je puisse me renseigner auprès du National-Canadien, je n'ai pas approuvé les plans; en effet, j'appris à mon retour que les travaux avaient commencé en octobre 1930. On peut vérifier la chose. Je n'ai pas chargé ma mémoire des détails; je parle d'après les notes que j'ai sous les yeux. Mais, je vous le déclare; dès que j'entendis parler de $50,000,

je câblai aussitôt. On a pu terminer les travaux avant septembre, mais pour être franc, je ne désirais plus à la fin prendre l'appartement. Voilà toute la vérité.

M. GRAY: Tout ce que je désire, c'est de me renseigner.

Le très hon. M. BENNETT: Vrai, vous l'êtes. Il vous est facile de savoir, si vous le désirez, le nombre de paires de chaussures de ma garde-robe. Vous aimeriez peut-être savoir ce que m'a coûté l'usage de mon automobile l'an dernier, ou ce qu'est la note de mon tailleur?

M. GRAY: J'imagine que vos chaussures vous coûtent ce qu'elles coûtent au commun des mortels?

Le très hon. M. BENNETT: Je paye d'ordinaire ce que le bottier me demande.

M. GRAY: Le prix de détail?

Le très hon. M. BENNETT: Cela, je ne le sais, mais je paye ce qu'on me demande.

M. GRAY: Revenons, monsieur Bennett, au coût de votre appartement. En saviez-vous le prix avant de l'occuper?

Le très hon. M. BENNETT: Non. On avait dit qu'il était de plus de $100,000; mais on en a enlevé, avant de me le livrer, une peinture qui valait, m'a-t-on dit, $20,000. Je ne savais donc rien des frais avant ces dix derniers jours; j'appris ensuite ce qui s'est dit au Comité.

M. GRAY: Et vous êtes-vous informé, à l'époque, du loyer?

Le très hon. M. BENNETT: Quand cela?

M. GRAY: Quand vous avez pris possession de l'appartement?

Le très hon. M. BENNETT: Certainement. Le gérant, M. Van Wyck, me l'a dit, ajoutant qu'il avait été à Montréal ou téléphoné à Montréal, je ne sais plus.

M. GRAY: Je le répète, vu le bas prix du loyer et les frais d'aménagement, vous n'avez pas suggéré l'idée d'un loyer plus élevé, proportionné aux frais?

Le très hon. M. BENNETT: En fait, ce n'est que l'autre jour que j'appris que les frais dépassaient $80,000.

M. GRAY: Maintenant que nous sommes au courant, monsieur Bennett, jugez-vous le loyer suffisant vu les sommes engagées dans cet hôtel?

Le très hon. M. BENNETT: Je persiste à croire que les frais ne sont pas aussi élevés qu'on l'a dit; il doit y avoir erreur. Connaissant l'endroit comme je le connais depuis quinze à dix-sept ans; connaissant les travaux effectués, je ne crois pas la chose possible. En tous cas, j'ai payé ce qu'on m'a demandé et je continue de payer ce qu'on m'a demandé. Si l'on me demande davantage, je paierai ou je partirai, cet appartement n'ayant pas été construit exclusivement pour moi.

M. GRAY: Parlez-vous en toute franchise?

Le très hon. M. BENNETT: Les travaux n'ont pas été effectués exclusivement pour moi, comme je viens de le dire; en apprenant le chiffre de la dépense, j'ai envoyé un câblogramme, comme je l'ai dit.

M. GRAY: Avez-vous pris l'appartement à votre retour?

Le très hon. M. BENNETT: Pas avant le 1er septembre 1931.

M. GRAY: Les travaux étaient-ils terminés avant cette date?

Le très hon. M. BENNETT: Oui.

M. GRAY: Depuis longtemps?

Le très hon. M. BENNETT: Je ne sais au juste.

M. GRAY: Vous avez parlé, monsieur Bennett, de tout ce que vous avez payé à l'hôtel pendant plusieurs années; or, je m'imagine que vous avez acquitté les frais des réceptions occasionnelles et tout; mais imaginons que vous décidiez de

cesser ces banquets, réunions et tout, persistez-vous à croire que le loyer de $13 par jour pour votre appartement est raisonnable?

Le très hon. M. BENNETT: Quand M. Van Wyck me dit le prix du loyer il ajouta qu'il s'attendait, naturellement, que je recevrais à l'hôtel.

M. GRAY: Croyez-vous que cette condition devrait entrer dans le prix d'un loyer?

Le très hon. M. BENNETT: M. Van Wyck a certainement escompté un profit proportionné aux dépenses que je ferais à mes réceptions.

M. GRAY: Peu importe l'idée de M. Van Wyck; je veux connaître la vôtre.

Le très hon. M. BENNETT: Je vous ferais respectueusement remarquer que je ne gère pas les affaires de l'hôtel et les miennes en même temps. On m'a fait une offre que j'ai acceptée, et j'ai payé en conséquence.

M. GRAY: Vous accorde-t-on pareils privilèges dans les autres hôtels du pays?

Le PRÉSIDENT: Cette question n'est pas pertinente.

Le très hon. M. BENNETT: Je veux bien y répondre.

M. GRAY: Je veux jouer franc jeu avec vous, mais croyez-vous vraiment qu'il soit de bonne guerre d'occuper un appartement de 17 pièces et de verser au National-Canadien $13 par jour? Je songe, en effet, qu'un honorable membre de la Chambre a déjà parlé de gens qui recevaient sans donner l'équivalent en retour.

Le très hon. M. BENNETT: Il y a un abîme, monsieur Gray, entre une marchandise volée et une marchandise payée. A l'hôtel je suis un hôte, et je verse ce qu'on me demande. Si on augmente le loyer, j'accepterai ou j'évacuerai les lieux. Jamais je n'ai songé à établir le prix du vendeur et celui de l'acheteur. J'estimais au début qu'il m'en coûterait 6 pour cent, ce qui me semblait raisonnable, du coût de l'aménagement, dont le chiffre devait être de $50,000, ce qui représente $3,000 par année. Je consentais à payer ce prix. Je ne puis concevoir que l'aménagement ait coûté si cher; encore une fois, je voulais bien loger à l'hôtel à ces conditions.

Vous me demandez mon expérience dans les autres hôtels. Voici: les prix sont fixés d'après la moyenne d'occupation dans l'année; si on occupe une chambre pendant toute l'année, le prix est déterminé par la moyenne d'occupation. M. Van Wyck m'informe que ces quinzes pièces rapporteraient $63 par jour, mais il ajoute que, à cause de la dimension et de la situation de l'appartement, l'occupation moyenne serait d'une journée par semaine, et que, pour cette raison, l'hôtel retire davantage de moi pour ces quinze pièces.

M. GRAY: Depuis l'aménagement nouveau?

Le très hon. M. BENNETT: Oui.

M. GRAY: Mais auparavant?

Le très hon. M. BENNETT: Auparavant la moyenne d'occupation était d'une journée par semaine, sur les 52 semaines de l'année. Vous savez sans doute que les pièces sont très exiguës et le plafond surélevé au rez-de-chaussée et qu'elles sont plus éloignées des ascenseurs que toutes les autres pièces. Pour y arriver il faut traverser l'appartement Québec, très achalandé, ce qui n'est pas un avantage. Toutefois, j'ai payé ce qu'on m'a demandé, c'est-à-dire le loyer pour l'occupation moyenne. Je le répète, je ne croyais pas au début que les frais d'aménagement dépasseraient $50,000. On m'a offert, à de meilleures conditions des maisons tout aussi satisfaisantes, à mon point de vue. A Londres j'ai trouvé à me loger au mois et j'ai constaté que l'écart entre le séjour au mois et celui à la journée est renversant. Pure question de durée de séjour.

M. GRAY: Profitez-vous de quelque manière du fait que vous recevez à ces hôtels?

Le très hon. M. BENNETT: Je ne profite absolument pas de ce que je reçois au Château. Je n'ai rien dit de tel et je ne voudrais pas qu'on me fît dire des

choses. Il reste cependant que M. Van Wick m'a déclaré s'attendre à ce que, comme de coutume, je reçusse à l'hôtel plutôt qu'ailleurs.

Je répondis que c'était bien mon intention, le Château étant admirablement aménagé pour ces fins. Je ne sache pas que nulle part dans le monde entier on puisse trouver mieux pour recevoir une nombreuse société.

M. GRAY: J'apprends que des députés, pour toute la saison, y payent $4 à $5 par jour pour la chambre, sans rabais.

Le très hon. M. BENNETT: Qu'entendez-vous par toute la saison?

M. GRAY: La session.

Le très hon. M. BENNETT: Chose bien différente. En 1930 je fus absent cinq mois sur les douze pour lesquels j'ai payé mon loyer. Je désire vous faire observer qu'il s'agit ici d'un séjour constant et que la note est d'un an et non d'une journée ni d'une semaine; enfin, que je sois ou non présent et que j'utilise ou non mon appartement, la note court toujours.

M. GRAY: Dans ces conditions, un mot encore: sachant maintenant que cet appartement a coûté beaucoup plus que vous ne vous y attendiez ou n'aviez calculé, et si ces données sont exactes, êtes-vous disposé, vu la crise que subit présentement le National-Canadien, à conclure une nouvelle entente et à payer un loyer plus cher?

Le très hon. M. BENNETT: C'est renversant de constater qu'un député ose me demander ce que je suis disposé à payer. J'ai toujours été prêt à acquitter mes dettes, et je compte bien toujours les payer. Le jour où le Château me demandera davantage je verrai si je dois acquiescer ou refuser.

M. GRAY: Ne vous semble-t-il pas, monsieur Bennett, que la situation n'est pas du tout la même, que vous soyez tout uniment M. Bennett ou M. Bennett, premier ministre du pays? La nuance ne vous frappe-t-elle pas?

Le très hon. M. BENNETT: Que voulez-vous dire?

M. GRAY: On n'est pas plus explicite. Ne croyez-vous pas que, premier ministre du pays et de ce fait tenu de protéger dans une certaine mesure le National-Canadien, vous devriez vous demander si vous vous êtes vraiment montré généreux en...

Le PRÉSIDENT: Le National-Canadien fournissait à titre gracieux un logement à sir Henry Thornton.

M. GRAY: Il ne s'agit pas de cela

Le très hon. M. BENNETT: Voici la situation, et je veux qu'on la voie telle qu'elle est. Ditez-vous jamais à l'hôtelier: " Vos prix me semblent insuffisants."

M. GRAY: Je ne suis pas le premier ministre du Canada.

Le très hon. M. BENNETT: Loin de là. L'hôte fait-il jamais mieux que d'acquitter la note qu'on lui présente? Le Château m'envoie la note dont il garde la copie dans ses archives.

M. GRAY: Si l'on me demandait soixante-quinze cents par jour pour une pièce, monsieur Bennett, je trouverais la chose étrange.

Le très hon. M. BENNETT: Tout ce que je puis dire c'est que si la situation est étrange, certaines gens ont peut-être voulu me compromettre. La chose est possible, mais je n'y ai pas pensé. J'ai payé tout ce qu'on me demandait de payer, et je crois que $5,000 par année, c'est la somme que l'on a indiquée, est ce que, présent ou non, je paye pour mon appartement. Et c'est ce que la compagnie m'a demandé de payer. Vous voudriez que j'offre un prix plus élevé?

M. GRAY: Certainement.

Le très hon. M. BENNETT: Et ce parce que le National- Canadien a trop dépensé pour cet appartement? C'est votre avis?

M. GRAY: Oui.

Le très hon. M. BENNETT: Ce ne fut jamais mon habitude de dicter leurs conditions aux gens avec qui je faisais affaires. Je donne ce qu'on me demande.

M. GRAY: Voici, monsieur Bennett, je crois que vous songiez, en abordant l'affaire, à la dépense au compte de capital et que vous avez convenu du loyer que vous deviez payer, sur la base de l'intérêt; avez discuté la chose avec qui de droit; il se trouve donc que vous aviez votre mot à dire sur ce que vous alliez avoir à débourser.

Le très hon. M. BENNETT: Notez que, dans mon câblogramme à sir George Perley, je consentais à acquitter les intérêts d'une dépense de $50,000, soit $3,000 par année, ce qui ajouté à $1,800, donne $4,800. J'oublie ce que j'ai déboursé dans le passé mais je voulais bien verser six pour cent sur une dépense raisonnable ne dépassant pas $50,000. Or, si l'on a dépassé ce chiffre, il me reste à décider si je dois ou non verser plus que ce qu'on m'avait demandé tout d'abord.

M. DUFF: Monsieur le président, si j'ai bien compris les paroles de M. Bennett, ce dernier vient de dire qu'il paye en donnant $400 par mois de loyer, un taux d'intérêt de 6 pour cent sur $80,000.

Le très hon. M. BENNETT: Je n'ai pas dit que mon loyer atteignait cette proportion. Je n'ai rien dit de cela en parlant de mon loyer actuel. J'ai simplement parlé des circonstances qui en ont déterminé le prix et j'ai ajouté: " Voilà ce qu'on m'a demandé."

M. DUFF: En effet, on vous a demandé six pour cent sur...

Le très hon. M. BENNETT: Non, non.

M. DUFF: Mais alors c'est six pour cent sur quatre-vingt mille dollars?

Le très hon. M. BENNETT: L'honorable monsieur sait très bien ce que j'ai dit. J'ai commencé par déclarer que je voulais bien payer six pour cent sur le coût d'aménagement pourvu que je fusse mis au courant de la nature de ce dernier; vous avez par ailleurs entendu ma lecture; mais dès que les chiffres changeaient, c'était tout autre chose. Il n'était plus question d'intérêt. On a simplement fixé le loyer et j'ai répondu: " Très bien."

M. DUFF: Je dis, monsieur le président, que ce loyer de $400 par mois représente six pour cent sur un capital, sur une dépense de $80,000. Je désirerais ajouter, monsieur Bennett, que même à $80,000—le chiffre exact est plus élevé,—il est de $110,000. Ces dix-sept pièces font partie de l'hôtel et pour arriver à un loyer raisonnable, les autorités de l'hôtel, je ne dis pas vous, au lieu de baser leurs données sur $80,000 ou $110,000, auraient dû les baser sur $200,000 ou à peu près. Pour m'exprimer autrement, le coût de cette partie de l'hôtel, je veux dire de l'édifice lui-même, doit s'ajouter au coût de l'aménagement et des réparations lesquels atteignent $110,000. Ne croyez-vous pas que le loyer devrait être déterminé par le coût total plutôt que par le chiffre des réparations?

Le très hon. M. BENNETT: Monsieur Duff, vrai, je n'ai rien d'un hôtelier. Je ne crois pas que l'on ait construit cet hôtel ou que l'on ait englouti les quelques millions qu'on y a mis en en escomptant de gros profits. Nous sommes dans la capitale du pays, c'est ce que se sont dit les gens de la *Grand Trunk Pacific Development Corporation* en posant la première pierre. On a donc commencé par construire l'hôtel en utilisant une partie du parc parce qu'on était dans la capitale; puis il fallut agrandir. Ceux qui sont au courant m'ont dit que le tarif des hôtels est déterminé par la durée du séjour. Un hôtel de 100 pièces occupées tout le long de l'année établit un tarif calculé sur une durée de séjour de 100 pour cent. Le tarif sera naturellement plus bas que pour un séjour de 50, 40 ou 30 pour cent. Tout ce que je sais c'est que l'administrateur de l'hôtel m'a affirmé que les quinze pièces aménagées en appartement étaient de petites dimensions et que la durée de séjour de leurs occupants atteignait une moyenne d'une journée par semaine, soit cinquante-deux jours par année, et ce à cause de leur situation, de leurs dimensions

et le reste; cependant chacune d'elles trouvait un occupant lors des conventions. Je vous répète ce qu'on m'a dit. Mon avis ne vaut pas plus que le vôtre en la matière, et le vôtre ne vaut pas plus que le mien.

M. DUFF: Je puis vous déclarer, monsieur Bennett, à ce propos, que j'ai moi-même occupé une des pièces de votre appartement pendant une session entière et que j'ai payé $8 par jour pour toute la session, pour une unique pièce, une chambre à coucher. La somme placée par le National-Canadien dans l'aménagement de votre appartement est de $110,000 ajouté au coût de la construction de ces dix-sept pièces.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Duff, qu'on vous doit un remboursement.

M. DUFF: Voulez-vous vous entremettre pour me l'obtenir?

Le PRÉSIDENT: Oui, moyennant commission.

Le très hon. M. BENNETT: Je crois que l'honorable monsieur fait erreur dans les chiffres.

M. DUFF: Ces $400, monsieur Bennett, que vous versez à l'hôtel valent-ils uniquement pour votre séjour à vous ou pour le séjour de vos hôtes éventuels?

Le très hon. M. BENNETT: Pour l'appartement.

M. DUFF: Pour l'appartement?

Le très hon. M. BENNETT: Pour l'appartement.

M. DUFF: Mais alors si, en sus de vous-même, deux personnes ou plus l'occupent, on ne vous demande pas de supplément?

Le très hon. M. BENNETT: Je ne m'en suis pas enquis. Je ne vérifie pas scrupuleusement ma note, mais si j'en juge par ce que je débourse il y a supplément. Je n'en suis pas absolument certain et ne puis vous répondre là-dessus. Je sais que je loue l'appartement, voilà.

M. DUFF: En outre du séjour, vous fournit-on un service quelconque étranger au séjour même pour la somme de $400? Je veux parler des servantes et le reste?

Le très hon. M. BENNETT: J'ai, je crois, tout ce qu'on octroie aux locataires ordinaires.

M. DUFF: Servantes et blanchissage?

Le très hon. M. BENNETT: Pas de blanchissage.

M. DUFF: Je ne parle pas du blanchissage personnel mais de celui des articles de l'hôtel, je parle aussi des servantes.

Le très hon. M. BENNETT: Je le présume.

Le PRÉSIDENT: L'occupant n'a pas fait son propre blanchissage.

M. DUFF: Je veux en venir à ceci: M. Bennett a déclaré, ou du moins c'est ce que j'ai cru comprendre, que le six pour cent sur la mise de fonds de $80,000 atteindrait $4,800, coût du loyer.

Le très hon. M. BENNETT: Je vous le répète, monsieur Duff, vous ne pouvez parler ainsi. Je dis que j'ai déclaré tout de suite, et mon câblogramme l'atteste, que je consentais à payer six pour cent d'intérêt sur $50,000, pas davantage. Je répète que $4,800 représente six pour cent sur $80,000. Mais je ne dis pas que le loyer fut fixé sur cette base. J'ai expliqué que tel était le chiffre que m'avait désigné l'administrateur et que j'ai payé.

M. DUFF: Si l'on part d'une mise de fonds de $80,000 à six pour cent pour établir le prix du loyer, il convient de déduire de ce $400, pour établir le revenu net du National-Canadien, le service du personnel et autres frais qui retombent sur l'administration je dis donc qu'il importe de déduire du $400 par mois une certaine somme pour ce service du personnel.

Le très hon. M. BENNETT: Les affaires de l'hôtel ne me regardent pas.

M. DUFF: Je le sais bien, et je ne puis vous blâmer si vous vous en tirez avec $200.

Le très hon. M. BENNETT: Ce à quoi je me refuse est de me mettre à fendre des cheveux en quatre à propos de tout et de rien. On ne m'a jamais cherché querelle sur ce que j'ai versé. J'acquitte la note et je compte pouvoir continuer à le faire, sans quoi je n'assumerais pas des obligations que je ne puis honorer.

Le PRÉSIDENT: Autre chose à demander? Si non, nous allons clore cette enquête.

Le très hon. M. BENNETT: Un mot, monsieur Duff, au sujet du wagon. Je désire mettre les choses parfaitement au point. Le mémoire du président dit:

> A propos du wagon, il nous en faut absolument un autre pour notre propre usage. Si nous utilisions celui du premier ministre et lui en faisions construire un pour son usage personnel.

Voilà; et je désire qu'on sache que, pour ce que j'en sais, il n'y a rien d'autre. Si le Comité émet le vœu de priver le premier ministre du pays d'un wagon, je ne m'en plaindrai certainement pas.

M. DUFF: Je ne m'appesantirai pas davantage sur cette affaire de wagon; j'ajouterai pourtant que je serais aise de connaître le prix de cette voiture qui a fait assez parler d'elle dans tout le pays. Puisque vous avez soulevé la question, dites-moi donc si vous jugez sage, étant donné la situation financière précaire du National-Canadien, que la compagnie ait utilisé la première voiture pour fins commerciales et vous en ait fait construire une autre, alors qu'il en existait une déjà utilisée par l'ancien premier ministre?

Le très hon. M. BENNETT: Vous voilà encore une fois à voir les choses du mauvais œil. Je me rends parfaitement compte, monsieur Duff, que dans les districts scolaires les plus reculés on se livre à une campagne du genre de celle dont vous parlez; toutefois, la vérité est qu'en septembre 1930 et dès avant mon départ pour l'Angleterre on ne parlait que de la nécessité urgente où se trouvait le National-Canadien de se procurer une autre voiture. J'ai cru, à l'époque, à cette nécessité et j'y crois encore; en effet et par la suite le mémorandum du président disait: "A propos de cette voiture, il nous en faut absolument une autre pour notre propre usage. Je propose d'adopter pour nous-mêmes la voiture du premier ministre et de lui en construire une à sa convenance." Alors et sur réception du câblogramme de sir George Perley, je priai de ne pas agir ainsi pour nous, mais on avait déjà commencé la construction de la voiture qui devait servir au chemin de fer et on me la destina après avoir décidé d'utiliser la mienne. Voilà les faits. Le chemin de fer désirait avoir une voiture dont la construction était déjà commencée quand sir George Perley m'avisa. J'avais cru alors que l'on construisait une voiture pour moi-même et pour combler un vide; or, ce besoin se faisant sentir, on me dit: "Prenez-la si vous la préférez; nous allons la mettre à votre convenance et nous prendrons la vôtre." Je sais que le wagon qu'on m'a pris a coûté plus que celui qu'on m'a donné. Et puis, si vous désirez le voir, il est là. Je vais faire en sorte que chacun puisse l'examiner. On désirerait peut-être aussi voir mon appartement?

M. DUFF: Vous pourriez nous donner une réception; nous y irons.

M. GRAY: Une question à sir Henry Thornton dont je prierais le Comité d'exiger la réponse. Possible que cette réponse soit impossible à donner tout de suite. Sir Henry, le chiffre des loyers de ces dix-sept pièces pour les douze mois qui ont précédé l'aménagement, s'il vous plaît?

Le très hon. M. BENNETT: On l'a déjà produit à ma demande. J'ai prié M. Van Wyck de bien vouloir réunir ces données. En réponse il m'a déclaré que les plus exactes qu'il avait réussi à obtenir—la compilation des revenus de chacune de ces pièces est un travail de patience—comportaient un chiffre moyen de $63.50 pour chaque jour de l'année.

M. GRAY: A quel tarif?

Le très hon. M. BENNETT: Au tarif courant, que j'ignore d'ailleurs et dont je ne me suis pas enquis. Il a ajouté que ces pièces n'avaient pas toutes été occupées, si ce n'est lors des conventions, alors que tout était pris. Tout ce que l'on avait murmuré sous le manteau m'était partiellement parvenu naturellement, et c'est justement ce qui m'a amené ici; or, j'appris que le résultat de toutes les recherches permettait de conclure que ces pièces avaient été occupées une journée par semaine et par année; donc la moyenne d'utilisation de ces pièces a été de cinquante-deux jours dans l'année, chiffre officiel. On a ajouté qu'il serait long et fastidieux de faire le calcul, et je le comprends sans peine.

Le PRÉSIDENT: Il est, je crois, dans l'ordre d'avoir une déclaration précise de l'administrateur de l'hôtel qui corrobore la lettre de sir Henry Thornton.

L'hon. M. CHAPLIN: Déclaration très opportune, en effet. J'y vois une autre preuve de l'extravagance sans limites des dépenses effectuées à cet hôtel, de même d'ailleurs que dans tout le reste de l'administration en ce pays.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président, le très honorable premier ministre vous a dit les circonstances de l'aménagement de cet appartement et sa location. Pour ce que j'en sais, et l'état soumis me semble bien complet et exact, les chiffres fournis sont probants. On a mis en doute l'exactitude des chiffres fournis sur le coût de l'appartement, or, je vais sans délai les faire vérifier dans leurs moindres détails. Je suis en mesure de dire que pour l'ensemble de cette transaction le National-Canadien et ses fonctionnaires ont toujours vu le côté affaires et rien d'autre. L'importance de conserver un client de la qualité du premier ministre du Canada saute aux yeux. La chose me fut soumise pour la première fois par M. Van Wyck qui me parla de l'intention du premier ministre de se mettre dans ses meubles et du regret qu'il avait de le voir partir. Je partageai ce regret et déclarai que ce serait un vrai malheur pour l'hôtel que de voir le premier ministre établir ses quartiers ailleurs. Sur ce, et comme ce dernier l'a déclaré en termes généraux, nous avons tous deux étudié la question et avons décidé l'aménagement de cet appartement. Autre élément de cette affaire: tout en ayant chez nous un certain nombre d'appartements comportants chambre à coucher, salon et salle de bain, parfois aussi une salle à manger, nous n'avions cependant rien qui répondît à ce que l'on appelle dans le pays un appartement vice-royal. Autrement dit, nous n'avions pas ce qu'il fallait pour recevoir un hôte étranger d'importance tel que le premier ministre de l'Angleterre, le prince de Galles, si vous voulez, le duc d'York ou toute autre personne de même rang social pouvant un jour ou l'autre nous visiter. Il suit que l'aménagement à l'hôtel d'un tel appartement pouvant servir à ces fins, le premier ministre du pays mis à part, était absolument opportun. Tout ce que je viens d'énumérer, comme l'a laissé entendre le premier ministre, concourait à nécessiter l'aménagement de cet appartement. On a dépensé quelque $20,000 pour l'ameublement et l'hôtel n'a jamais considéré ce dernier comme ne faisant qu'un avec l'appartement. En d'autres termes, ce sont là articles que l'on pourrait parfaitement transporter dans toute autre pièce ou dans un autre hôtel. Ils entraient dans le matériel et n'appartenaient pas en permanence et tout particulièrement à cet appartement. Je viens de dire que le service hôtelier de la compagnie avait considéré cette affaire au point de vue strictement commercial; par ailleurs, j'ai écrit dans cette lettre antérieure que pour moi et pour le service hôtelier de la compagnie nous assumons toute la responsabilité pour l'à-propos et la prévoyance que comporte cette initiative considérée comme pure transaction. J'ajoute que notre sentiment est le même aujourd'hui qu'il y a un an et plus, alors que j'écrivis au docteur Manion pour lui soumettre le point de vue du service hôtelier de la compagnie. Une transaction pure et simple.

L'hon. M. MANION: Et vous confirmez la teneur de cette lettre?

Sir HENRY THORNTON: Certainement. Nous ne nous y serions jamais engagés si nous ne l'eussions considérée comme une saine opération commerciale.

L'hon. M. MANION: Deux questions de nature à éclairer tout le débat. Jugeriez-vous d'une grande importance pour l'hôtel l'idée que la valeur d'un hôtel ne repose pas tant sur le coût du loyer de son appartement que sur l'ensemble de ce qu'il verse pour l'usage de tous les services de l'établissement?

Sir HENRY THORNTON: C'est mon sentiment, et il repose sur ce que dans certains hôtels où je suis descendu on exige tant pour la chambre avec l'entente que l'on prendra les repas à cet hôtel, et que si l'on mange ailleurs, le prix de l'appartement sera relevé. J'ai logé à des hôtels dont je désertais très souvent la table, plus souvent que ne le goûtait l'administrateur, lequel n'a d'ailleurs jamais manqué de me le faire noter. Dans le cas qui nous occupe, le chiffre d'ensemble des dépenses faites au Château par le premier ministre en 1931 atteint en chiffres ronds $20,000, et cette année ce chiffre sera probablement dépassé. Au point de vue commercial nous disons d'un hôte, et je crois que tous les hôtels en font autant, qui par sa seule présence rapporte à l'hôtel environ $20,000 par année, que c'est un excellent hôte.

L'hon. M. MANION: C'est le simple bon sens.

Sir HENRY THORNTON: Je désire bien établir le fait qu'au point de vue de l'industrie hôtelière cette affaire ne revêt qu'un caractère purement commercial et reste étrangère à toute autre considération.

L'hon. M. MANION: Une question: M. Van Wyck, dites-vous, a examiné cette transaction et s'est prononcé en sa faveur; or, je vous prie de nous dire s'il n'est pas avéré que cet homme est tenu pour le plus compétent administrateur d'hôtels, pour le moins l'un des meilleurs, par le National-Canadien?

Sir HENRY THORNTON: Selon moi, M. Van Wyck possède une grande compétence et une vaste expérience dans l'administration des hôtels. Maintenant, je me demande si je puis rien ajouter si ce n'est une répétition de mes déclarations.

M. POWER: Il reste, sir Henry, que dix-sept pièces ont disparu du domaine productif du National-Canadien. C'est bien cela?

Sir HENRY THORNTON: Quinze, je crois.

M. POWER: Quinze pièces ont disparu, qui ne rapportent rien.

Le PRÉSIDENT: Elles n'ont pas disparu puisqu'elles rapportent $4,800 par année.

M. POWER: Ces $4,800 ne représentent qu'une partie des intérêts des frais d'aménagement et nul loyer ne vient pour les autres quinze pièces. Enfin, c'est affaire d'opinion.

Le PRÉSIDENT: C'est justement ce qui se présente de prime abord à l'esprit.

Le très hon. M. BENNETT: Il n'est que juste de déclarer que, en examinant mes documents, je constate que si je remonte jusqu'à octobre 1930, l'avis que vient d'émettre sir Henry Thornton est renfermé dans ceci:

> Au cours d'un entretien que j'ai eu aujourd'hui avec Schofield, notre architecte, j'apprends que la nature de l'aménagement à effectuer au Château a été communiquée dans tous ses détails au premier ministre et que les modifications en vue lui conviennent parfaitement. Il ne sait rien du coût réel de l'entreprise car nous n'en savions rien nous-mêmes et nous l'ignorons encore aujourd'hui, mais il a dû s'en faire une idée aussi exacte que nous, étant donné qu'il connaît l'importance des modifications et qu'il a déclaré que, tout en désirant un appartement aménagé avec goût, il ne voulait pas qu'on y mît trop d'argent. En fait et bien que nous n'ayons pas terminé nos calculs, $50,000 semble bien constituer le chiffre probable, alors que Schofield porte à trente-cinq ou au plus à quarante-mille dollars le coût le plus probable.

M. POWER: Sir Henry, dans votre lettre au Dr Manion, lue ici l'autre jour et qui date du 2 janvier 1931, vous dites:

> Je ne vois pas que l'on puisse reprocher au chemin de fer d'aménager un appartement convenable au premier ministre pourvu que ce dernier acquitte un loyer raisonnable.

Vous n'avez pas changé d'avis?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. POWER: Et vous croyez que $400 est un chiffre convenable?

Sir HENRY THORNTON: Compte tenu de tout l'ensemble des circonstances, c'est là le chiffre établi par le service hôtelier de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. DUFF: Sir Henry, à propos des hôtes dont la présence amène de l'eau au moulin en sus du loyer, pouvez-vous nous donner une idée du chiffre exact ou de la moyenne que peuvent dépenser ou faire dépenser dix-sept locataires occupant dix-sept pièces dans un mois?

Sir HENRY THORNTON: Je crains ne pas en connaître beaucoup plus qu'aucun d'entre nous dans la régie d'hôtels. Je suppose que l'on peut noter cette question. Nous cherchons à obtenir les chiffres. Nous pourrions probablement donner une estimation. Je ne crois pas pouvoir le dire de mémoire.

M. DUFF: Evidemment. Je prétends, sir Henry, que si dix-sept hôtes occupaient ces chambres, ils dépenseraient tout probablement une somme considérable en plus des trois ou quatre dollars de loyer pour ces dix-sept chambres?

Sir HENRY THORNTON: Je suppose que tout dépendrait s'ils étaient Ecossais et prenaient leurs repas au café ou au restaurant.

Le PRÉSIDENT: Voilà une taloche aux Ecossais.

M. DUFF: Je ne suis pas Ecossais. Il n'en reste pas moins vrai que des hôtes qui se retirent à un hôtel dépensent des sommes d'argent en plus du loyer de leurs chambres.

Sir HENRY THORNTON: Cela constitue toujours un facteur et tout hôtel en tient compte.

M. DUFF: Et n'est-il pas également vrai que des gens qui n'occupent pas de chambres se rendent à votre hôtel—le Château ou d'autres hôtels—et qu'ils dépensent de fortes sommes quand ils donnent de grandes réceptions.

Sir HENRY THORNTON: Cela est vrai. Cela s'applique aux individus, aux sociétés et à ceux qui font usage de l'hôtel.

M. DUFF: N'est-ce pas vrai dans le cas actuel? N'est-il pas vrai qu'une forte proportion des sommes que M. Bennett a dépensées à l'hôtel est affectée au divertissement de ses hôtes quand il les y invite et que l'hôtel donne pleine valeur pour ces sommes?

Sir HENRY THORNTON: Cela est vrai dans une bonne mesure.

Le très hon. M. BENNETT: Désirez-vous me demander autre chose?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas, monsieur.

M. DUFF: Puis-je poser cette question au docteur Manion avant la clôture de l'enquête: Le docteur Manion a lu l'autre jour une lettre de sir Henry Thornton à ce sujet. Puis-je demander s'il a répondu à cette lettre?

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas avoir jamais répondu.

M. DUFF: En avez-vous discuté la teneur avec sir Henry après l'avoir reçue?

L'hon. M. MANION: Non, jamais, autant que je m'en souvienne.

M. DUFF: Avez-vous jamais approuvé la teneur de la lettre?

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais vu la lettre avant de la recevoir de sir Henry. Voici ce qui est arrivé: sir Henry est venu à ma chambre ou à mon bureau et nous avons discuté la question. J'ai dit que j'avais entendu des critiques à ce sujet. Il a assumé entière responsabilité en la matière tout comme il le fait maintenant, et, autant que je m'en souvienne, il s'est exprimé très énergiquement. Il a assumé entière responsabilité de l'aménagement effectué à l'hôtel et il a dit qu'il m'écrirait une lettre dans laquelle il assumerait toute la responsabilité. Il a écrit une lettre en ce sens.

M. DUFF: Monsieur le président, je crois que sir Henry a les épaules larges, mais voici ce à quoi je veux en venir. Le ministre a-t-il approuvé oralement ou autrement la teneur de la lettre?

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais vu cette lettre avant que sir Henry ne me l'envoie, avant de la recevoir, et, autant que je le sache, nous ne l'avons jamais discutée, avant ou après, sauf quant à ce que je viens de vous dire.

M. DUFF: Vous ne l'avez pas approuvée?

L'hon. M. MANION: Je n'ai rien eu à y voir. C'était la lettre de sir Henry et je n'ai pas à approuver les lettres de sir Henry.

M. DUFF: La lettre a été adressée au ministre. L'a-t-il approuvée ou désapprouvée?

L'hon. M. MANION: Non. Je me suis procuré la lettre pour les besoins de la discussion qui a surgi ce matin. C'était uniquement à raison du fait que sir Henry avait assumé entière responsabilité en sa qualité de président des chemins de fer Nationaux. Il a assumé entière responsabilité tout comme il devait l'assumer suivant moi, et je me suis procuré cette lettre pour m'en servir comme document si la discussion portait sur ce sujet.

M. DUFF: Monsieur le président, je ne m'oppose pas du tout à ce que sir Henry Thornton assume entière responsabilité. Je cherche à savoir si le ministre, qui est en réalité le supérieur de sir Henry en cette matière et en toutes matières concernant les chemins de fer, a approuvé ou désapprouvé la transaction après avoir reçu la lettre de sir Henry?

L'hon. M. MANION: Je n'ai rien eu à faire à la transaction et je n'étais pas tenu d'approuver ou de désapprouver. Sir Henry Thornton et l'administration des chemins de fer pourraient mettre l'hôtel en pièces en tant qu'il s'agit de modifications sans que j'intervienne. Il n'y eut pas d'autorisation ou de discussion ni dans un sens ni dans l'autre, autant que je sache, avant que l'entreprise ne soit en bonne voie d'exécution.

M. GRAY: Si je vous ai bien compris, docteur Manion, vous avez dit à M. Duff que vous n'avez pas discuté cette question avec sir Henry avant que cette lettre ne soit écrite.

L'hon. M. MANION: J'ai dit il y a un instant que j'ai discuté cette question. Je pensais, ai-je dit, qu'elle fit l'objet de critiques. J'ai interrogé sir Henry à ce sujet dans mon bureau. Il a assumé entière responsabilité oralement et j'ai dit "vous feriez mieux de mettre cela par écrit", ou j'ai parlé à peu près en ce sens.

M. GRAY: Je parle des modifications. Vous avez discuté cet aspect de la question?

L'hon. M. MANION: On ne m'en a jamais parlé. C'est l'administration de l'hôtel qui s'est occupée de cela.

M. GRAY: Voici ce qu'on relève à ce sujet à la page 254 du rapport:

> Puis-je dire en manière de préface à cette lettre qu'il y eut une discussion entre sir Henry et moi relativement aux modifications au Château Laurier...

L'hon. M. MANION: Il s'agit de la circonstance dont j'ai parlé.

M. GRAY: Non. Permettez-moi de continuer.

parce que nous réduisions autant que possible toutes les dépenses au compte de capital, et sir Henry a écrit cette lettre.

L'hon. M. MANION: Oui.

M. GRAY: Vous avez discuté la question?

L'hon. M. MANION: J'ai discuté...

M. GRAY: Parce que vous saviez qu'une partie de ces dépenses était au compte de capital.

L'hon. M. MANION: En tant que je puisse m'en souvenir, j'ai discuté cette question avec sir Henry seulement dans la circonstance que j'ai mentionnée à M. Duff. Je l'ai interrogé sans préciser beaucoup. Je ne me rappelle pas les détails de la conversation, mais j'ai discuté la question sans préciser et sir Henry Thornton a assumé entière responsabilité en cette occasion et a dit qu'il m'enverrait une lettre en ce sens.

M. GRAY: Vous pensiez dans le temps que ces dépenses étaient au compte de capital?

L'hon. M. MANION: Je suppose qu'une partie des dépenses était au compte de capital.

M. GRAY: Permettez-moi de vous poser cette question: a-t-on rendu un arrêté du conseil relativement à ces déboursés au compte de capital?

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas qu'un arrêté du conseil fut rendu. Du moins, pas que je sache. Je ne me souviens pas d'aucun arrêté du conseil.

M. GRAY: Monsieur le président, n'aurait-on pas dû en adopter un?

L'hon. M. MANION: Je ne puis répondre de mémoire. Apparemment, si un arrêté du conseil était essentiel, je crois que l'administration m'en aurait saisi, parce que je fais rendre plusieurs arrêtés du conseil pour elle.

M. GRAY: Je demande des renseignements. J'ai l'impression que les dépenses au compte du capital exigent un arrêté du conseil.

L'hon. M. MANION: Non, elles n'exigent pas un arrêté du conseil. Je ne crois pas qu'elles exigent un arrêté du conseil dès qu'on approuve le budget des chemins de fer. Dès qu'on approuve le budget, la compagnie est autorisée à dépenser l'argent. Si elle affecte l'argent à d'autres fins, il faut alors un arrêté du conseil. En tant qu'il s'agisse de l'utilisation de l'argent, la compagnie à la haute main, dès qu'on approuve le budget, et je n'ai rien à y voir.

M. GRAY: Ces dépenses ont-elles été approuvées dans un budget?

L'hon. M. MANION: Je ne m'en souviens pas, mais on était à apporter des modifications à l'hôtel vers cette époque. On a construit une aile nouvelle qui a coûté trois ou quatre millions, peut-être davantage.

M. GRAY: Je fais observer au ministre que tous ces travaux étaient terminés à cette époque.

L'hon. M. MANION: Il se peut.

M. GRAY: Ces modifications n'exigeraient-elles pas un arrêté du conseil?

Le PRÉSIDENT: C'est une question juridique.

L'hon. M. MANION: Je suis convaincu que les modifications n'exigeaient pas d'arrêté du conseil autrement l'admnistration m'aurait soumis un arrêté du conseil et m'aurait demandé de le signer.

Le très hon. M. BENNETT: Je crois que le mémoire de sir Henry Thornton jetterait de la lumière sur la question:

Il y a suffisamment d'argent disponible pour exécuter les travaux proposés, et je puis répéter que je suis personnellement disposé à assumer

entière responsablité pour les travaux parce que la proposition est pratique au point de vue affaires.

On ne m'a pas adressé ce mémoire mais on me l'a communiqué alors que je me trouvais à Londres, et le président lui-même a dit au mois de septembre que le coût des travaux ne dépasserait pas $50,000.

Le PRÉSIDENT: M. Duff a posé certaines questions relativement au wagon de M. Bennett et le docteur Manion a posé certaines questions touchant le wagon de M. Mackenzie King. Consignons-les au procès-verbal.

Sir Henry THORNTON: M. Duff a posé cette question:

> Quel fut le coût total du wagon neuf dont le premier ministre se sert actuellement, y compris le coût des bogies et de la caisse du wagon qui, m'apprend-on, se trouvait aux usines des chemins de fer Nationaux à l'époque où l'on construisait le wagon, le coût entier de tous les travaux y compris le montant dépensé par les décorateurs des Etats-Unis qui sont venus au pays faire la toilette de ce wagon. Je voudrais savoir également ce qu'on a fait de l'ancien wagon n° 100, et quelle somme on a affectée à son aménagement après qu'on l'eut remis à la compagnie pour servir de wagon d'affaires?

Voici la réponse:

> (*a*) Le wagon du premier ministre n° 100 était anciennement le wagon 5043.
>
> (*b*) La valeur livresque du wagon 5043 était de $34,917—le coût de la récupération à l'époque de la conversion s'est établi à $25,000—le coût de la conversion s'est chiffré à $50,554—le coût global de la conversion et de la récupération s'établit à $75,554.
>
> (*c*) On n'a pas payé d'argent à des décorateurs des Etats-Unis pour le compte de cette conversion.
>
> (*d*) Sur livraison du wagon remodelé 5043, renuméroté 100, le wagon alors à l'usage du premier ministre, l'ancien wagon York renuméroté 100, fut mis en disponibilité et renuméroté 102.
>
> (*e*) On n'a pas dépensé d'argent sur ce wagon depuis sa mise en disponibilité.

Le docteur Manion a posé cette question:

> Combien a coûté le premier wagon à l'usage de M. Mackenzie King, et quand il cessa d'en être satisfait, vous pourriez vous enquérir du coût du deuxième wagon mis à son usage?

Voici la réponse:

> (*a*) Il en a coûté en tout $44,963 pour remodeler le wagon du premier ministre en 1927.
>
> (*b*) On a remodelé le "York" en 1929 au coût de $56,110.54. On a renuméroté ce wagon 100 et on l'a affecté au service du premier ministre. L'ancien wagon 100 fut mis en disponibilité et renuméroté 92.

L'hon. M. MANION: Ainsi, M. King changea deux fois de wagon particulier en 1927 et en 1929.

Le PRÉSIDENT: Au coût de $101,000.

Sir Henry THORNTON: Monsieur le président, je ferai remarquer à ce sujet qu'il m'a toujours semblé que le premier ministre du pays, de quelque parti politique qu'il fut, avait droit à un wagon convenable quand il voyageait à travers le pays. Les distances à franchir en notre pays sont longues et il arrive parfois que les services de convois ne sont pas tout à fait commodes. Le premier

ministre, sans tenir compte du parti auquel il appartient doit voyager à travers le pays dans l'exécution de ses fonctions, et dans ces circonstances j'ai toujours pensé qu'on devait lui fournir les moyens de voyager confortablement et commodément. Or, c'est cette idée qui a motivé la conversion et l'aménagement de ces divers wagons dont on a fait mention pour l'usage du premier ministre actuel et de l'ancien premier ministre.

M. DUFF: Est-ce vrai que le wagon que vous avez appelé l'ancien "York" était un wagon de bois?

Sir Henry THORNTON: C'était primitivement un wagon monté sur un châssis en bois. C'est la description que j'en donnerais, et on l'a transformé subséquemment en wagon monté sur châssis d'acier.

M. FAIRWEATHER: Le "York" était primitivement un des wagons particuliers affectés au service du Gouverneur général, et c'était, m'apprend-on, un wagon monté sur châssis en bois auquel on substitua plus tard un châssis en acier.

M. DUFF: Voulez-vous dire que l'ancien premier ministre, parce que c'était un wagon monté sur châssis en bois et qu'il fallait le remplacer par un wagon d'acier ou un wagon neuf...

Sir Henry THORNTON: Eh bien, il faudrait le transformer en wagon monté sur châssis d'acier, autrement il ne serait pas prudent de le mettre en service. De fait, deux anciens wagons utilisés par le Gouverneur général en fonctions dans le temps commençaient à se faire vieux, et leur emploi était quelque peu dangereux. En effet, les employés supérieurs et moi-même éprouvions toujours un certain malaise quand ces deux wagons étaient en service.

M. DUFF: Etant donné cet état de choses, est-ce vous qui avez suggéré de transformer ce wagon?

Sir Henry THORNTON: Oui.

M. DUFF: Vous avez assumé entière responsabilité?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. DUFF: Vous assumez entière responsabilité relativement à toutes modifications apportées à l'ancien "York" connu dans la suite sous le nom de l'ancien "100"?

Sir HENRY THORNTON: Oui, certainement. Nous assumons, la compagnie et moi, la responsabilité de nos actes, quels qu'ils soient.

M. DUFF: Il en a coûté beaucoup d'argent pour remodeler ce deuxième wagon. Croyiez-vous que ce wagon était en assez bon état de service?

Sir HENRY THORNTON: Je vous demande pardon.

L'hon. M. MANION: Il avait servi pendant quelques années.

M. DUFF: Je m'enquiers de l'état du wagon en 1930.

Sir HENRY THORNTON: Il était en très bon état mais autant que je me rappelle les circonstances, l'aménagement ne convenait pas au premier ministre, et tel qu'on l'a expliqué, nous avions besoin d'un wagon additionnel—nous avions un ou deux wagons dont quelques-uns de nos employés supérieurs se servaient et ils étaient dans un état dangereux.

M. DUFF: Quel était l'aménagement qui ne convenait pas au premier ministre?

Sir HENRY THORNTON: Autant que je m'en souvienne, la cuisine était située dans le milieu du wagon et ouverte aux deux bouts. Suivant la coutume presque générale aujourd'hui, on place la cuisine à une extrémité. Or, on n'aurait jamais fait cette proposition si nous n'avions pas eu besoin d'un wagon additionnel. La proposition comportait simplement l'échange de wagons en vue de donner au chemin de fer un wagon propre à ses fins et au ministre un wagon qui lui

convenait, et quand je dis le premier ministre, je ne parle pas de M. Bennett ou de M. King ou d'une autre personne. Il s'agissait simplement du premier ministre.

M. DUFF: Pourquoi aviez-vous besoin d'un wagon supplémentaire quand il y avait trois wagons affectés au service?

Sir HENRY THORNTON: Eh bien, autant que je m'en souvienne...

M. DUFF: Etant donné particulièrement la situation financière de votre chemin de fer?

Sir HENRY THORNTON: Ceci se passait en 1929.

M. DUFF: Mais un wagon neuf coûtait une assez forte somme.

Sir HENRY THORNTON: Deux ou trois de ces wagons étaient devenus dangereux, et je ne croyais pas qu'il était juste ou désirable de risquer les vies des employés supérieurs et des personnes qui voyageraient sur des wagons dangereux, car un accident sérieux pouvait se produire. Après tout, les vies des individus et des employés supérieurs comptent pour quelque chose.

M. DUFF: Parfaitement.

Le PRÉSIDENT: Maintenant messieurs, désirez-vous poser d'autres questions ou bien allons-nous déclarer cette partie de l'enquête terminée.

Terminée.

Sir HENRY THORNTON: Voici un exposé en réponse à une question du docteur Manion:

> Pièce annexée produite conformément à une suggestion du ministre des Chemins de fer et Canaux, l'honorable docteur Manion, à la suite de questions posées par l'honorable M. Euler et le colonel Cantley le 12 mai. Les taux indiqués comme étant en vigueur entre endroits des provinces Maritimes sont, dans chaque cas, les taux réels et reflètent la réduction de 20 p. 100 ordonnée sous le régime de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Suit un long exposé des divers tarifs et des différentes classes. Je suppose que vous ne tenez pas à ce que j'en donne lecture.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous consigner ces données au procès-verbal? Nous allons les consigner au procès-verbal. (Imprimées comme Appendice des témoignages de ce jour.)

Sir HENRY THORNTON: J'ai ici une question posée par l'honorable M. Chaplin:

> Les noms et adresses des entrepreneurs fournisseurs de traverses en 1930 et 1931.
>
> Les listes annexées indiquent les noms de tous les entrepreneurs fournisseurs de traverses et leurs adresses, et embrassent l'achat de traverses livrables durant les années 1930 et 1931, par provinces.

Cette liste est également longue.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous la consigner au procès-verbal?

L'hon. M. MANION: Tenez-vous à la consigner au procès-verbal?

M. POWER: Oui.

(Imprimée comme Appendice B et Appendice C des témoignages de ce jour.)

Le PRÉSIDENT: Ces documents intéressent surtout M. Power. Ce sont tous les renseignements que l'on peut donner pour le moment.

M. DUFF: Puis-je demander si on va nous fournir la liste des différents entrepreneurs fournisseurs de traverses, de 1920 à 1930?

Le PRÉSIDENT: Nous la demanderons l'an prochain.

M. DUFF: Très bien, cela me convient.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suggère, si vous avez tous lu le rapport annuel, l'analyse des opérations de 1931 comparées à celles de 1930, et le budget des dépenses prévues pour 1932, que nous les approuvions et que nous clôturions l'enquête publique. Est-ce le vœu du Comité?

M. DUFF: J'en propose l'adoption.

Le PRÉSIDENT: M. Duff propose l'adoption des divers rapports dont le Comité a été saisi. Etes-vous prêts à vous prononcer?

Adoptés.

Le PRÉSIDENT: Cela marque, je crois, la clôture des séances publiques. Je propose que nous nous réunissions mardi pour étudier les témoignages rendus. On présentera alors les exposés qui sont prêts. Est-ce que cela agrée au Comité?

L'hon. M. EULER: Quels exposés doit-on présenter?

Le PRÉSIDENT: Divers exposés. On a posé une question concernant les employés supérieurs du service des voyageurs et les bureaux hors-voie aux Etats-Unis pour le service des voyageurs.

L'hon. M. EULER: Qu'y a-t-il en outre?

L'hon. M. CHAPLIN: J'ai posé une question relativement au bureau de New-York.

Sir HENRY THORNTON: Ces renseignements sont en voie de préparation, monsieur Chaplin.

Le PRÉSIDENT: Il y a la question des déboursés à compte de la radiodiffusion pour l'année 1930 posée, je crois, par le docteur McGibbon. On me dit qu'il faudra au moins une semaine pour préparer la réponse. C'est un travail très ardu qui embrasse une foule de détails, qui nécessairement prendra du temps. Je ne me rappelle pas les autres questions, mais il en reste encore un certain nombre. On me dit qu'il en reste une demi-douzaine et les réponses seront transmises au président à mesure qu'elles seront prêtes.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, je veux faire une observation touchant ce que j'ai dit à maintes reprises au Comité, car il se peut que mes paroles aient été mal interprétées ou mal comprises en raison des commentaires des journaux. Je fais allusion au rapport touchant les comptes de dépenses que doivent présenter les deux messieurs appelés à constituer un sous-comité à cette fin. Je dégage de vos remarques, et il me ferait plaisir de le savoir, que ces rapports seront soumis au Comité à huis clos, ce que j'approuve. Ai-je raison?

Le PRÉSIDENT: Eh bien, je ne puis vous dire que mon propre avis. J'estime que le rapport du sous-comité ainsi que les renseignements qu'on nous a communiqués hier—je n'ai pas besoin d'en faire connaître les détails car les membres du Comité savent ce dont il s'agit—seront étudiés à huis clos par le Comité.

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

Le PRÉSIDENT: Puis, il appartiendra au Comité de prendre une décision.

M. MCGIBBON: Monsieur le président, j'ai déjà dit à maintes reprises que je ne tenais pas ce rapport comme confidentiel.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas dit qu'il était confidentiel, mais je crois—et je m'en remets au jugement du Comité—que le Comité, et le Comité seul, devra décider s'il y a lieu de rendre ces renseignements publics. Pour ce qui me concerne, cela ne lie en rien le docteur McGibbon et je ne cherche pas à le lier. Il est l'arbitre de ses propres actes tout comme les autres membres du Comité. Les comptes de dépenses sont à la disposition de tous les membres. La décision à

prendre est l'affaire du Comité, et je ne prends pas sur moi de dire quelle doit être cette décision. Cela relève entièrement du Comité.

L'hon. M. EULER: Je n'ai rien à dire quant à l'attitude du docteur McGibbon. Il est responsable de ses actes comme député, et je n'ai pas de critique à formuler sous ce rapport. Toutefois, je me suis toujours opposé à la diffusion de renseignements qui peuvent porter préjudice aux chemins de fer Nationaux. Vous avez approuvé mon attitude et le président du comité exécutif du National-Canadien, ainsi que M. Boys, du conseil d'administration se sont aussi ralliés à mon avis. Je tiens à dire combien je suis content de voir que le Comité a virtuellement accepté mon point de vue. Cependant, je crains que lors de la publication des renseignements le public a peut-être soupçonné quelques-uns d'entre nous—je dirai ceux qui siègent de ce côté-ci—de chercher à cacher certaines choses, des preuves d'irrégularités. Je tiens à nier la chose. Nous ne voulons rien cacher au public, s'il y a des irrégularités, mais je ne crois pas qu'il y en eut, comme certaines personnes l'entendent. Notre seul but, mon seul but était de protéger les intérêts des chemins de fer Nationaux, et je constate que vous et les administrateurs du réseau approuvez l'attitude que j'ai toujours prise.

L'hon. M. CHAPLIN: Je me rallie à la décision du président, mais je ne saisis pas très bien ce que M. Euler a dit. S'il remonte à la session de l'an dernier, il constatera, je crois, qu'il ne fut pas le seul à vouloir discuter cette question à huis clos. Il est arrivé plus d'une fois que j'ai fait vider la salle quand j'étais président du Comité. J'ai assumé cette responsabilité moi-même sans consulter le Comité. Je suis d'avis qu'il est contraire à l'intérêt des chemins de fer et de la compagnie de chemin de fer de divulguer tous ces menus détails.

L'hon. M. EULER: C'est ce que j'ai toujours soutenu, et nous aurions pu éviter beaucoup de difficultés si on l'avait entendu de cette façon au Comité, à savoir que cette opinion reflétait l'attitude du Comité.

Le PRÉSIDENT: M. Euler a fait une déclaration, et je crois que nous l'approuvons tous en ce qui concerne l'attitude qu'il avait prise précédemment. Toutefois, je n'avais pas eu l'intention de décider à la séance d'aujourd'hui le sort à réserver aux rapports qu'on nous a soumis. Je dis, cependant, que je prends la responsabilité de suggérer au Comité que nous examinions ces rapports mardi prochain à une séance secrète du Comité et que nous prenions alors une décision. Voilà mon attitude, car après tout, le président ne peut prendre sur lui de dire quelle attitude le Comité peut prendre sur une question quelconque. J'ai ma propre opinion et je la ferai connaître au Comité en temps opportun.

Allons-nous ajourner à mardi à onze heures?

M. MACMILLAN: Relativement à la déclaration de M. Euler à l'effet qu'il ne résulterait rien de bon de la divulgation de ces choses, que ce serait contraire à l'intérêt des chemins de fer, il a dit qu'il a pris cette attitude l'an dernier.

Je ne fais nullement allusion aux comptes de dépenses, mais quand le docteur McGibbon posa certaines questions à la Chambre l'an dernier on lui répondit que ce serait contraire aux meilleurs intérêts du chemin de fer, et quand un sous-comité de ce Comité recueillit certains renseignements on les a tenus cachés. Or, M. Euler prend l'attitude, ou du moins il a pris l'attitude à cette époque, qu'il était contraire aux intérêts du chemin de fer de rendre ces choses publiques. Je veux lui demander si les choses divulguées ici au cours des séances du Comité n'étaient pas dans l'intérêt des chemins de fer ou dans l'intérêt public. Que pense-t-on de l'affaire de New-York? Que pense-t-on de la maison de sir Henry Thornton et de tous les émoluments qu'il a reçu de ce pays? Que pense-t-on de la résolution secrète du Comité spécial en vertu de laquelle il a touché un supplément de $5,000 que le conseil d'administration n'a jamais approuvé? Est-ce que tous ces renseignements n'étaient pas dans l'intérêt public? Je dis, monsieur le président, avec tout le respect que je dois à M. Euler, et c'est un monsieur très coulant...

L'hon. M. EULER: Je puis vous faire le même compliment.

M. MACMILLAN: Avec tout le respect que je dois à M. Euler, la publication de ces renseignements a été dans l'intérêt du chemin de fer et dans l'intérêt public. Maintenant, pour ce qui concerne ces comptes de dépenses je suis plus ou moins enclin à me rallier à vous, monsieur le président, et à M. Chaplin. Nous ne voulons pas nous occuper de ces menus détails.

L'hon. M. EULER: Je diffère absolument d'opinion avec M. MacMillan quand il dit qu'il était dans l'intérêt du chemin de fer de divulguer plusieurs des choses sur lesquelles nous sommes à faire enquête ici et dont la plupart n'ont pas été prouvées. Et j'ajouterai, sans la moindre hésitation ou réserve, que les choses dites dans ce Comité ont beaucoup contribué à détruire la confiance des citoyens du Canada dans les chemins de fer Nationaux comme institution gérée et possédée par l'Etat.

Le PRÉSIDENT: C'est votre propre opinion.

L'hon. M. EULER: Je ferai même cette affirmation: Je crois que ces choses ont même porté préjudice aux chemins de fer en réduisant leur chiffre d'affaires. Si M. MacMillan a raison de dire qu'il était dans l'intérêt du chemin de fer de communiquer au public en général les soupçons et les accusations formulés au Comité, si ces choses étaient réellement dans le meilleur intérêt du chemin de fer je ne m'y opposerais pas, parce que j'ai à cœur l'intérêt du chemin de fer, et je suis assez sincère — et j'espère que les membres du Comité en conviennent — quand j'exprime l'opinion que l'on aurait pu accomplir par d'autres moyens tout le bien qu'on a accompli en examinant ces choses, et cette procédure n'aurait pas eu pour résultat de faire perdre la confiance du peuple dans les chemins de fer et leur administration.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais faire observer à M. Euler qu'il exprime sa propre opinion sur les différentes phases de l'enquête conduite par le Comité. Il a parfaitement le droit d'en agir ainsi, mais je voudrais qu'il fut compris que ces expressions sont les siennes propres. Après tout, en dernière analyse, c'est le public qui jugera le travail du Comité, et quant à cela je suis prêt à subir les conséquences, et je crois que tous les membres du Comité le sont également. Je voudrais que le public sache — et je crois interpréter les sentiments de la majorité des membres du Comité — que nous ne sommes pas de simples machines à voter.

L'hon. M. EULER: Quelqu'un vous a suggéré cela.

L'hon. M. MANION: Je l'ai suggéré.

Le PRÉSIDENT: Cela est parfait.

M. STEWART: Je me demande qui a suggéré les questions posées par deux membres ce matin.

Le PRÉSIDENT: Le public dira, je crois, que le Comité a rendu un véritable service, et pour ce qui concerne ma propre responsabilité je me place à ce point de vue.

M. MCGIBBON: Je suppose qu'ils me considèrent le trouble-fête. Mon attitude est assez bien connue. Je n'ai jamais hésité à la faire connaître. A tort ou à raison, j'ai mon opinion, et j'entends l'exprimer sans égard à ce que certaines personnes peuvent penser ou dire.

L'hon. M. MANION: Je tiens à dire tout simplement que M. Euler ne détient pas de monopole en ce qui concerne le succès qu'on souhaite au National-Canadien.

L'hon. M. EULER: Qui dit cela?

L'hon. M. MANION: Je le dis, monsieur le président, parce que M. Euler a affirmé au moins une demi-douzaine de fois dans cette salle qu'il ne songe qu'aux intérêts des chemins de fer. Nous y songeons tous. Je tiens à préciser que

nous avons tous, y compris le ministre, les intérêts des chemins de fer à cœur à l'heure actuelle autant que M. Euler.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, j'ai seulement parlé de moi-même, et je pensais que je m'étais exprimé bien clairement. J'ai toujours pris cette attitude et je m'offusque de la déclaration du docteur Manion qui est ordinairement un de mes très bons amis.

L'hon. M. MANION: C'est parce que je prétends être un tout aussi bon ami du National-Canadien que vous. Vous n'êtes pas le seul à avoir à cœur les intérêts des chemins de fer.

L'hon. M. EULER: Je ne prétends pas avoir le monopole sous ce rapport.

Le Comité s'ajourne au mardi 17 mai 1932.

(Voir page 408)

APPENDICE A

COMPARAISON DES TARIFS

PROVINCES MARITIMES—ONTARIO ET QUÉBEC

COMPARAISON DES TARIFS DE CLASSE SUR LA BASE DU TARIF URBAIN

Milles	—	Tarifs de classe les 100 livres—Classes								
		1	2	3	4	5	6	7	8	10
10	Provinces Maritimes	20	17	15	12	10	9	7	8	6
	Ontario	24	21	18	15	12	11	9	10	7½
25	Provinces Maritimes	24	21	18	15	12	11	9	10	8
	Ontario	29	25	22	18	14½	12½	11½	12½	9½
50	Provinces Maritimes	32	28	24	20	16	15	12	13	11
	Ontario	40	34½	30½	25	19½	18	14½	16½	12½
75	Provinces Maritimes	40	35	30	25	20	19	15	16	13
	Ontario	50	45½	37½	32	25	24	19½	22	16½
100	Provinces Maritimes	44	38	33	28	22	21	17	18	14
	Ontario	54	47	41½	34½	27½	25	22	22	18
125	Provinces Maritimes	50	44	38	31	25	23	19	20	16
	Ontario	61½	54	47	37½	30½	27½	24	25	19½
150	Provinces Maritimes	52	46	39	33	26	24	20	20	17
	Ontario	65	58	49	41½	32	29	25	27½	22
175	Provinces Maritimes	54	47	41	34	27	25	21	22	18
	Ontario	68	59½	52½	43	34½	30½	27½	27½	24
200	Provinces Maritimes	54	47	41	34	27	25	21	22	18
	Ontario	68	59½	52½	43	34½	30½	27½	27½	24
225	Provinces Maritimes	58	51	43	36	29	27	22	23	20
	Ontario	72	63	54	45½	36½	32	29	29	25
250	Provinces Maritimes	60	53	45	38	30	28	23	24	21
	Ontario	75½	66½	58	47	37½	34½	30½	30½	27½
275	Provinces Maritimes	64	56	48	40	32	30	24	26	22
	Ontario	79	70½	59½	50	40	36½	30½	32	27½
300	Provinces Maritimes	66	58	50	41	33	31	25	26	23
	Ontario	83	72	63	52½	41½	37½	32	34½	29
350	Provinces Maritimes	70	61	52	44	35	33	26	28	24
	Ontario	86½	75½	65	54	43	40	32	34½	29
400	Provinces Maritimes	76	66	57	48	38	36	29	29	26
	Ontario	94	83	70½	59½	47	43	36½	36½	32
450	Provinces Maritimes	80	70	60	50	40	38	30	32	28
	Ontario	100½	88	75½	63	50	47	36½	37½	34½
500	Provinces Maritimes	84	74	63	53	42	40	31	32	30
	Ontario	104	91½	79	65	52½	49	37½	40	36½
600	Provinces Maritimes	88	77	66	55	44	42	33	33	31
	Ontario	112	97	84½	70½	55½	52½	40	41½	37½

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

TARIFS RÉGULIERS PAR MILLE

Milles	—	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	Provinces Maritimes (C-17)..	20	17	15	12	10	9	7	8	8	6
	Ontario et Québec (C-18).....	24	21	18	15	12	11	9	10	10	7½
25	Provinces Maritimes.....	24	21	18	15	12	11	9	10	10	8
	Ontario et Québec.....	29	25	22	18	14½	12½	11½	12½	12½	9½
50	Provinces Maritimes.....	34	30	26	21	17	16	13	14	13	11
	Ontario et Québec.....	43	37½	32	27½	22	19½	16½	18	16½	12½
75	Provinces Maritimes.....	44	38	33	28	22	21	17	18	16	14
	Ontario et Québec.....	54	47	41½	34½	27½	25	22	22	19½	18
100	Provinces Maritimes.....	52	46	39	33	26	24	20	22	20	17
	Ontario et Québec.....	65	58	49	41½	32	29	24	25	24	19½
125	Provinces Maritimes.....	56	49	42	35	28	26	21	22	22	19
	Ontario et Québec.....	68	59½	52½	43	34½	30½	27½	27½	27½	24
150	Provinces Maritimes.....	58	51	43	36	29	27	22	23	23	20
	Ontario et Québec.....	72	63	54	45½	36½	32	29	29	29	25
175	Provinces Maritimes.....	64	56	48	40	32	30	24	26	26	22
	Ontario et Québec.....	79	70½	59½	50	40	36½	30½	32	32	27½
200	Provinces Maritimes.....	66	58	50	41	33	31	25	27	27	23
	Ontario et Québec.....	83	72	63	52½	41½	37½	32	34½	34½	29
225	Provinces Maritimes.....	72	63	54	45	36	34	27	29	30	25
	Ontario et Québec.....	90	79	68	55½	45½	41½	34½	36½	37½	30½
250	Provinces Maritimes.....	76	66	57	48	38	36	29	29	32	26
	Ontario et Québec.....	94	83	70½	59½	47	43	36½	36½	40	32
275	Provinces Maritimes.....	80	70	60	50	40	38	30	30	33	28
	Ontario et Québec.....	100½	88	75½	63	50	47	36½	37½	41½	34½
300	Provinces Maritimes.....	84	74	63	53	42	40	31	32	34	30
	Ontario et Québec.....	108	95½	81½	68	54	50	37½	40	43	36½
350	Provinces Maritimes.....	92	81	69	58	46	44	34	34	38	32
	Ontario et Québec.....	119	104	90	74	59½	55½	41½	43	47	40
400	Provinces Maritimes.....	100	88	75	63	50	48	37	36	39	34
	Ontario et Québec.....	125½	109½	95½	79	63	59½	43	45½	49	41½
450	Provinces Maritimes.....	108	95	81	68	54	51	40	39	42	37
	Ontario et Québec.....	137	120½	103½	86½	68	65	47	49	52½	45½
500	Provinces Maritimes.....	116	101	87	72	58	55	43	42	43	39
	Ontario et Québec.....	144	125½	108	90	72	68	50	52½	54	49
600	Provinces Maritimes.....	132	115	99	82	66	63	49	49	50	46
	Ontario et Québec.....	162	142½	122	100½	81½	77½	59½	61½	63	58

(Les tarifs sont en cents les 100 livres)

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LES INSTRUMENTS ARATOIRES ET LEURS PIÈCES, CHARGEMENTS COMPLETS, ENTRE ENDROITS DANS LES PROVINCES MARITIMES ET ENDROITS EN ONTARIO ET QUÉBEC

Entre endroits dans les provinces Maritimes:
Tarifs de 6ème classe autorisés.
Entre endroits en Ontario et Québec:
Tarifs de 6ème classe autorisés.
Classification normale: tarifs de 5ème classe.

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE SULFATE D'AMMONIAQUE, CHARGEMENTS COMPLETS

ENTRE ENDROITS DANS LES PROVINCES MARITIMES ET ENDROITS EN ONTARIO ET QUÉBEC

De Sydney, N.-E., à des endroits dans les provinces Maritimes:
Tarifs de septième classe autorisés.

De Hamilton, Ont., Montréal, Qué., et Ottawa, Ont., à des endroits en Ontario et Québec:
Tarifs de septième classe autorisés.
Classification normale basée sur les tarifs de la 5ème classe.

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE CHARBON BITUMINEUX ENTRE ENDROITS DANS LES PROVINCES MARITIMES C. ONTARIO ET QUÉBEC

(Tarifs en cents la tonne de 2,000 livres)

De Sydney, N.-E. à	Distance	Taux	De Montréal, Qué. à	Distance	Taux
Boisdale, N.-E.	39	90	Farnham, Qué.	39	120
Iona, N.-E.	57	100	Acton-Vale, Qué.	54	100
Tracadie, N.-E.	121	130	Plessisville, Qué.	122	160
Merigomish, N.-E.	169	140	Rideau, Ont.	169	170
Truro, N.-E.	226	150	Sidney, Ont.	227	200
Shubenacadie, N.-E.	247	170	Colborne, Ont.	250	200
Halifax, N.-E.	290	180	Bowmanville, Ont.	291	220
Moncton, N.-B.	342	200	North-Bay, Ont.	340	290
Rogersville, N.-E.	400	210	Kitchener, Ont.	397	310
Matapedia, Qué.	542	230	Noranda, Qué.	556	340

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LES ENGRAIS, CHARGEMENTS COMPLETS, ENTRE ENDROITS DANS QUÉBEC ET ONTARIO C. PROVINCES MARITIMES

(Tarifs en cents les 100 livres)

Milles	Provinces Maritimes	Ontario et Québec	Milles	Provinces Maritimes	Ontario et Québec
25	5	6	200	12½	15½
50	6	7½	300	14½	18
75	8½	10½	400	18	22½
100	9½	12	500	21	26
150	11	13½	600	23	29

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LES CÉRÉALES, CHARGEMENTS COMPLETS— ONTARIO ET QUÉBEC C. PROVINCES MARITIMES

(Tarifs en cents les 100 livres)

Milles	Ontario et Québec	Provinces Maritimes	Milles	Ontario et Québec	Provinces Maritimes
25	8	6½	200	18	14½
50	8	8	300	22	17½
75	10	8	400	25	20
100	12	9½	500	29	23
150	15½	12½			

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE SABLE ET LE GRAVIER (CHARGEMENTS COMPLETS) ENTRE ENDROITS DANS LES PROVINCES MARITIMES C ONTARIO ET QUÉBEC

(Tarifs en cents les 100 livres)

Provinces Maritimes			Ontario et Québec		
De Debert, N.-E. à	Milles	Taux	—	Milles	Taux
Brookfield, N.-E.	22	2	Durham, Ont., à Palmerston, Ont.	27	4
Enfield, N.-E.	46	3	Maple, Ont., à Craigvale, Ont.	40	4¼
Halifax, N.-E.	76	4	Guelph, Ont., à Dundas, Ont.	94	4½
Mulgrave, N.-E.	135	5	Niagara-Falls, Ont., à St-Thomas, Ont.	115	7
Liverpool, N.-E.	180	6	Durham, Ont., à Thornbury, Ont.	178	6½
			Greenburn, Ont., à Brockville, Ont.	190	7
			Crookston, Ont., à Montréal, Qué.	241	7¾

Montréal, Qué., 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE SABLE ET LE GRAVIER, CHARGEMENTS COMPLETS, ENTRE STATIONS EN ONTARIO ET QUÉBEC C. PROVINCES MARITIMES

(Tarifs en cents les 100 livres)

Milles	Provinces Maritimes	Ontario et Québec	Milles	Provinces Maritimes	Ontario et Québec
25	4	4¾	200	8	10¼
50	4½	5¾	300	10	12¼
75	6	7¼	400	11½	14¼
100	6½	8¼	500	13	16¼
150	7½	9¼	600	14½	18¼

Montréal, Qué., 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE FOIN ET LA PAILLE ENTRE ENDROITS DANS LES PROVINCES MARITIMES C. ONTARIO ET QUÉBEC

(Tarifs en cents les 100 livres)

Milles	Entre endroits dans les provinces Maritimes Taux-Mille	Entre endroits compris dans la division du Trans-continental à l'ouest de Fitzpatrick Taux-Mille	Taux spécifiques de Hervey, Qué.		
			A	Milles	Taux
25	7½	9½	Windigo	98	20½
50	10	12½	Casey	148	22
75	13	18	Greening	196	24
100	14½	19½	Forget	296	28
150	17½	22	Makamik	398	34½
200	19½	24	Cochrane	495	39½
300	23	29			
400	26	.....			
500	29	.....			

Les tarifs de la dixième classe s'appliquent entre les autres endroits d'Ontario et de Québec.

Montréal, Qué., le 12 mai 1932.—K.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE FER ET L'ACIER, CHARGEMENTS COMPLETS, PROVINCES MARITIMES C. ONTARIO ET QUÉBEC

(Tarif en cents les 100 livres)

Provinces Maritimes			Ontario et Québec		
Sydney à	Milles	Spécifique C.I. 36	Montréal à	Milles	Spécifique C.I. 41
Halifax, N.-E.	290	18	Newcastle, Ont.	287	34
Moncton, N.-B.	542	20	Windsor, Ont.	535	35
Saint-Jean, N.-B.	432	24	St-Pauls, Ont.	428	40
Fredericton, N.-B.	474	25	Thedford, Ont.	472	41½
Saint-Moïse, Qué.	612	28	Cochrane, Ont.	612	71
Edmundston, N.-B.	574	25	Walkerville, Ont.	554	41½

Nota.—Les tarifs s'appliquent sur divers articles en fer et en acier, tels que fer d'angle, barres, boulons, plaques, etc.

Montréal, Qué., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE BÉTAIL, CHARGEMENTS COMPLETS

(Tarifs en cents les 100 livres)

Milles	Entre endroits dans les provinces Maritimes		Entre endroits dans l'Ontario	
	Gros bétail, porcs ou moutons, chargements complets d'une espèce ou mixtes	Chevaux, mules ou poneys, chargements complets d'une espèce ou mixtes	Gros bétail, porcs ou moutons, chargements complets d'une espèce ou mixtes	Chevaux, mules ou poneys, chargements complets d'une espèce ou mixtes
25	8	10	10	12½
50	10½	13	13	16½
75	12½	15½	15½	19½
100	14	19	17½	24
150	16	23	20	29
200	17½	28	22	34½
300	22	34	27½	43
400	25	38	32	47½
500	29	41	36	52
600	30	48	37	59½

Montréal Qué., le 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE PAPIER À IMPRIMER LES JOURNAUX, PROVINCES MARITIMES C. QUÉBEC ET ONTARIO

(Tarifs en cents les 100 livres)

Provinces Maritimes			Ontario et Québec		
	Milles	Tarif commun.		Milles	Tarif commun.
Bathurst, N.-B., à Amherst, N.-E.	238	21	Grand'Mère, Qué., à Brockville, Ont.	230	28
Bathurst, N.-B., à Campbellton, N.-B.	63	14½	*Hawkesbury, Ont., à Montréal, Qué.	62	17½
Bathurst, N.-B., à Middleton, N.-E.	441	30	Crabtree, Qué., à Kitchener, Ont.	437	37½
Bathurst, N.-B., à Yarmouth, N.-E.	554	32	Crabtree, Qué., à Chatham, Ont.	550	43
Bathurst, N.-B., à Newcastle, N.-B.	44	11½	Crabtree, Qué., à Montréal, Qué.	45	13

*Il n'y a pas de papeterie à Hawkesbury.

COMPARAISON DES TARFIS—PROVINCES MARITIMES C. QUÉBEC ET ONTARIO PÉTROLE ET PRODUITS DE PÉTROLE

(Tarifs en cents les 100 livres)

De Imperoyal, N.-E.			De Sarnia, Ont.		
A	Milles	Tarif	A	Milles	Tarif
Musquodoboit, N.-E.	34	16	Thedford, Ont.	33	18
Bridgewater, N.-E.	106	18½	Kitchener, Ont.	106	25
Liverpool, N.-E.	148	19½	Brampton, Ont.	147	29
Point du Chêne, N.-B.	177	24½	Scarboro, Ont.	179	32
Plaster-Rock, N.-B.	308	36	Napanee, Ont.	305	40

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932. K.

TARIFS SUR LES POMMES DE TERRE, CHARGEMENTS COMPLETS

(Taux en cents les 100 livres)

—	Territoire Maritime	Ontario et Québec	—	Territoire Maritime	Ontario et Québec
25 milles	7½	9½	200 milles	18½	23
50 "	10	12½	300 "	25	31½
75 "	12½	15½	400 "	28	35½
100 "	13½	17	500 "	32	40½
150 "	17	21	600 "	39	49

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.—K.

COMPARAISON DES TARIFS DANS LES PROVINCES MARITIMES C. ONTARIO ET QUÉBEC—BOIS À PÂTE, CHARGEMENTS COMPLETS, POUR LA FABRICATION ET LA RÉEXPÉDITION

(Tarifs en cents les 100 livres)

Milles	D'endroits dans les provinces Maritimes	D'endroits en Ontario et Québec	Milles	D'endroits dans les provinces Maritimes	D'endoirts en Ontario et Québec
25	4½	5½	200	9	11½
50	5	6	300	11	14
75	6	7½	400	13	16
100	6½	8	500	14½	18
150	7½	9½	600	16	20

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932.

SEL, CHARGEMENTS COMPLETS

(Tarifs en cents les 100 livres)

TERRITOIRE MARITIME				ONTARIO ET QUÉBEC			
De	A	Milles	Tarif, sel brut	De	A	Milles	Tarif, sel fin
Malagash, N.-E.	Halifax, N.-E.	139	10	Goderich, Ont.	Welland Jct., Ont.	140	19½
	Yarmouth, N.-E.	380	14		Killaloe, Ont.	381	32
	New-Carlisle, Qué.	404	23		Caldwell, Ont.	405	34½

MONTRÉAL, QUÉ., le 12 mai 1932. K.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE SOUFRE, BRUT, CHARGEMENTS COMPLETS

Minimum, 60,000 livres

(Tarifs en cents les 100 livres)

Entre endroits dans les PROVINCES MARITIMES				Entre endroits en ONTARIO et QUÉBEC			
De	A	Milles	Taux	De	A	Milles	Taux
Campbellton, N.-B.	Chatham, N.-B....	120	11	Québec, Qué.	Windsor-Mills, Qué.	115	14
	Edmundston, N.-B.	135	12		LaTuque, Qué.....	129	14
Saint-Jean, N.-B.	Chatham, N.-B....	174	19		Desbiens, Qué.....	182	18
Chatham, N.-B.	Edmundston, N.-B.	219	16½		Jonquière, Qué.....	218	20½
					Cardinal, Ont.....	272	24½
Halifax, N.-E	Chatham, N.-B....	273	20½		Trenton, Ont.....	401	27½
	Matapédia, Qué....	389	23		Brighton, Ont.....	409	28
Saint-Jean, N.-B.	Sydney, N.-E.....	432	27				

ITEM DU TARIF

Provinces Maritimes: Item 1340 et 1356-A, C.-N. C.M. 173: C.R.C. N° E-1235.
Ontario et Québec: Item 2085 et 2086, C.-N., C.M. 130, C.R.C. N° E-1721.

MONTRÉAL, QUÉ., 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE BOIS À PÂTE, CHARGEMENTS COMPLETS, ENTRE ENDROITS EN ONTARIO ET QUÉBEC C. PROVINCES MARITIMES

(Tarifs en cents les 100 livres)

PROVINCES MARITIMES			ONTARIO ET QUÉBEC		
—	Milles	Taux commun	—	Milles	Taux commun
Bathurst à Edmundston, N.-B.....	190	13	Campbellford à Cornwall, Ont..	184	15½
Campbellton à Edmundston, N.-B	135	11	Bromptonville à Joliette, Qué...	138	17½
Old-Lake Road, Qué., à Bathurst, N.-B.....	258	14½	Campbellford, Ont., à Montréal, Qué.....	251	19½

MONTRÉAL, QUÉ., 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS DE FAVEUR (MILLE), PROVINCES MARITIMES C. QUÉBEC ET ONTARIO

(Tarifs en cents les 100 livres)

—	Bois à tonneaux et buches pour boîtes à fromage		Glace		Papier, rebuts et déchets	
	Provinces Maritimes	Québec et Ontario	Provinces Maritimes	Québec et Ontario	Provinces Maritimes	Québec et Ontario
Milles						
25	7	9	3½	4½	6½	8
50	8½	10½	4	5	8	10
75	11	14	5½	7	10	12½
100	12½	15½	6½	8	11½	14½
150	13½	17	8	10	13	16½
200	14½	18	9½	12	14½	18
300	18½	23	12½	15½	18	22½
400	21	26½	.....	.....	22	27½
500	24½	30½	.....	.....	26	32
600	27	34	.....	.....	28	35

MONTRÉAL, QUÉ., 12 mai 1932.

COMPARAISON DES TARIFS SUR LE BOIS, CHARGEMENTS COMPLETS, PROVINCES MARITIMES C. ONTARIO ET QUÉBEC

(Tarifs en cents les 100 livres)

Provinces Maritimes			Ontario et Québec		
—	Milles	Taux	—	Milles	Taux
Halifax à			Sarnia à		
Kinsac, N.-E.	21	7	Forest, Ont.	25	9
McKay, N.-E.	50	7½	Ailsa-Craig, Ont.	50	10½
Belmont, N.-E.	72	9½	Granton, Ont.	63	11
Westchester, N.-E.	98	11	Baden, Ont.	98	13½
Aulac, N.-B.	150	11½	Kitchener, Ont.	108	14
Berry-Mills, N.-B.	198	13	Waterloo, Ont.	110	14
Red-Pine, N.-B.	300	15½	Brampton, Ont.	149	14½
Mill-Stream, N.-B.	399	16½	Owen-Sound, Ont.	190	16½
Rimouski, Qué.	500	18	Marysville, Ont.	297	19½
Rivière-Ouelle, Qué.	600	19	Cardinal, Ont.	400	20½
			Dominion, Qué.	498	23
			Bromptonville, Qué.	595	24

Bien qu'Halifax ne soit pas un port d'expédition de bois, les tarifs indiquent la base générale.

Montréal, Qué., 12 mai 1932.

(Voir page 408)

APPENDICE B

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Etat indiquant par province et par ordre alphabétique les noms et adresses postales de tous les individus et firmes auxquels on a adjugé des contrats pour la livraison de traverses en 1930.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Hancock, Chas., Melville.
McPherson, D. J., Eldon, Belfast.

NOUVELLE-ÉCOSSE

Allen & Miner, Ltd., Amherst.
Aulenbach, C. G., Blockhouse.
Bannerman & Robertson, New-Glasgow.
Baxter, R. M., Oxford-Junction.
Bent, C. M., Bridgewater.
Bragg & Sons, C., Collingwood-Corner.
Canadian Lumber Company, Ltd., Stewiacke.
Chambers, F. H. New-Glasgow.
Cox, J. J., Shelburne.
Dunfield Lumber Company, Ltd., Halifax.
Eastern Exporters Ltd., New-Glasgow.
Eden Lumber Company, Garden of Eden.
Fullerton & Sons, Ltd., Pictou.
Fulmer, B. B., Shubenacadie.
Gillis, N. L., Gillis-Cove.
Glennie, T. C., Oxford.
Goding & Starratt, Liverpool.
Grant, J. A., James-River.
King Brothers, Oxford.
Kennedy, D. H., Estmere.
Kennedy, C., River-Deny's.
Langille, D., Blockhouse.
Logan & MacLeod, Trenton.
Lunenburg Milling Company, Bridgewater.
Martin, R. N., Alba.
MacDonald, A. L., Meadowville.
MacGregor Lumber Company, Ltd., New-Glasgow.
MacMillan, A. S., Halifax.
McCaskill, D. D., Littlenarrows.
McDonald, D. A., Orangedale.
McElmon, A. E., Oxford.
McElmon, M., Oxford.
McKay, R. A., comté de Pictou.
McKenzie, D., New-Glasgow.
McKeen, D. K., Halifax.
McLelan, T. W., Oxford.
McLellan Brothers, Sutherlands-River.
McLeod, H., West-Bay-Road.
Penny & Irving, Caledonia.
Read Limited, C. H., Amherst.
Reid & Sons, A. J., Shubenacadie.
Smith, A. B., Springhill.
Smith Limited, D. M., Truro.
Soy, I. J., Westchester-Station.
Sproull, C., Pictou-Landing.
Turner, J., West-Northfield.
Wagner, C. O., Summerville-Station.
Williams Brothers, Barney's-River-Station.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Anderson, W. S., Newcastle.
Bartlett Lumber Company, Frédéricton.
Betts, H. S., Millerton.
Bonny River Lumber Company, Saint-Jean.
Boyce, W. W., Frédéricton.
Buchanan, R., Tabucintac.
Carman, H. A., South-Devon.
Chamberlain, J. T., Gloucester-Junction.
Colter, A. A., Frédéricton.
Corey, J. A., Havelock.
Cormier, C. D., Saint-Paul.
Cormier, L., Saint-Paul.
Davis Company, Ltd., O. B., Grand-Falls.
Douglas Limited, S., Frédéricton.
Elliott, F. A., Cornhill.
Fleming & Gibson, Juniper.
Fraser Companies, Edmundston.
Gloucester Lumber & Trading Company, Bathurst.
Grant, J. F., Southeampton.
Gray Rapids Lumber Company, Ltd., Blackville.
Harriman, A. P. M., Loggieville.
Hatfiled-Kyle Ltd., Juniper.
Havelock Mercantile Company, Havelock.
Harrington, W. E., Salisbury.
Irving Limited, J. D., Buctouche.
Kent Lumber Company, Moncton.
King Lumber Company, Ltd., Chipman.
Kingston, J. F., Newcastle.
Landry, N. P., Mont-Carmel.
Loggie Company, Ltd., A. & R. Loggieville.
Loggie Company, Ltd., W. S., Chatham.
MacDonald, J. W., Campbellton.
O'Brien, J. L., South-Nelson.
Paynter, C., Anagance-Ridge.
Pinet, W. A., Bunrsville.
Reid Brothers, Gagetown.
Richards, G., Bronson.
River Valley Lumber Company, Oromocto.
Ryan, S. S., Moncton.
Sayre, F. E., Saint-Jean.
Scott, W. J., Frédéricton.
Snowball Company, J. B., Chatham.
Steeves, J. F., Moncton.
Sullivan, W., South-Nelson.

QUÉBEC

Abitibi Lumber Company, Ltd., LaSarre.
Bertram, J. C., Ottawa.
Canadian International Paper Company, Montréal.
Couturier, A., St-Louis du Ha Ha.
Fleming Tie & Lumber Company, Ottawa.
Germain, J. A., Portneuf.
Hunting & Sons, W. H. Huntingville.
Julien, R., Grande Allée, ville de Québec.
Lamb, C., Chandler.
McLeod & Pelletier, G. & M., Rawdon.
National Wood Company, Westmount.
Paradis & Sons, Ltd., Victoriaville.
Price Brothers Company, Chicoutimi.
Quinn & Company, Reg'd., Windsor-Mills.
Strong Limited, G. M., Montréal.

ONTARIO

Acme Timber Company, Ltd., Sudbury.
Brent Lumber Company, Montréal.
Campbell Timber Company, Fort-Frances.
Canadian Tie & Lumber Company, Ltd., Toronto.
Carpenter, C. H., Montréal.
Clarke, W. R. Toronto.
Cochrane, W. C., Sudbury.
Cox, Limited, C. W., Port-Arthur.
Farlinger, G. E., Sioux-Lookout.
Fassett Lumber Corporation, Montréal.
Fee, J., Allenwater.
Feldman Timber Company, Ltd., Schumacher.
Harris Tie & Timber Company, Ltd., Ottawa.
Hawk Lake Lumber Company, Ottawa.
Hayward Lumber & Tie Company, Toronto.
Keewatin Lumber Company, Minneapolis, Minn.
Laidlow Belton Lumber Company, Sarnia.
Lanthier & Halls, Hearst.
Marshay Lumber Company, Toronto.
Martin, L. T., Ottawa.
Mathieu Limited, J. A., Fort-Frances.
Merwin, B. F., Sudbury.
Missinaibi Timber Company, Peterbell.
McCreary, Jr., J., Dunrankin.
McKeown, J. J., Port-Arthur.
New Ontario Contracting Company, Port-Arthur.
Pine Lake Lumber Company, Watcomb.
Poupore Lumber Company, Ltd., Ottawa.
Rudolph, H. H., Weston.
Scott Lumber Company, Ltd., Port-Arthur.
Slater, W. J. Baldur, P. O. Man.
Sleeman, W. T., Sleeman.
Timber Products Limited, Trenton.
Thompson & Heyland Lumber Company, Toronto.
Wallace, E. E., Sioux-Lookout.

MANITOBA

Briggs, J. M. Cowan.
Dolynny, N., Bethel.
Galbraith & McDonald, Winnipeg.
Galloway, J., Vivian.
Goulet, L. R., Norgate.
Gray, F. D., Emerson.
Karpik, J., Brighstone.
Kutasiewish, J., Hoctor.
Laurie, J. E., Vivian.
Lupkoskie, L., Hadashville.
Lupkoskie, H., Hadashville.
Milkowski, A., Brightstone.
Monich, H., Brightstone.
Mudroski, N., Stead.
Nachet, S., Brightstone.
Petrue, W., Ladywood.
Petrue, J. Ladywood.
Potzaluko, M., Stead.
Roberts Limited, P. T., Winnipeg.
Ross, E. W., Erickson.
Romanovsky, S., Woodridge.
Seaman, K. P., Whitemouth.
Seaman, W. E., Whitemouth.
Sperling, R., Warroad, Minn.
Weselok, E., Ladywood.
Weselok, J., Ladywood.
Zarecki, B., Brightstone.

SASKATCHEWAN

Beeching, H. R., Steen-Siding.
Bélanger, F., Pré Ste-Marie.
Bone, A. W., Steen-Siding.
Chipilski, J., Pré Ste-Marie.
Dixon, H., Bjorkdale.
Hett & Sibbald Ltd., Prince-Albert.
Mahussier, H., Pré Ste-Marie.
Matusazak, J., Pré Ste-Marie.
Wholesale Fuel Company, Saskatoon.

ALBERTA

Allen, J. W., Glendon.
Anderson, J., Whitecourt.
Anderson, E., Whitecourt.
Andrews, H. W., Edson.
Batye, F., Bickerdike.
Baxter, H. F., Whitecourt.
Bell Tie Company, Edmonton.
Benson, B., Wildwood.
Benson, L., Wildwood.
Berg, C. A., Leedale.
Boisee, J. J., Maillaig.
Boudreau, L., Edmonton.
Brazeau Lumber Company, Ltd., Strathcona.
Brettingen, O., Edmonton.

ALBERTA—*Fin*

Brittain, C., Marlboro.
Brown, M. P., Rocky-Mountain-House.
Budd, H., Wildwood.
Burnt Mountain Lumber Company, Edmonton.
Capostinsky, A., Granada.
Campbell, T. W., Robb.
Carlson, A., Junkins.
Ceal, A. C., Hinton.
Chalmers, J. W., Rocky-Mountain-House.
Chyz, W., Lessard.
Cinnamon, H., Spring-Park.
Cinnamon, H., Lindberg.
Clarke, R. D., Edson.
Connors, J. M. & G. S., Red-Deer.
Corser, F., Mackay.
Corser, A., Mackay.
Cummings, T., Edson.
Cundict, F. J., Hattonford.
Cushnier, T., Marlboro.
Davis, H., Glenevis.
Derrick, I. S., Rosevear.
Derick, C. N., Edson.
Dixon, W., Marlboro.
Dodington, E., Rochester.
Dresslaer, B. M. & Miller, F. C., Peers.
Edwards, C. T., Rocky-Mountain-House.
Erith Lumber Company, Erith.
Franklin, C., Marlboro.
Franklin, J. C., Marlboro.
Gylander, A. Magnolia.
Hallanger, O., Blue-Ridge.
Hald, A. C., Chip Lake.
Hammond & Company, Rocky-Mountain-House.
Hanson, F. J., Edmonton.
Hanson, H. F. C., Wildwood.
Harter, J., Marlboro.
Hedberg, J., Edson.
Heim, R., Styal.
Hellekson, H. J., Mahaska.
Henry, A., Tawatinaw.
Hill, L., Rife.
Hogan, O., Blue-Ridge.
Holman, C. A., Edson.
Hotz, C., Peers.
Houghland, E. M., Spring-Park.
Howey, C., Marlboro.
Hyslop, W., Columbia.
Jenkins, F. J., Seba-Beach.
Johnson, R. M., Mallaig.
Jones, D. S., Athabaska.
Karlzen, J. C., Whitecourt.
Kelly, H., Tomahawk.
Kennedy, C. D., Marlboro.
Kirkeskov, W., Chip-Lake.
Kristiansen, O., Blue-Ridge.
Kunee, A., Lessard.
L'Drum, W., Blue-Ridge.
Lambert, C., Marlboro.
Lambert, J. L., Marlboro.
Lampman, J. W., Edson.
Lawyer, F. M., Edson.
Leatham, J., Entrance.
Lord, H. E., Wildwood.
Lotnick, W., Marlboro.
Mannix, A., Edson.
Marrigan, P. J., Edson.
Miller, D. W., Marlboro.
Millis, W., Bickerdike.
Moon, R. D., Edmonton.
Morrison, G., Rocky-Mountain-House.
Motherwell, D. G., Junkins.
MacFarland, W. E., Bickerdike.
MacLeod, J., Athabasca.
MacLeod, J. A., Athabasca.
McCormick, J. W. R., Evansburg.
McCormick, R. W., Athabasca.
McKinnon, C., Marlboro.
Nagy, P., Marlboro.
Navrot, S., Mallaig.
Nelson, E., Peers.
Nielson, C., Peers.
Olson, O., Robb.
Osborne, L. L., Edson.
Pelletier, Lumber Company, Ltd., Calgary.
Perkins, K. B., Yates.
Peterson, J. P., Chip-Lake.
Phoenix Lumber Company, Winnipeg.
Plant, D., Marlboro.
Plant, E., Obed.
Popejoy, A. L., Marlboro.
Redmond, J. W., Edson.
Redmond, L., Blue-Ridge.
Roberts, H., Blue-Ridge.
Robinson, H., Carrot-Creek.
Robinson, H. C., Niton.
Rocky Mountain Timber Company, Winipeg.
Rosichuk, H. L., Smokey-Lake.
Rouch, J., Magnolia.
Rudi, A., Blue-Ridge.
St. Marie, J., Peers.
Sharman, C., Chip-Lake.
Shearer, J. B., Edmonton.
Smith, F., Whitecourt.
Smith, H., Edson.
Smith, G. W., Edmonton.
Spoke, J. C., Perryvale.
Stenberg, A., Blue-Ridge.
Strom, E., Yates.
Svedberg, P., Carrot-Creek.
Swanson, S., Edmonton.
Swanson, C. E., Styal.
Tokar, I., Edson.
Tuttle, J. T., Evansburg.
Warner, C. E., Marlboro.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Adams, R. H., Fort-Fraser.
Adams, A. W., Fort-Fraser.
Alberta Pacific Lumber Co., Vancouver.
Alto, J., Nadina-River.
Allin, T., Colleymount.
Anderson, M., Danskin.
Anderson, A. W., Decker-Lake.
Anderson, G. K. & H. Holst, Prince-George.
Anderson, G., Decker-Lake.
Anderson, O., Isle-Pierre.

COLOMBIE-BRITANNIQUE — *Suite*

Anderson & Company, S., Decker-Lake.
Annala, J., Nadina-River.
Artress, H. E., Lejac.
Asserude, E., Shames.
Bach, A., Rose-Lake.
Bach, E., Rose-Lake.
Bach, F., Rose-Lake.
Bain, P., Mission-City.
Baird, D., Sheraton.
Ball, W. S., Forestdale.
Ballestra, J., Lumby.
Batard, de, P., Salmon-Valley.
Beach, F., Lac-François.
Beach, C., Lac-François.
Bedore, L., Rose-Lake.
Bell Lumber & Pole Co., Minneapolis, Minn.
Bergwall, F. A., Duncan.
Bertschi, A. C., Shelley.
Betschi, A. F., Shelley.
Blonch, J., Burns-Lake.
Boquist, E., Nichol.
Bostrom, A., Danskin.
Bostrom, C. O., South-Bank.
Bostrom, C., Bickle.
Bostrom, J. E., Grassy-Plains.
Boxall, W., Tchesinkut-Lake.
Boyd, J. A., Prince-George.
Boyd, J. R., Isle-Pierre.
Braaton, L., Hulatt.
Bratsberg, P., Colleymount.
Brawn & Dunn, Giscombe.
Brotherton, J., Tchesinkut-Lake.
Broughton & McNeil, Telkwa.
Bruhn, R. W., Sicamous.
Brunell, P., Burns-Lake.
Bunting, Wm., Fort-Fraser.
Burgoyne, J., Albreda.
Byers, J. M., Isle-Piere.
Cameron Lumber Co., Victoria.
Carlson, M. A., Fraser-Lake.
Carlson V., Decker-Lake.
Carlson, J. P., Prince-George.
Carrigan, J. W., Terrace.
Carroll & Sons, Decker-Lake.
Carroll, R. M., Decker-Lake.
Carroll, F. L., Decker-Lake.
Cassidy, D., Colleymount.
Cassidy, P., Colleymount.
Chapman, C. A., Smithers.
Charratt, J. A., Fort-Fraser.
Chenette, A. P., South-Bank.
Christian, L. H., Savory.
Christensen, H., Fraser-Lake.
Colbourne, J., Prince-George.
Collins & Macken, Chilliwack.
Connor, F., Burns-Lake.
Coop, Wm., Prince-George.
Corbett, J., Lac-François.
Cornell, W., Prince-George.
Covington & Strimboldt, Topley.
Croteau, W., Telkwa.
Dandeneau, O., Hulatt.
Desseauve, P., Prince-George.
Devauld, J., Finmore.
Dockrill, F. M., Telkwa.
Dool, J., Terrace.
Dore, A. M., Nichol.
Downey, C. I., Clearwater.
Drew, A. D., Tchesinkut-Lake.
Dunn & Roumieu, Prince-George.
Echlund H., Rose-Lake.
Echlund, N., Burns-Lake.
Edstrom, A., Vanderhoof.
Elles, F., Isle-Pierre.
Engman, O., Smithers.
Engstrom, E., Hulatt.
Erickson, H., Hulatt.
Erholtz, A., Nadina-River.
Estes, A., Isle-Pierre.
Evans, R. Shere.
Falkiner, J., Fort-Fraser.
Gager, F., Nadina.
Farmer, P. G., Enderby.
Farrell, A. C., Valemount.
Fawcett, W. H., Fort-Fraser.
Featherly, W., Burns-Lake.
Fehr, O., Prince-George.
Fennell, G., Chu Chua.
Ferguson, E., Palling.
Fjestad, E., Topley.
Flood, G. S., Hope.
Foreman Lumber Co., Prince-George.
Francois Lake Timber Products Ltd., South-Bank.
Ford & Bernard, Victoria.
Fort Garry Lumber Co., Prince-George.
Fransen, O., Forestdale.
Fraser, R., Willow-River.
Fraser Lake Sawmills, Ltd., Fraser-Lake.
Fraser Valley Tie & Lumber Co., Vancouver.
Gale, F., Nadina-River.
Gallon A. M., Lavington.
Gamper, A., Burns-Lake.
Garten, G. A., Vavenby.
George F., Vanderhoof.
Giggey, C. L. M., Terrace.
Gilgan, J. D., Tchesinkut.
Goodchild, T., Matsqui.
Goodland, H. C., Vanderhoof.
Goold, J., Houston.
Gordon J. K., Terrace.
Graham, H., Lytton.
Grasser, C., Bickle.
Griffin, H. J., Fort-Fraser.
Hagberg, H. A., Finmore.
Haines, J. J., Black-Pines.
Hammerbury, H., Danskin.
Hamre, P., Danskin.
Hamre, O. H., Danskin.
Hanson Lumber & Timber Co., Smithers.
Harkins, F. E., Engen.
Harper, C., Isle-Pierre.
Harper & Son, J., Cobble-Hill.
Hartman M. G., Fraser-Lake.
Haver N., Burns-Lake.
Hawthorne, W. W., Forestdale.
Holmgren, C., Burns-Lake.
Hietala, M., Nadina-River.
Holmes, L. E., Topley.
Holmes, R., Prince-George.
Hoover, H., Black-Pines.
Horning, J. F., Topley.
Hougen, B., Bickle.
Huelorth, H. Prince-George.

COLOMBIE-BRITANNIQUE — *Suite*

Hultkranz, O., Forestdale.
Humphreys, P. T., Nadina.
Hutter, M., Palling.
Irwin, B. W., Fort-Fraser.
Jamieson, L. C., McBride.
Jannack, C. H., Topley.
Jarman, H. B., Rose-Lake.
Jenkins, L. M., Blackpool.
Johnson, A., Bickle.
Johnson, G. J., Chilako.
Johnson, H., Colleymount.
Johnson, A., Rose-Lake.
Johnson, C., Isle-Pierre.
Johnson Brothers, Prince-George.
Jones, J. D., Terrace.
Jones, L. W., Westwold.
Kain, A., Palling.
Kain, D. M., Palling.
Keddy, B. B., Sheraton.
Kerry, J. C., Forestdale.
Keefe, J. H., South-Bank.
Kelly, H. F., Louis-Creek.
Kershaw, W. T., Bestwick.
Kettyle, C. J., Endako.
Kerr, J. E., Burns-Lake.
King, A., Prince-George.
Kissock, A. E., Burns-Lake.
Kivi, A., Colleymount.
Larson, J. P., Mount-Olie.
Laycock, M., Blackpool.
LeBlanc, C. J., Lumby.
LeDuke, C. J., Endako.
Lillja, J. A., Decker-Lake.
Lindgren, K., Hulatt.
Little, G., Terrace.
Lockyear, F. & W. A., Prince-George.
Long, J. A., Palling.
Lougheed, J. L., South-Bank.
Loveng, O., Grassy-Plains.
Loveng, G., Grassy-Plains.
Loveng, M., Grassy-Plains.
Loveseth, J. R., Danskin.
Loveseth, W., Fraser-Lake.
Lund, E., Rose-Lake.
Lunde, A., Decker-Lake.
Lundstrom, O., Smithers.
Makins, F. W., Fort-Fraser.
Martin, J. A., Finmore.
Martin, J., Lac-François.
Matt, C. C., Nadina-River.
Maunu, E., Nadina-River.
Meier, E., Lac-François.
Mellander, H., South-Bank.
Menard, A., Fraser-Lake.
Merrill, E. W., Decker-Lake.
Meyers, A., Colleymount.
Miller, O. H., Palling.
Minger, R. G., Sheraton.
Moe, A., Decker-Lake.
Moore, L. N., Tchesinkut-Lake.
Moore, M. A., Techsinkut-Lake.
Moore, W. H., Bickle.
Morgan, W., Barrière.
Mortenson, V. C., Robbins-Range.
Moynihan, J., Nadina-River.
Mulvanny, L., Burns-Lake.
Munroe, A. R., Fort-Fraser.
Murray, D. G., South-Bank.
McKenzie, C. M., Vancouver.
McArthur, D. C., Willow-River.
McCaffery Brothers, Prince-George.
McCleary, S. C., Rose-Lake.
McFarlane, W. M., Coughlan.
McGettigan, P. J., Savory.
McGregor, S. D., Danskin.
McInnes, A., North-Bulkley.
McKenzie, G. C., Fort-Fraser.
McNeill, W., Colleymount.
McPhail, H., Burns-Lake.
McPhee, K., Tchesinkut-Lake.
Nelson, J. H., Nadina-River.
Nelson, E., Nadina-River.
Nielson, S. C., Prince-George.
Nicholson, J. T., Lac-François.
Nissita, H., Nadina-River.
Noble, A., Fort-Fraser.
Nolan, E. A., Glenannon.
Nordin, F., Decker-Lake.
Norberg, A., Houston.
Nysven, K., Lac-François.
O'Brien, D., Louis-Creek.
O'Hara, R. C., Burns-Lake.
Ogston, G., Vanderhoof.
Oknianski, A., Bickle.
Olson, K., Tchesinkut-Lake.
Olson, P., Decker-Lake.
Oreskovix, J., Bickle.
Osborne, E., Colleymount.
Ostberg, C., Burns-Lake.
Ouderkirk, W. S., Quick.
Parkhurst, C. C., South-Bank.
Patrick, T., Lumby.
Paulson, O., Rose-Lake.
Pearce, F. N., Vernon.
Person, C., Decker-Lake.
Piche, H., Decker-Lake.
Ponsford, H. W., Fraser-Lake.
Preece, T. W., Smithers.
Price, H., Chinook-Cove.
Prince Rupert Logging Co., Vancouver.
Radley, T. J., Burns-Lake.
Roark, A. V., Finmore.
Roberts, W., Fort-Fraser.
Robertson, A. D., Prince-George.
Rosso, T., Nadina-River.
Ryser, J., Fort-George.
Salle, E., Chinook-Cove.
Salle, E., Decker-Lake.
Saranovich, F., Sheraton.
Sargent, A., Heffley-Creek.
Saunders, W. C., Palling.
Schilling, F., Chinook-Cove.
Schilling & Sons, J., Chinook-Cove.
Schemidt, E. W., Barrière.
Schmidt, E., Chinook-Cove.
Schreiger, C., Wistaria.
Schwenk, C., Chinook-Cove.
Scott, C. E., Engen.
Scragg, W., Grassy-Plains (Refusa).
Seymour, F. J., Fort-Fraser.
Sharp, G., Smithers.
Sheeler, E. W., Danskin.
Sidney, G., Louis-Creek (Refusa).
Sidney Lumber Co., Sidney.
Sigalet, Jr., H., Lumby.
Sibley, H., Bickle.

COLOMBIE-BRITANNIQUE — *Fin*

Sjoblad, J., Burns-Lake.
Sjodin, A., South-Bank.
Smedley, E., Vanderhoof.
Smith, B. A., Palling.
Smith, D. C., Mapes.
Stain, H., Nadina-River.
Snell, G., Vanderhoof.
Stampflee, H. A. & A. E. Haddock, Mapes.
Stanyer, J. R., Lac-François.
Stanyer, R. C., Lac-François.
Starring, J. E., Rose-Lake.
Starratt, M. S. & H. A. Long, Palling.
Stearns, F. M., Burns-Lake.
Steiner, J., Lejac.
Steiner, F., Fraser-Lake.
Striegler, G., Vanderhoof.
Strieglerfi H., Mapes.
Strom Brothers, Willow-River.
Stubbs, M. H., Danskin.
Sturgeon, A. C., Forestdale.
Sundin, H., South-Bank.
Surkan, N., Armstrong.
Sutton, G. L., Nichol.
Svendsen, H. E., Ashcroft.
Taerum, T., Fraser-Lake.
Tarry, P. F., Vernon.
Thomasson, J., Terrace.
Thompson, McDonald & McDonald, Vancouver.
Tiljoe, A., Smithers.
Tolhurst, F. J., Nadina-River.
Tretz, A., Falkland.
Tucker, J. E., Louis-Creek.
Turner, W. B., Prince-George.
Turner, J. W., Smithers.
Tuson, S. C., Red-Lake.
Vanarsdol Lumber & Shingle Co., Copper City.
Van Horn, W. B., Telkwa.
Van Lear, J., Nadina-River.
Wade, N. K., Port-Kells.
Walker, R. C., Tchesinkut-Lake.
Waldof, T., Prince-George.
Warn, C., Decker-Lake.
Warren, W. A., Falkland.
Watt, Wm., Bickle.
Weatherspoon, A. J., Burns-Lake.
Weeks, H. M., Grassy-Plains.
Weldon, W. H., South-Bank.
West, L. H., Decker-Lake.
Westcott, R. P., Vancouver.
Westland, C., Monte-Lake.
Westburg, G., South-Bank.
White, F., Victoria.
Wiggins, F., South-Bank.
Williams, W. O., Fort-Fraser.
Williams, P., Palling.
Wilson, P., Quick.
Wren, T. G., Nichol.
Young, J. J., Louis-Creek.
Zielke, J. A., Sheraton.
Zogas, H., Hulatt.

MINNESOTA

Keewatin Lumber Company, Minneapolis.
Sperling, R., Warroad.

GRAND TRUNK WESTERN

Ayer & Lord Tie Company, Inc., Chicago, Ill.
Baker Wood Preserving Company, Chicago, Ill.
Joyce Watkins Company, Chicago, Ill.
Moss Tie Company, T. J., St. Louis, Mo.
Webster Lumber Company, Manistique, Mich.
Weiler & Company, Detroit, Mich.

(Voir page 408)

APPENDICE C

CHEMINS DE FER NATIONAUX

ÉTAT INDIQUANT PAR PROVINCE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE LES NOMS ET ADRESSES POSTALES DE TOUS LES INDIVIDUS ET FIRMES AUXQUELS ON A ADJUGÉ DES CONTRATS DE TRAVERSES POUR LIVRAISON EN 1931

NOUVELLE-ÉCOSSE

Allen & Miner, Limited, Amherst.
Arklie Mullins Lumber Co., Halifax.
Bannerman & Robertson, New-Glasgow.
Baxter, R. M., River-Philip.
Bent, Estate of, C. M., Bridgewater.
Bragg & Sons, C., Collingwood-Corner.
Campbell, J. K., Springville.
Canadian Lumber Company, Stewiacke.
Chambers, F. H., New-Glasgow.
Cox, J. J., Shelburne.
Dunfield Lumber Company, Halifax.
Eastern Exporters, Limited, New-Glasgow.
Eden Lumber Company, Riverdale.
Fullerton & Sons, Pictou.
Glennie, T. C., Oxford.
Goding & Starratt, Liverpool.
Grant, J. A., James-River.
King Brothers, Oxford.
MacKenzie, D., New-Glasgow.
MacMillan, A. S., Halifax.
Munro, D. W., Piedmont-Valley.
McElmon, M., Oxford.
McElmon, A. E., Oxford.
McGregor Lumber Company, New-Glasgow.
McIver, J. D., Barney's-River.
McLelan, T. W., Oxford.
McLellan Brothers, Sutherland-River.
McLeod, H., West-Bay-Road.
Penny & Irving, Caledonia.
Pullman, Wm., New-Glasgow.
Rafuse & Crouse, Bridgewater.
Read, Limited, C. H., Amherst.
Reid & Sons, A. J., Shubenacadia.
Rhodenizer, T. U., Barss'-Corners.
Smith, Ltd., D. M., Truro.
Smith, A. B., Springhill.
Smith, A. D., Amherst.
Thompson, B. C., Antigonish.
Turner, J., West-Northfield.
Tyrer Lumber Company, Halifax.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Anderson & Company, W. S., Newcastle.
Bartlett Lumber Company, Frédéricton.
Bonny River Lumber Company, Saint-Jean.
Boyce, W. W., Frédéricton.
Buchanan, R., Tabucintac.
Burgess & Sons, J., Grand-Falls.
Carman, H. A., South-Devon.
Colter, A. A., Frédéricton.
Connell, M. W., Chatham.
Corey, J. A., Havelock.
Coughlan, J., Tracadie.
Davis Co. Limited, Grand-Falls.
Douglass, S., Frédéricton.
Duffy & Sons, Ltd., W. H., Hillsboro.
Fleming & Gibson, Ltd., Juniper.
Fransblow, L. J., Tracadie.
Fraser Companies, Edmundston.
Gloucester Lumber Co., Bathurst.
Grant, J. F., Southampton.
Gray Rapids Trading Co. Ltd., Blackville.
Hatfield-Kyle, Limited, Juniper-Station.
Havelock Mercantile Company, Havelock.
Horsman, C., Tutes-Mountain.
Imperial Products Ltd., Woodstock.
Irving, Limited, J. D., Buctouche.
Johnstone, W., Halcomb.
Kent Lumber Company, Moncton.
Kerr & Company, G. S., Campbellton.
King Lumber Co., Ltd., Chipman.
Kingston, J. F., Newcastle.
Landry, N. P., Mont-Carmel.
Lang, D., Baker-Lake.
Lockhart, B. W., Moncton.
Loggie Co. Limited, A. & R., Loggieville.
Loggie Co. Limited, W. S., Chatham.
Maloney, J. W., Newcastle.
Mark Brothers, Moncton.
MacDonald, Limited, J. W., Campbellton.
O'Brien, J. L., South-Nelson.
O'Leary & Sons, R. O., Richibucto.
Pinet, W. A., Burnsville.
Price, C., Canterbury.
Price, J. R., Tabucintac.
Reid Brothers, Gagetown.
Russell Lumber Company, Lower-Newcastle.
Sayre, Limited, F. E., St-Jean.
Schaffer, Limited, M. Blackville.
Scott, W. J., Frédéricton.
Sisk., F .W., Tracadie.
Snowball Co., J. B., Chatham.
Sullivan, Wm. M., South-Nelson.
Swim, R., Doaktown.
Wilson, W. F., Demoiselle-Creek.

QUÉBEC

Abitibi Lumber, Limited, La Sarre.
Argenteuil Lumber Co., Morin-Heights.
Baribeau, O., Ste-Geneviève de Batiscan.
Bauchemin & Fils, Amos.
Beaupré, Durette & Co., Estcourt.
Bourbeau, A., Montréal.
Canadian International Paper Co., Montréal.
Canadian National Lumber Co., St-Tite, comté de Champlain.
Carrière, L., Pine-Hill.
Castonguay, A., St-Félicien.
Champoux, L. C., Makamik.
Charest, E., St-Stanislas.
Cinq-Mars, T. A., Rouyn de Témiscamingue.
Collard, H., Chicoutimi.
Coulombe, L. P., St-Paul de Montmagny.
Couture, L., Québec.
Dent, P., St-Sixte.
Dubois, J. E., Chicoutimi.
Drouin, P., Ste-Agathe, comté de Lotbinière.
Duval, J., St-Calixte de Kilkenny.
Duval, J. O., St-Calixte de Montcalm.
Elliott, S., St-Paulin.
England, Robt., Blue-River.
Fleming Tie & Lumber Co., C. E., Ottawa.
Foley, J. A., St-Thuribe.
Gagné, A., Laterrière.
Gauthier, E., Chicoutimi.
Germain, J. A., St-Marc des Carrières.
Gravel, G., Montréal.
Hamel, J. A., Chicoutimi.
Henderson, N., Rouyn.
Howard-Bienvenu Lumber Co., Charny.
Horan, J. E., Danville.
Huart, L. N., Lévis.
Hubert, E., Villeroy.
Hunting & Sons, Wm., Huntingville.
Jobidon, F., Stoneham.
Julien, R., Québec.
Lamb, C., Chandler.
Lemire, E., Rouyn.
Landry Pulpwood Company, Québec.
Lessard, P. A., Ste-Ursule.
Martel, J. O., St-Calixte, de Montcalm.
Massicotte, J. E. Ste-Geneviève de Batiscan.
Mercier, A., Laurier.
Moisan, A., St-Raymond.
Mooney, M. J., Québec.
Moore, J. A., Gray-Valley.
Morel, H., Mattawa, Ont.
Morin, A. J., Bélanger-Siding.
MacLeod, G., Rawdon.
McGovern Brothers, LaSarre.
National Woow Company, Montréal.
Paradis & Sons, Ltd., Victoriaville.
Pellerin, G. E., Lac-au-Saumon.
Pelletier, M. Rawdon.
Poulin, J. F., St-Edouard.
Pratt, A., Matapédia.
Quinn & Co. Reg'd., B., Windsor-Mills.
Readman, J., St-Raymond.
Rowan, A., Rawdon.
Scott & Lusk, Limited, comté de Taché.
Ste-Marie & Company, L., Québec.
Stadacona Sales, Limited, Montréal.
Strong, Limited, G. M., Montréal.
Tanguay, O., Ste-Justine.
Tremblay, Reg'd, J. A., Bagotville.

ONTARIO

Acme Timber Co., Ltd., Sudbury.
Campbell Timber Co., Fort-Frances.
Canadian Tie & Lumber Co., Ltd., Toronto.
Carew Lumber Company, J., Lindsay.
Clark, D. A., Port-Arthur.
Cochrane, W. C., Sudbury.
Cox, C. W., Port-Arthur.
Domic Tie & Lumber Co., Hearst.
Enders, N., Kakabeka-Falls.
Falls, T., Port-Arthur.
Farlinger, G. E., Sioux-Lookout.
Fassett Lumber Corporation, Montréal.
Fee, John, Allenwater.
Fort William Products Co., Fort-William.
Gull River Lumber Co., Lindsay.
Harris Hie & Timber Co., Ottawa, Ont.
Hill & Company, S. J. Port-Arthur.
Holmes, B. V., Fort-Frances.
Johnston, G., Port-Arthur.
Keewatin Lumber Co., Kenora.
Leiterman & Sons, Kakabeka-Falls.
Marshay Lumber Co., Ltd., Toronto.
Martin, Colonel L. T., Ottawa.
Mathieu, Limited, J. A., Fort-Frances.
Merwin, B. B., Sudbury.
Missinaibi Timber Co., Peterbell.
McCreary, Jr., Jas., Dunrankin.
Mutchmor Timber Co., Winnipeg.
Nesti, F., Winnipeg, Man.
New Ontario Contracting Co., Port-Arthur.
Northern Tie Company, Fort-Frances.
Pine Lake Lumber Co., Wako.
Pigeon Timber Co., Port-Arthur.
Poupore Lumber Co., Ltd., Gogama.
Rankin, J. J., Rasseau-Road.
Rudolph, H. H., Weston.
Schreiber, C. C., Sudbury.
Schieder, F. J., Atikokan.
Scott Lumber Co. Ltd., Port-Arthur.
Scott Lumber Co. Ltd., Port-Arthur.
Shaw Timber Company, Fort-Frances.
Sleeman, W. T. Sleeman.
Sovereign, G., Kakabeka-Falls.
Thompson & Heyland Lumber Co., Toronto.
Timber Products, Limited, Trenton.
Trenton Cooperage Mills, Trenton.
Wallace, F. E., Norwood, Man.
Wardrope, G., Port-Arthur.

(Trente-quatre contrats furent adjugés à des colons. Voir liste ci-jointe.)

Liste des colons ontariens de qui on a acheté des traverses en 1931.

Allen, J. H. Quibell.
Antilla, A., Quibell.
Asikainen, O., Quibell.
Brooks, S. C., Quibell.
Cooper, N., Quibell.
Crowley, F. V., Quibell.
Fradsham, A., Amesdale.
Hakala, H. E., Quibell.
Hanacek, R., Quibell.
Helleston, S., Quibell.
Holmes, D. J., Richan.
Hunsko, A., Quibell.
Jackson, J. A., Quibell.
Jarvinen, F., Quibell.
Kujensen, W., Quibell.
Kujensen, P., Quibell.
Lake, J., Quibell.
Lalonde, W., Quibell.
Laykki, K., Quibell.
Maki, A., Quibell.
McEwen, W. J., Quibell.
McKeown, J. J., Machies.
McLean, C., Quibell.
Peroinen, P., Quibell.
Robinson, W. H., Quibell.
Rémillard, W. H. Quibell.
Shields, J. Quibell.
Soronon, H., Quibell.
Spelman, F., Quibell.
Sul, S., Glenhope.
Swanson, J., Mrs., Quibell.
Thompson, F., Quibell.
Thompson, H. M., Quibell.
Thompson, J. A., Quibell.

MANITOBA

Block, S., Sprague.
Galbraith & McDonald, Winnipeg.
Goulet, L. R., Rennie.
Hawke, W., Hudson-Bay-Junction, Sask.
McGillivray, D. J., Winnipeg.
Pasternak, W. J., Ethelbert.
Roberts, Limited, P. T., Winnipeg.
Romanovsky, S., Woodridge.

(Cinquante-six contrats furent adjugés à des colons. Voir liste ci-jointe.)

Liste des colons manitobains de qui on a acheté des traverses en 1931.

Belenets, J., Lac-du-Bonnet.
Bouthillier, Th., Hillside-Beach.
Boyke, J., Tibau.
Briggs, J. M., Cowan.
Brynchyshin, Wm., Lac-du-Bonnet.
Burtnyk, L., Cowan.
Carr, R., Case 95, Le-Pas.
Charrette, J., Decimal.
Clyn, Wm., Bethel.
Devigne, M., Lewis.
Deyholos, M., Ethelbert.
Didur, S., Ethelbert.
Dolynny, N., Erickson.
Dzamon, J., Ethelbert.
Dzwinyk, H., Ladywood.
Dzncnyk, H., Ladywood.
Gnyp, P., Ladywood.
Gralla, H., Taras.
Hancharick , E. M., Ladywood.
Hawkins, R. C., St-Martins.
Hemmingson, H. G., Scandinavia.
Hladiuk, N. Tibau.
Holmes, W. J., Winnipeg.
Kalinovich, P. S., Case 95, Ethelbert.
Karpik, J., Lac-du-Bonnet.
Kubin, W., Ethelbert.
Kutasiewich, J., Hadashville.
LeClaire, J. R., Le-Pas.
Luposkie, L., Hadashville.
Lupkoskie, N., Hadashville.
Mandzink, G. T., Ethelbert.
Melnyk, W., Ethelbert.
Melnyk, M., Ethelbert.
Milkosky, A. Lac-du-Bonnet.
Mills, A., Beaconia.
Monich, H., Brightsone.
Ogrodnik, N., Beaconia.
Olson, C., Hodgson.
Olson, O., Hodgson.
Paley, N., Ethelbert.
Petras, A., Taras.
Petras, J., Ladywood.
Petras, Wm , Ladywood.
Pohyonen, H., Janow.
Posaluko, M. A., Beaconia.
Prokapow, M., Tibau.
Prokopow, F., Tibau.
Reader, H. W., Le-Pas.
Scott, M., Scott-Block.
Syrnyk, S. J., Ethelbert.
Streit, R., Le-Pas.
Wavylund, P., Ethelbert.
Wikdahl, G., Erickson.
Wolochatnik, T., Ethelbert.
Yakimen, E., Janow.
Zaretsky, B., Taras.

ÉTAT INDIQUANT PAR PROVINCE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE LES NOMS ET ADRESSES POSTALES DE TOUS LES INDIVIDUS ET FIRMES AUXQUELS ON A ADJUGÉ DES CONTRATS DE TRAVERSES POUR LIVRAISON EN 1931

MINNESOTA

National Pole & Treating Co., Minneapolis.

SASKATCHEWAN

Hett & Sibbald, Limited, Prince-Albert.
Jackson, E., Hudson-Bay-Junction.
Marshall, J. H., St-Walburg.
Matussasak, J., McKague.
MacKeen, R. E., Turtleford.
Wholesale Fuel Company, Saskatoon.

(Treize contrats furent adjugés à des colons. Voir liste ci-jointe.)

LISTE DES COLONS À QUI ON A ADJUGÉ DES CONTRATS DE TRAVERSES EN SASKATCHEWAN EN 1931

Adams, F., Sylvania.
Bélanger, F., Pré Ste-Marie.
Dixon, H., Steen.
Edworthy, J., Bannock.
Fournier, A., Pré Ste-Marie.
Darock, F., Prince-Albert.
Logan, J. B., Steen.
Ludvikson, J., Glaslyn.
Mahussier, H., Pré Ste-Marie.
Turnbull, T., Nipawin.
Wardrop, R., Bodmin.
Wilson, R. P., Big-River.
Wilson, A., Walburg.

ÉTAT INDIQUANT PAR PROVINCE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE LES NOMS ET ADRESSES POSTALES DE TOUS LES INDIVIDUS ET FIRMES AUXQUELS ON A ADJUGÉ DES CONTRATS DE TRAVERSES POUR LIVRAISON EN 1931

ALBERTA

Bell Tie Company, Edmonton.
Boudreau, L., Edmonton.
Brazeau Lumber Co., Strathcona.
Brettingen, O., Edmonton.
Buchanan, J. A., Edmonton.
Connors, G. S., Red-Deer.
Conroy, D. E., Edmonton.
Corser, A., MacKay.
Corser, F., MacKay.
Erith Lumber Company, Erith.
Franklin, C., Marlboro.
Jones, D. S., Athabasca.
Jones, D. B., Edmonton.
Kennedy, G. D., Marlboro.
MacLeod, J. A., Athabasca.
Phoenix Lumber Company, Winnipeg, Man
Roberts, H., Blue-Ridge.
Rocky Mountain Timber Co., Winnipeg, Man
St. Marie, J., Peers.
Smith, G. W., Edmonton.
Swanson Lumber Co., Edmonton.
Walkeden, T. J. A., Edmonton.
Western Construction & Lumber Co., Edmonton.
Western Tie & Timber Co., Edmonton.

(Cinq cent vingt-cinq contrats furent adjugés à des colons. Voir liste ci-jointe.)

LISTE DES COLONS ALBERTAINS À QUI ON A ADJUGÉ DES CONTRATS EN 1931

Acorn, W. H., Peers.
Acorn, E. C., Peers.
Adams, C. E., St-Paul.
Akers, J. C., Wildwood.
Alderman, F., Marlboro.
Allen, P., Carrot-Creek.
Allen, A., Lindburg.
Allen, J. W., Glendon.
Anderson, J. E., Styal.
Anderson, E. M., Edson.
Anderson, Ed., MacKay.
Anderson, A., Wildwood.
Anderson, F., Rowan.
Anderson, A. J., Wildwood.
Anderson, E., White-Coast.
Anderson, E. W., Edson.
Anderson, L. V., Bickerdike.
Andrews, R. P. C., Redwater.
Arbuckle, R. E., Carrot-Creek.
Armstrong, N. A., Edson.
Armstrong, P., Edson.
Ashmead, G., Hattonford.
Ball, O., Edson.
Barass, C., Shining-Bank.

Barass, W., Shining-Bank.
Barass, A. M, Haddock.
Barnes, J J., Horburg.
Bateman, Ed. Granada.
Bates, M, Marlboro.
Batey, J. N., Peers.
Baxter, J. N., Peers.
Baxter, H. F., Whitecourt.
Baxter, L. H., Whitecourt.
Bean, W. J., Dovercourt.
Bean, J. B., Dovercourt.
Benesh, Wm. Wildwood.
Benesh, Wm. Wildwood.
Benson, J., Box 336, Rck.-Mtn.-House.
Benson, B. J., Wildwood.
Benson, Burt., Wildwood.
Benson, L., Wildwood.
Berger, A., Rck-Mtn-House.
Bergeron, A., Edson.
Bidmead, A. E., Edson.
Blackmore, E., Styal.
Bohus, J, Marlboro.
Boisée, J. Thérien.
Bolin, G., MacKay.
Boone, T., Wildwood.
Bopp, H., Stony-Pain.
Bosomworth, A., Wildwood.
Botting, G., Bingley.
Bradbeck, A., Wildwood.
Bradley, N., Niton.
Bradon, J., Chip-Lake
Bransford, J., Wildwood.
Brittain, G., Marlboro.
Bromm R. S., Edson.
Brooks, E. R. Rock-Mtn.-House.
Bucik, M., Wolf-Creek.
Bucik, A., Wolf-Creek
Buck, N. J., Carrot-Creek.
Budd, W. F., Wildwood.
Budd, W. F., Wildwood.
Budd, W. H., Wildwood.
Budd, H., Wildwood.
Burdick, H. A., Peers.
Bureau, E. Edson.
Burnett, W. A., Wildwood.
Burton, E., Carvell.
Callahan, D. H, Bonneyville.
Campbell, G. A., Chip-Lake.
Capostincky, F., Granada.
Capostinsky, J., Granada.
Capostincky, A., Granada.
Carling, G., Niton.
Carlson, A., Wildwood.
Carlson, B., Peers.
Carlson, O. A., Wildwood.
Carlson, W., Blue-Ridge.
Carroll, G., Wildwood.
Carson, D., Warspite.
Ceal, A. G., Drinnan.
Chalmers, A., McLeod-Valley.
Chalmers, F., McLeod-Valley.
Champagne, E., Carrot-Creek.
Chapman, C., Niton.
Chapman, R., Junkins.
Chart, E. E., Carrot-Creek.
Chestock, J., McLeod-Valley.
Chornomoretz, D., Granada.
Christinsen, J., Case 257, Rocky-Mtn.-House.
Chys, W., Lessard.
Cinnamon, C. L., Lindbergh.
Cinnamon, H. R., Lindbergh.
Cinnamon, H., Spring-Park.
Cinnamon, H., Lindberg.
Clark, J., McLeod-Valley.
Clark, W. J., McLeod-Valley.
Coghlan, A., Edson.
Collins, T., Niton.
Conner, P. O., Athabasca.
Conover, H. J., Peers.
Conover, H. K., Peers.
Cook, W. R., Rocky-Mtn.-House.
Cook, H. M., Rocky-Mtn.-House.
Corbière, L., Mallaig.
Corbière, A., Mallaig.
Corbière, J. B., Mallaig.
Corkhill, J., Niton.
Coster, R., Athabasca.
Côté, P., Granada.
Coulling, G., Wildwood.
Cowan, L. D, McLeod-Valley.
Crisk, T. W., Peers.
Crook, R. M., Marlboro.
Crooker, O. B., Edson.
Cross, F., Edson.
Cuming, T., Edson.
Cundict, F. J., Hattonford.
Curry, J., Niton.
Cushnier, T., Bickerdike.
Dalglish, T. R., Case 321, Roc.-Mtn.-House
Danyluk, N., Carrot-Creek.
Davidson, S., Edson.
Davies, G. L., Mahaska, Peers.
Dekene, M., Tomahawk.
Demachesky, F., Franchère.
Derick, C. W., Edson.
Desjarlais, L, Marlboro.
Desjarlais, P., Bickerdike.
Desjarlais, R. M., Bickerdike.
Desjarlais, D., Marlboro.
Desjarlais, J. J., Bickerdike.
Desjarlais, P., Marlboro.
Desjarlais, A., Marlboro.
Dickman, Wm., Peers.
Dickson, A., Niton.
Dix, W. A., Peers.
Dobernigg, F., Carrot-Creek.
Dorrance, J., MacKay.
Doughty, F. V., Marlboro.
Dresslaer, B. M., Mahaska.
Dresslaer, R. L., Mahaska.
Durbin, G. V., Wildwood.
Durbin, R., Wildwood.
Edmonds, R., Dovercourt.
Erickson, G., Wildwood.
Erickson, A., Wildwood.
Eror, J., Rocky-Mtn.-House.
Evans, C. W., Leaman.
Eucher, W., Wildwood.
Fansher, W. E., Marlboro.
Fenton, N. C., Roc.-Mtn.-House.
Fetzer, E., Styal.
Flanders, H. C., Elk-Point.
Fogelquist, D., Rocky-Mtn.-House.
Ford, H. E., Hattonford.
Foster, L. F., Peers.
Foulis, J., Carrot-Creek.
Franklin, J. C., Marlboro.
Fraser, C., MacKay.

French, B. B., Ferguson-Flats.
Fuller, J. M., Rocky-Mtn.-House.
Gabler, G. L., Strachan, Alta.
Gabler, M., Strachan.
Gabriel, J., Granada.
Gabriel, J., Granada.
Gallagher, O., Niton.
Garbe, W. J., Redwater.
Gardin, P. O., Wildwood.
Gardiner, E. G., Peers.
Garrard, E., Wildwood.
Gauvreau, C. H., St-Paul.
Gerrard, S., Wildwood.
Getson, G. R., Chip-Lake.
Gibbons, E., Edson.
Gibbons, A., Edson.
Gibennas, Wm., Wildwood.
Gideon, C. E., Marlboro.
Gordon, L. L., McLeod-Valley.
Graf, L., Marlboro.
Graham, T. H., Niton.
Graham, R. "Mrs' Strachan.
Graham, R. T., Strachan.
Graham, J. E., Rosevear.
Graham, C., Rosevear.
Grande, J., Drayton-Valley.
Grant, W. "Mrs.", Athabasca.
Gray, Ira D., Rocky-Mtn.-House.
Groleau, T., Thérien.
Grosso, S., Horburg.
Gruschen, D., Granada.
Gylander, A., Magnolia.
Gylander, F., Magnolia.
Hackett, J. E., Edson.
Hagen, O., Blue-Ridge.
Hald, A. C., Chip-Lake.
Hanger, O., Niton.
Hankel, C. F., Bordenave.
Hansel, A., Rocky-Mtn.-House.
Hanson, F. J., Niton.
Hanson, H. F. C., Wildwood.
Hardy, J. L., Rocky-Mtn.-House.
Hardy, C. P., Hattonford.
Hart, R. G W., Chip-Lake.
Hart, J., Drinnan
Haworth, F. E., Strachan.
Haystrom, J. E., MacKay.
Hedburg, J., Edson.
Hedin, E. J., Whitecourt.
Heim, R., Styal.
Hellekson, P. A., Mahaska.
Hellekson, D. A., Mahaska.
Hellekson, H. J., Mahaska.
Herzog, F., Styal.
Hewitt, E. H., Carrot-Creek.
Hindmarsh J. E., Edson.
Hinton, C. R,, Dovercourt.
Hivzi, L., Marlboro.
Haggart, J. M., Jr., Edson.
Hoggart, C., Edson.
Hoggart, James, Jr., Edson.
Hoggart, D. J., Edson.
Holman, C., Edson.
Holtby, A., Wildwood.
Hostvedt, J., Lindberg.
Hotz, G., Peers.
Hoppe, F. C., Bickerdike.
Howey, J., Marlboro.
Howey, C., Marlboro.

Hubert, Hy., Thérien.
Hudson, C. Rocky-Mtn.-House.
Hunter, J. E., Marlboro.
Hurd, G., Spring-Park.
Hut, J., Chip-Lake.
Hutchinson, T. W., Chedderville.
Iley, Wm., Bickerdike.
Ingle, C., Hattonford.
Ironside, L., Peers.
Irwin, C. F., Carrot-Creek.
Irwin, J. J., Carrot-Creek.
Irwin, F. F., Carrot-Creek.
Jackson, L. A., Rock-Mtn.-House.
Jamieson, O. O., Athabasca.
Jellis, W. H. S., Edson.
Jenkins, J., Jeba-Beach.
Jenson, C. P., Moon-Lake.
Johnson, O., Yates.
Johnson, C., Ravine.
Johnson, A., Rocky-Mtn.-House.
Johnson, J. R., Rocky-Mtn.-House.
Johnston, J. A., Leslieville.
Johnson, A., Wildwood.
Johnson, O., Wildwood.
Jones, D., Niton.
Jones, Jas., Rocky-Mtn.-House.
Jorgensen, C. P., Wildwood.
Jukich, M., Rocky-Mtn.-House.
Jurovich, N., Rocky-Mtn.-House.
Kaeding, J., Wildwood.
Kallbom, O., Whitecourt.
Karlzen, J. G., Whitecourt.
Kelly, H., Tomahawk.
Kennedy, H., Marlboro.
Kerr, D. Ravine.
Kerr, A. H., Case 122, Edson.
Keyes, D. C., Case 52, Edson.
Keyes, D. W, Case 52, Edson.
King, A. J., Rocky-Mtn.-House.
King, R., Niton.
Kirkeskov, W. J., Chip-Lake.
Kistler, J., Rosebear.
Klanke, H., Edson.
Klein, A., Rocky-Mtn.-House.
Kobberstad N., Blue-Ridge.
Kelbach, K, Marlboro.
Kordeluk, P., Wildwood.
Kuetbach, C., McLeod-Valley.
Kuetbach, G., McLeod-Valley.
Kundak, T., Rocky-Mtn.-House.
Kune, J, Chip-Lake.
Kuster, Hy., Wildwood.
Kuszner, F, Chip-Lake.
Kuzyk, M., Wolf-Creek.
Lambert, J. Léo., Marlboro.
Lambert, C., Marlboro.
Lambie, T, McLeod-Valley.
Lampman, J. W., Edson
Lane, C. M., Marlboro.
Laplante, P., Cold-Lake.
Lawson, C. B., Edson.
Leary, W. H., Whitecourt.
Lehman, J., Edmonton.
Leslie, G., Chip-Lake.
Leslie, A., Chip-Lake.
Lien, O., Highway.
Loch, M., Glendon.
Lockrun, O. O., Niton.
Long, H., Rocky-Mtn. House.

Lord, R. E., Wilwood.
Loronson, Wm., Lindberg.
Lotnick, Wm., Marlboro.
Lotnick, J., Marlboro.
Lotsberg, H., Glendon.
Lovell, R. C., Marlboro.
Lynn, R., Blue-Ridge.
Mading, E., Edson.
Major, L., Strachan.
Makaryszyn, F., Edson.
Maitland, L. D., Niton.
Manary, W. J., Carrot-Creek.
Mannix, A., Edson.
Mansikka, S., Rocky-Mtn.-House.
Marson, F., Rochester.
Mason, C. H., Leslieville.
Matiuzik, M., Wildwood.
Mattinson, R. P., Rocky-Mtn.-House.
Mattson, A., McKay, Alta.
Mattucks, J. O., Rocky-Mtn. House.
Meek, E., Entwistle.
Meers, E., Niton.
Meropoulis, E., Niton.
Meropolis, L., Niton.
Michaud, P., Mallaig.
Miller, M., Niton.
Miller, C., Niton.
Miller, D., Marlboro.
Miller, K., Styal.
Milligan, R. H., Leaman.
Millis, W. M., Bickerdike.
Moberg, A., Rocky-Mtn.-House.
Mortenson, O., Carrot-Creek.
Motherwell, D. G., McKay.
Muller, O., Edson.
Mansterman, F., Rochester.
MacDonald, J., Rocky-Mountain-House.
MacDonald, S., Niton.
Macfarland, W. E., Bickerdike.
MacKay, W. D., MacKay.
McAmmond, T., Edson.
McColeman, A. D., Wildwood.
McColman, R., Wildwood
McCormick, R. W., Athabaska.
McDermid, W. J., Peers.
McDermid, D., Mackay.
McDonald, J., Strachan.
McDowall, J. H., Niton.
McKinnon, C., Marlboro.
McLean, J., MacKay.
McLeod, B. W., Rocky-Mountain-House.
Nagy, P., Marlboro.
Nasby, M., Niton.
Mavarla, C., Moon-Lake.
Navrot, L., Mallaig.
Navrot, S., Malaig.
Nelson, O. M., Edson.
Nelson, E., Drinnan.
Nelson, G., Mackay.
Nelson, M., Wildwood.
Nelson, J., Wildwood.
Nemlander, R., MacKay.
Nero, A., Wildwood.
Nickerson, H., Entrance.
Nielson, N. C., Peers.
Nikolajuk, M., Wildwood.
Niles, G. A., Leeman.
Novotny, E., Carrot-Creek.
Novotny, F., Carrot-Creek.
Oberg, C., Wildwood.
Odinsky, N., Rosevear.
Ilsen, K., Granada.
Olsen, O., Blue-Ridge.
Olsen, J., Blue-Ridge.
Olson, K. G., Wildwood.
Osborn, L. L., Edson.
Oslund, A., Edson.
Paliwood, J., Granada.
Paschak, D., Wolf-Creek.
Paschak, S., Wolf-Creek.
Paschak, N., Wolf-Creek.
Pasmore, A., Lindberg.
Paterson, W. A., Marlboro.
Paterson, D., Marlboro.
Pattison, J., Wildwood.
Paulson, C. G., Strachan.
Pease, J., Edson.
Pedersen, A. J., Wildwood.
Perkins, A. A., Rocky-Mountain-House.
Perkins, K. B., Edson.
Peterson, J. P., Chip-Lake.
Peterson, A., Wildwood.
Peterson, C., Carrot-Creek.
Pfammuller, M., Rochfort.
Pfenffer, H., Edson.
Phillips, J. W., Wildwood.
Phillips, F., Styal.
Pion, F., Rocky-Mountain-House.
Pitcher, Wm., McLeod-Valley.
Popejoy, A. E., Marlboro.
Popejoy, A. L., Marlboro.
Price, G. A., Leslieville.
Profitt, D. M., Styal.
Puff, W., Edson.
Redmond, L., Blue-Ridge.
Redmond, J. W., Edson.
Reid, L. G., Athabasca.
Renwick, G. A., Carrot-Creek.
Renwick, P. W., Carrot-Creek.
Renwick, R. P., Carrot-Creek.
Richert, O., Wolf-Creek.
Riewe, R., Edson.
Rober, N. J., Wildwood.
Robinson, J. B., Chedderville.
Robinson, H. C., Niton.
Robinson, H., Carrot-Creek.
Rodtka, F., Rocky-Mtn.-House.
Rosichuk, H. L., Smoky-Lake.
Ross, H., MacKay.
Rowatt, J. T., Carrot-Creek.
Rocker, C., Carrot-Creek.
Rucker, W. H., Carrot-Creek
Rudi, A., Blue-Ridge.
Rudyk, S., Tawatinaw.
Rundell, E. O., Strachan.
Runzer, F., Entwistle.
Safberg, A., Rocky-Mtn.-House.
Sali, E., Athabasca.
Sali, A. Y., Athabasca.
Sanders, J. H., Edson.
Sawchuk, K. G., Granada.
Sawyer,C ., Caroline.
Schroeder, H., MacKay.
Scott, J. F., Blue-Ridge.
Seames, G. H., Niton.
Selstedt, H., Leaman.

Semashkowick, J., Edson.
Semonovich, G., Rosevear.
Serko, P., Chip-Lake.
Shafer, C. V., Chip-Lake.
Shantz, B. A., Rocky-Mtn.-House.
Sharman, C., Chip-Lake.
Sheppard, W. J., Niton.
Sheppard, L. A., Edson.
Shields, H., Niton.
Shields, R., Niton.
Shilka, J. D., Edson.
Sidon, F., Wildwood.
Sidon, J. A., Wildwood.
Simon, P., Marlboro.
Sinclair, Wm., Rocky-Mtn.-House.
Smith, C., Edson.
Snyder, C. F., Rocky-Mtn.-House.
Solen, B., Drayton-Valley.
Solheim, O., Blue-Ridge.
Sonne, H. A., Hattonford.
Spears, J. A., Leslieville.
Spence, D. S., Chedderville.
Stanock, J., Rosevear.
Stanton, W. A., Wildwood.
Stelfox, M., Rocky-Mtn.-House.
Stephenson, O., Tawatinaw.
Stephenson, L. B., Tawatinaw.
Stoffle, J., Marlboro.
Stokke, P., Blue-Ridge.
Strom, E., Yates.
Struble, L., Rocky-Mtn.-House.
Sukomski, A., Granada.
Sullivan, T. R., Tomahawk.
Svedberg, P., Carrot-Creek.
Svedberg, G., Carrot-Creek.
Swanson, A., Leaman.
Swanson, C. E., Styal.
St. Marie, T., Peers.
Taft, T., Niton.
Tate, D., Styal.
Tate, H., Wildwood.
Tate, W., Styal.
Taylor, H., Blue-Ridge.
Teare, Wm., Niton.
Tekset, O., Whitecourt.
Thiem, P. C., Wolf-Creek.
Thomas W., Perryvale.
Thompson, J. C., Rocky-Mtn.-House.
Thurber, R. E., Edson.
Tindall, B., Wildwood.
Tindall, J. S., Wildwood.
Tindall, R., Wildwood.
Tipman, M., Marlboro.
Tipman, C., Marlboro.
Tomlinson, C. W., McLeod-Valley.
Torsti, L., Rockey-Mtn.-House.
Trapp, C. M., Edson.
Trousil, H. R., Ardmore.
Tucker, W. H., Niton.
Tuttle, T. J., Evensburg.
Ustinowich, Y., Granada.
Valentine, Wm., Wildwood.
Vance, H. A., Rosevear.
Vance, J. E., Rocky-Mtn.-House.
Vandenberg, A., Niton.
Vickstron, C., Wildwood.
Waite, W. H., Yates.
Waite, A., Yates.
Warner, C., Marlboro.
Warner, C. B., Marlboro.
Warren, W. L., Blue-Ridge.
Watson, E. J., Blue-Ridge.
Wheels, H. E., Wildwood.
White, C. E. B., Peers.
White, S., Edson.
White, J., Niton.
White, H. T., MacKay.
Wilson, J. J., Drinnan.
Wilson, C., Rocky-Mtn.-House.
Winter, R. H., Bickerdike.
Winters, C. F., Bickerdike.
Winward, J. F. A., Wolf-Creek.
Wiseman, B., Hattonford.
Wood, D., Marlboro.
Wortendyke, J. O., Wildwood.
Ziegler, A., Styal.
Zukowski, S., Granada.
Zukowski, W., Granada.
Zukowski, A. "Mrs.", Granada.

ÉTAT INDIQUANT PAR PROVINCE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE LES NOMS ET ADRESSES POSTALES DE TOUS LES INDIVIDUS ET FIRMES AUXQUELS ON A ADJUGÉ DES CONTRATS DE TRAVERSES POUR LIVRAISON EN 1931

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Alberta Pacific Lumber Co., Vancouver.
Anderson & Company, S., Decker-Lake.
Bain, P., Mission-City.
Bloom & Sigalet, Limited, Lumby.
Bostrom, J. E., Grassy-Plains.
Brawn, H. H., Giscombe.
Bruhn, R. W., Sicamous.
Brunell, P., Burns-Lake.
Bunting, Wm., Fort-Fraser.
Burgoyne, J., Albreda.
Cameron Construction Co. Ltd., Vancouver.
Carroll & Sans, Decker-Lake.
Chapman, C. A., Smithers.
Collins-Macken Mills, Ltd., Chilliwack.
Coop, Wm., Prince-George.
Covington & Strimboldt, Topley.
Davidson, J. L., Vancouver.
DeCew Lumber Co., Vancouver.
Dunn, J. I., Giscombe.
Devould, J., Prince-George.
Farmer, P. G., Enderby.
Fennell, G., Chu Chua.
Foreman Lumber Co., Prince-George.
Fort Garry Lumber Co., Prince-George.
Francois Lake Timber Products Co., Encombe.
Fraser Lake Sawmills, Ltd., Fraser-Lake.
Fraser Valley Tie & Timber Co., Vancouver.
Giggey, C. L. M., Terrace.
Gordon, J. K., Terrace.
Hanson Lumber & Timber Co., Smithers.
Hultkranz, O., Forestdale.
Industrial Timber Mills, Youbou.
Kamloops Forest Products Ltd., Vancouver.
Kosikar, J. M., Hope.
Little, George, Terrace.
M.B.Y. Lumber Co., Gleneagles.
McCaffery Brothers, Prince-George.
McGettigan, P. J., Savory.
McInnes, A., North-Bulkley.
McKay & Flannagan Brothers, Cloverdale.
McKenzie, C. M., Vanderhoof.
Ogston, G., Vanderhoof.
Ominica Timber Products Ltd., Vancouver.
Pondosa Pine Lumber Co., Monte-Lake.
Preece, T. W., Smithers.
Rogers, D., Milner.
Ross & Son, M., Aldergrove.
Schilling & Sons, Chinook-Cove.
Schreiber, C., Bickle.
Sigalet & Company, H., Lumby.
Smedley, E., Vanderhoof.
Smith, B. A., Palling.
Smith, R. M., Duncan.
Strom Brothers, Willow-River.
Strang, A., Lytton.
Vanarsdol Lumber & Shingle Co., Copper-River.
Wade, N. K., Port-Kells.
Waldof, T., Prince-George.
Wren, T. G., Hulatt.
Young & Irvine, Fort-Langley.
Zogas, H., Hulatt.

(Huit cent quinze contrats furent adjugés à des colons. Voir liste ci-jointe.)

LISTES DES COLONS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE À QUI ON A ADJUGÉ DES CONTRATS DE TRAVERSES EN 1931

Adams, W. R., Terrace.
Adams, J. D., Valemont.
Adams, R. H., Fort-Fraser.
Agar, J. B., Terrace.
Ailport, L. I., Topley.
Ailport, E., Rose-Lake.
Ailport, H. C., Topley.
Alex, P., Nadina-River.
Alto, J., Nadina-River.
Amot, G., Decker-Lake.
Andelin, V., Colleymount.
Anderson, M., Savory.
Anderson, H. G., Isle-Pierre.
Anderson, C., Decker-Lake.
Anderson, A. W., Decker-Lake.
Anderson, O., Isle-Pierre.
Anderson, O., Palling.
Anderson, A., Avelea.
Anderson, C., Palling.
Anderson, G., Palling.
Anderson, M., Danskin.
Annala, J., Nadina-River.
Antila, J., Nadina-River.
Artress, H. E., Lejac.
Asenbauer, V., Prince-George.
Asserude, E., Terrace.
Atrill, Wm., Moricetown.
Atrill, J. S., Moricetown.
Autila, A., Nadina-River.
Axelson, A., Topley.
Bach, A. J., Rose-Lake.
Bach, E., Rose-Lake.
Bach, F., Rose-Lake.
Bach, Wm., Rose-Lake.
Bach, A., Rose-Yake.
Bailey, M., Valimount.
Ball, Wm. S., Forestdale.
Ballantyne, R. M., Kamloops.
Ballestra, J., Lumly.
Baptiste, E. S., Isle-Pierre.
Baron, J., Smithers.
Barr, H. M., McLure.
Barsness, M., Hulatt.
Bateman, J. E., Giscombe.
Bateson, J. W., Smithers.
Bauer, C. K. Grassy-Plains.
Beach, E. A., Lac-François.
Beach, C., Lac-François.
Beach, F., Lac-François.
Beals, F. A., Lumby.

Beauchamp, C., Fraser-Lake.
Beckwith, R. C., Bickle.
Bedore, A., Terrace.
Bedore, L., Decker-Lake.
Bellach, H. R., Endako.
Belsham, G. S., Fort-Fraser.
Bendelin, E., Barrière.
Berg, J., Burns-Lake.
Bergsten, J. L., Perow.
Berquist, A., Prince-George.
Bertschi, A. F., Shelley.
Bertschi, A. A., Shelley.
Best, J., Chip-Lake.
Bibbey, E. C., Fraser-Lake.
Bickle, Wm., Bickle.
Billie, J., Stellaco.
Bord, J. R., Forestdale.
Bird, D., Rocky-Mountain-House.
Bjorkman, L., Topley.
Blackburn, R., Prince-George.
Blackwell, E., Nadina.
Blanch, J., Burns-Lake.
Boden, C., Prince-George.
Bogardus, E., Valemount.
Bolton, J. H., Fort-Fraser.
Bondarenko, E., Prince-George.
Boner, C., Endako.
Boothroyd, G. E., Nichol.
Boquist, E., Isle-Pierre.
Borgun, L., Hulatt.
Borris, M. R., Shames.
Bostrom, A., Danskin.
Bostrom, C., Bickle.
Bowman, G., Duck-Meadews.
Bown, W. J., Finmore.
Boxally, Wm., Tchesinkut-Lake.
Boyd, J. R., Isle-Pierre.
Braatin, G., South-Bank.
Brastin, L., Hulatt.
Bratsberg, B., Bickle.
Bratsberg, P., Bickle.
Brewer, M. J., Nadina-River.
Brindamour, E., Fraser-Lake.
Bristol, G., Telkwa.
Brittle, F. W., Prince-George.
Brittle, C. H., Prince-George.
Broadbent, T., Lejac.
Brolin, R., Decker-Lake.
Brotherton, J., Tchesinkut-Lake.
Brott, H., Danskin.
Brown, A. E., Decker-Lake.
Bruce, A. A., Smithers.
Buchi, G., Prince-George.
Buchi, W. A., Prince-George.
Burke, Wm., Lac-François.
Burr, R. S., Fort-Fraser.
Byers, C., Isle-Pierre.
Byman, T., Perow.
Byman, H., Rose-Lake.
Byers, J. M., Isle-Pierre.
Byman, J., Topley.
Cairnduff, H., Fort-Fraser.
Calder, B. E., Heffley-Creek.
Cameron, J., Terrace.
Campbell, G. H., Isle-Pierre.
Campbell, S. J., Isle-Pierre.
Campbell, A., Burns-Lake.
Carlson, B., Barrière.
Carlson, M. A., Fraser-Lake.
Carlson, C., Valemount.
Carlson, V., Decker-Lake.
Carlson, J. P., Prince-George.
Carman, H. A., Hulatt.
Carnall, H., Prince-George.
Carr, R., Remo.
Carrigan, Wm., Terrace.
Carroll, R. M., Decker-Lake.
Carroll, F. L., Decker-Lake.
Castell, F., Evelyn.
Cederholm. A., Avola.
Charkey, H., Barrière.
Charvat, J. A., Fort-Fraser.
Chennette, A. P., South-Bank.
Chrétien, J., Terrace.
Christian, C. E., Endako.
Christian, T. A., Fraser-Lake.
Christenson, H., Fraser-Lake.
Christian, L. H., Savory.
Clark, W. N., Forestdale.
Clark, F., Bickle.
Clarke, F., Fort-Fraser.
Clifford. F. E., Isle-Pierre.
Colbourne, J., Prince-George.
Cole, J. E., Mapes.
Cole, J., Vanderhoof.
Cole, J. E., Mapes.
Collie, J. E., Fraser-Lake.
Colton, J. A., Hulatt.
Connor, F., Burns-Lake.
Coombes, J. M., Bickle.
Coombes, E. G., Lumby.
Coombes, F. M., Bickle.
Coop, C., Fort-Fraser.
Cooper, J., Vanderhoof.
Corlett, R., Terrace.
Corliss, C. M., Lac-François.
Corliss, E., Lac-François.
Cornell, Wm., Prince-George.
Cornwell, C., Topley.
Grammer, H., Rose-Lake.
Crawford, J. H., Willow-River.
Cron, C. H., Shelley.
Croteau, Wm., Telkwa.
Crowe, T. G., Fort-Fraser.
Crowe, H. G., Fort-Fraser.
Cummings, C., Red-Rock.
Czyzowsky, J., Prince-George.
Daggett, W., Encombe.
Dahlberg, A. O., Danskin.
Dahlgren, L. E., Fraser-Lake.
Dahlgren, L. O., Franser-Lake.
Dally, J. E., Vanderhoof.
Dalstrom, C. L., Hulatt.
Damms, A., Prince-George.
Damms, A. J., Jr., Prince-George
Dandeneau, O., Hulatt.
Davis, H., Houston.
DeBell, J., Bickle.
DéCôteau, A., Salmon-Valley.
Demoury, Ed., Decker-Lake.
Desseauve, P., Prince-George.
Digner, P. C., Isle-Pierre.
Dixon, E. W., Endako.
Dobbie, S. W., Copper-River.
Dobson, J. E., McMurphy.
Dodds, J. B., Tête-Jaune.
Doknich, N., Prince-George.
Doll, R., Kitwanga.

Drew, A. D., Tchesinkut-Lake.
Duffus, A., Telkwa.
Duncan, W., Telkwa.
Duncan, M. L., Burns-Lake.
Dupuis, P., South-Bank.
Dye, A., Mapes.
Eadie, G. E., Terrace.
Ecklund, H., Rose-Lake.
Ecklund, N., Burns-Lake.
Eden, N., Fort-Fraser.
Edgar, A., Tête-Jaune.
Edskund, A., Isle-Pierre.
Eichler, K., Prince-George.
Eichler, R., Prince-George.
Elliott, J. W., Telkwa.
Engman, O., Evelyn.
Engstrom, E., Hulatt.
Erholtz, A., Nadina-River.
Erickson, H., Mapes.
Erickson, J., Houston.
Erickson, H., Decker-Lake.
Erichson, L., Fort-Fraser.
Espelin, S., Decker-Lake.
Espley, F., Rose-Lake.
Espley, P. W., Rose-Lake.
Estes, H. B., Isle-Pierre.
Estes, A., Isle-Pierre.
Estes, K. C., Isle-Pierre.
Fager, F., Nadina-River.
Fagerberg, E., Fort-Fraser.
Fah, W., Smithers.
Falkiner, J., Fort-Fraser.
Fawcett, W. H., Fort-Fraser.
Featherley, Wm., Tchesinkut-Lake.
Fehr, O., Prince-George.
Ferguson, E., Palling.
Ferguson, W. D., Prince-George.
Finlaison, R. K., Finmore.
Fitzgerald, F., Nichol.
Fjestad, E., Topley.
Flegg, O. H., Fort-Fraser.
Fleissner, J., Barrière.
Fleming, J. W., Grassy-Plains.
Foots, H. B., Fraser-Lake.
Forsell, F., Roblin-Range.
Foss, F. W., Smithers.
Frame, T. H., Isle-Pierre.
Fransen, O., Forestdale.
Fraser, D., Louis-Creek.
Fretz, A., Falkland.
Furness, J., Smithers.
Furrow, H. T., Prince-George.
Gair, W., Forestdale.
Gair, W. T., Forestdale.
Gallagher, M., Nadina-River.
Gamman, A., Decken-Lake.
Gamper, A., Tchesinkut.
Garten, C. A., Vavenby.
Gebhardt, M. Bickle.
Genier, A., Mount-Olie.
Geernaert, T., Vanderhoof.
George, M., Fort-Fraser.
George, F., Vanderhoof.
George, J., Vanderhoof.
George, S., Vanderhoof.
Gilbert, D., Hulatt.
Gilgan, D., Tchesinkut.
Gillis, N., Armstrong.
Goodchild, C., Matsqui.
Goodland, S., Vanderhoof.
Goodland, H. C., Vanderhoof.
Goold, J., Houston.
Gowans & Sons, Burns-Lake.
Graham, T. J. W., Monte-Lake.
Granberg, H., Hulatt.
Greene, D. T., Quick.
Gregerson, G., Evelyn.
Griffin, H. J., Fort-Fraser.
Grimshire, Wm. G., Fort-Fraser.
Groth, G., Prince-George.
Grove, N. C. B., Mapes.
Grundy, E. W., Endako.
Gunning, G. G., Fraser-Lake.
Guntsching, H., Barrière.
Guzauskas, V., Vanderhoof
Haddock, A. E., Mapes.
Haftner, P., Smithers.
Hagen, O. S., Chinook-Cove.
Hagberg, H. A., Finmore.
Hagerud, F. R., Sperling.
Haggard, F., Barrière.
Hahre, M. J., Smithers.
Haka, A., Coghlan.
Hammerberg, H., Danskin.
Hana, N. O., Monte-Creek.
Hanson, F., Nadina-River.
Hanson, Wm., Nadina-River.
Hanson, G. M., Houston.
Hanson, H., Forestdale.
Harkness, W. G., Isle-Pierre.
Harper, C., Isle-Pierre.
Hartman, M. G., Fraser-Lake.
Hartson, C. J., Isle-Pierre.
Harvey, C. G., Smithers.
Hauer, N., Burns-Lake.
Hawker, T. H., Fort-Fraser.
Hawkins, A. E., Hopley.
Hawthorn, W. W., Forestdale.
Haynes, F. W., Vanderhoof.
Heal, E., Telkwa.
Heal, H. W., Telkwa.
Heineman, P., Isle-Pierre.
Helling, T., Bickle.
Helseth, E., Savory.
Hendricks, K. C., Engen.
Hendricks, H. H., Engen.
Hendricks, W. E., Engen.
Henkel, J. W., Lac-François.
Hertel, P., Burns-Lake.
Hickey, E., Lac-François.
Hickey, J., Lac-François.
Hicks, L. D., Shere.
Hicks, G. E., Valemount.
Hietala, O., Colleymount.
Hietala, M., Colleymount.
Hill, C., South-Bank.
Hines, J., Doughty.
Hoff, C. B., Prince-George.
Hollands, J., Nadina-River.
Holmes, W. E., Topley.
Holmes, I. E., Topley.
Holmes, W. E., Topley.
Tolmes, L. E., Topley.
Holmes, R., Prince-George.
Holmgren, C., Palling.
Holst, H., Prince-George.
Holverson, O., Dunster.

Hooker, Wm., South-Bank.
Hopyrerdietzel, M., Burns-Lake.
Hornby, B., Prince-George.
Horning, R. C., Topley.
Horning, J., Topley.
Horning, E. R., Topley.
Horning, A. R., Topley.
Hossach, H., Rose-Lake.
Houlden, H., Terrace.
Hrechka, Wm., Prince-George.
Humphrey, P. T., Nadina-River.
Husu, A., Nadina-River.
Hvelorth, H., Prince-George.
Hutter, M., Palling.
Innes, W., Colleymount.
Irons, D., Bickle.
Irving, D., Vanderhoof.
Irwin, B. W., Fort-Fraser.
Isaac, P., Forestdale.
Jackson, W. M., Fraser-Lake.
Jacobson, A., Shames.
Jakel, J., Mount-Olie.
Jamieson, L. C., McBride.
Jannack, R. J., Topley.
Jannack, J., Forestdale.
Jannack, C. H., Topley.
Janning, H., Chinook-Cove.
Jarman, H. B., Topley.
Jeck, A., McBride.
Jennings, D. B., Giscombe.
Johansson, A., Topley.
Johnson, Ed., Evelyn.
Johnson, A., South-Bank.
Johnson, H., Decker-Lake.
Johnson, J., Evelyn.
Johnson, A., Burns-Lake.
Johnson, A., Evelyn.
Johnson, Wm., Burns-Lake.
Johnson, F., Fraser-Lake.
Johnson, P. A., Chinook-Cove.
Johnson, N. B., Vanderhoof.
Johnson, P., Barrière.
Johnson, O. M., Vanderhoof.
Johnson, K. E., Barrière.
Johnson, B. H., Vavenby.
Johnson, E., Rose-Lake.
Johnson, C. J., Chilco.
Johnson, E., Bickle.
Johnson, H., Colleymount.
Jones, L. W., Westwold.
Jones, L. D., Terrace.
Jopp, E., Remo.
Julseth, T., Priestly.
Julseth, T., Sheraton.
Kain, A., Palling.
Kain, D. M., Palling.
Kaiser, E., Engen.
Keldested, N. M., Isle-Pierre.
Kaler, E. P., Tchesinkut-Lake.
Kallhood, O., Forestdale.
Kanga, V., Colleymount.
Keddy, J. C., Forestdale.
Keddy, B. B., Sheraton.
Keefe, J. H., South-Bank.
Kelly, T., Tchesinkut-Lake.
Kelly, N., Tchesinkut-Lake.
Kelly, H. F., Louis-Creek.
Kemp, J., Fort-Fraser.
Kemple, G., Nadina-River.
Kent, F. C., Bradle-Ranch.
Kerr, J. E., Burns-Lake.
Kerr, A. N., Quick.
Kerr, Wm. B., Nadina-River.
Kershaw, W. T., Bestwick.
Kettleson, G. O., McMurphy.
Kettyle, C. J., Endako.
Keus, F. H., Rose-Lake.
Kirkstone, A., Hulatt.
Kiven, F., Grassy-Plains.
Kivi, A., Colleymount.
Knol, H., Burns-Lake.
Kristensen, H., Isle-Pierre.
Kulsveen, P., Prince-George.
Kylling, L., Topley.
LaBriche, L., Smithers.
Ladouceur, F., Savory.
Lahte, S., Houston.
Lampman, C. W., Armstrong.
Long, I. C., Monte-Lake.
Langis, C., Valemount.
Larson, H., Palling.
Larson, L., Decker-Lake.
Larson, J. P., Mount-Olie.
Lawrence, R., Avela.
LeBlanc, C. J., Lumby.
LeDuke, C. J., Endako.
Lechner, F., Chinook.
Leslie, W. J., Fraser-Lake.
Levi, S., Valemount.
Lewis, F., Decker-Lake.
Lewis, P. R., Palling.
Lillya, J. A., Decker-Lake.
Lidgren, K., Vanderhoof.
Lindstrom, C., Remo.
Lindstrom, G., Houston.
Lips, J., Terrace.
Lister, M. L., Burns-Lake.
Llewellyn, J. W., Terrace.
Lober, C., Colleymount.
Lockyer, F. J., Prince-George.
Lockyer, W. A., Prince-George.
Long, H. A., Palling.
Long, J. A., Palling.
Lonquist, H., North-Bulkley.
Loper, H. D., Finmore.
Loss, H. F., Topley.
Lougheed, A. E., Burns-Lake.
Lougheed, L., Danskin.
Lougheed, J. J., South-Bank.
Louie, G., Nadina-River.
Loveless, G. E., Smithers.
Loveseth, E., Danskin.
Ludefald, E., Prince-George.
Lund, O., North-Bulkley.
Lund, Ed., Rose-Lake.
Lundstrom, O., Smithers.
Lura, R., Grassy-Plains.
Makins, F. W., Lejac.
Martin, E., Moricetown.
Martin, J., Lumby.
Mathew, S., Nadina-River.
Mattson, M., Colleymount.
Mattson, E. M., Nadina-River.
Maune, E., Nadina-River.
Mawhinney, D. C., Cooper-River.
Mellander, H., South-Bank.
Ménard, A., Fraser-Lake.

Merrill, E. Wm., Decker-Lake.
Meyers, J., Endako.
Meyers, A., Colleymount.
Michael, A., Burns-Lake.
Michaud, J. A., Terrace.
Michaud, A., Terrace.
Michell, A., Moricetown.
Michell, B., Moricetown.
Michell, T., Moricetown.
Michell, J., Moricetown.
Micks, G., Fort-Fraser.
Miller, G. M., Rose-Lake.
Miller, O. H., Palling.
Mills, G. E., Sheraton.
Minger, R. G., Sheraton.
Mitchell, J. C., Prince-George.
Mitchell, P., Moricetown.
Mitchell, A., Nadina-River.
Mitchell, Mrs. M. H., Forestdale.
Moe, A., Decker-Lake.
Moe, T., Decker-Lake.
Mohr, E. J., Wistaria.
Monroe, W. B., Prince-George.
Moore, J., Salmon-Arm.
Moore, L. B., Burns-Lake.
Moore, L. U., Burns-Lake.
Moore, M. A., Tchesinkut-Lake.
Morrison, J., Nadina.
Mortensen, C., Robbins-Range.
Morton, H., Sardis.
Mostue, M., Decker-Lake.
Mould, A., Rose-Lake.
Mould, R. H., Rose-Lake.
Mould, J., Rose-Lake.
Moynihan, J., Nadina-River.
Mulder, C., Giscombe.
Muldoon, P., Nadina-River.
Munroe, A. R., Fort-Fraser.
Murphy, P. J., Terrace.
Murray, L. G., Doughty.
Murray, A. L., Doughty.
Myhre, T., Endako.
MacDonald, R. R., Houston.
MacKay, A. M., Forestdale.
MacKenzie, W. E., Clearwater.
MacLean, J. A., Lac-François.
McArthur, D. C., Willow-River.
McCabe, P. C., Isle-Pierre.
McCabe, G., Isle-Pierre.
McCabe, E., Isle-Pierre.
McCleary, S. C., Rose-Lake.
McClelland, H. E., Chilco.
McDonald, D., Burns-Lake.
McFarlane, S. E., Coglan.
McGillivray, D., Mulatt.
McGregor, S. D., Danskin.
McGuire, C., Evelyn.
McInnes, N., Bulkley.
McIntosh, W. J., Prince-George.
McKeown, W. C., Chilco.
McKilligan, R. H., Houston.
McKilligan, C. G., Houston.
McKirdy, T. A., Valemount.
McLeod, A. G., Smithers.
McMaster, W. A., Evelyn.
McMillan, N., Telkwa.
McMillan, D. D., Telkwa.
McPhail, H., Burns-Lake.
McPhail, A. Burns-Lake.
McPhee, P., Burns-Lake.
Nazey, G., Moricetown.
Neale, J. C., Quirk.
Negaard, O., Engen.
Nelson, J., Prince-George.
Nelson, J., Terrace.
Nelson, J., Decker-Lake.
Nelson, J. R., Wistaria.
Nelson, E., Nadina.
Nelson, B., Smithers.
Nelson, C. A., Chinook-Cove.
Nelson, A., Barrière.
Nelson, J. H., Nadina-River.
Nelson, L., Forestdale.
Nettla, H., Nadina-River.
Neurauter, F. A., Sheraton.
Newcombe, C. K., Prince-George.
Newcombe, G., Prince-George.
Newgard, L. M., Nadina-River.
Newman, Ed., Burns-Lake.
Neilson, J. C., Prince-George.
Neilson, S. C., Prince-George.
Niven, J. E., Dunster.
Noble, E. H., Fort-Fraser.
Noble, A. L., Fort-Fraser.
Nolan, E. A., Fraser-Lake.
Norberg, A., Houston.
Nordin, F., Decker-Lake.
Normanton, C., Prince-George.
Nourse, M. F., Burns-Lake.
Oberhaltzer, J. D., Telkwa.
O'Brien, R., Louis-Creek.
O'Brien, Ed., Bickle.
Oknianski, A., Bickle.
Oknianski, M. Bickle.
Olsen, A., Mount-Olie.
Olson, K., Tchesinkut-Lake.
O'Heara, H. F., Vanderhoof.
O'Neill, J. S., Armstrong.
Ord, P. A., Falkland.
Orr, A., Palling.
Orr, J. Palling.
Osberne, E., Colleymount.
Ostberg, C., Burns-Lake.
Pappas, T., Hulatt.
Park, F., Vanderhoof.
Parker, H. G., Colleymount.
Parkhurst, C. C., South-Bank.
Parkhurst, W. W., Jr., South-Bank.
Parrott, H., Lac-François.
Patrick, T. S., Lumby.
Paulson, G., Rose-Lake.
Paulson, O., Decker-Lake.
Payne, W. C., Barrière.
Payne, E. F., Rose-Lake.
Peacock, A., Fort-Fraser.
Pearson, P., Burns-Lake.
Pearson, C., Terrace.
Pearson, B. L., Vanderhoof.
Pebernat, F. E., Mapes.
Pebernat, T. J., Mapes.
Pelletier, T., Prince-George.
Pelon, J., Mount-Leyman.
Perle, E., Colleymount.
Pete, A., Forestdale.
Peterson, C. W., Dome-Creek
Peterson, O., McMurphy.
Peterson, A., Evelyn.
Phillips, A., Clearwater.

Piché, H., Decker-Lake.
Ponsford, H. W., Fraser-Lake.
Poole, A. H., Mapes.
Poole, A. E., Mapes.
Poole, H. E., Mapes.
Poole, E. G., Mapes.
Poole, C., Mapes.
Pratt, F., Fort-Fraser.
Preston, L. J., Vanderhoof.
Price, H., Chinook-Cove.
Price, J., Fraser-Lake.
Priest, L. J., Nadina.
Prosser, R. D., Lac-François.
Prudhom, T., Monte-Lake.
Quigley, W D., Rutland.
Radley, T., Colleymount.
Rainer, K., Barrière.
Rainer, H., Barrière.
Rainsfelt, A., North-Bulkley.
Rainsfelt, H., North-Bulkley.
Rainsfelt, W., North-Bulkley.
Rasmussen, A. R., Prince-George.
Ray, L., Endako
Rodman, F. E., Isle-Pierre.
Reed, R., Smithers.
Reynold, G., Chilco.
Reynolds, G. A., Houston.
Rhindress, J., Mapes.
Rhindress, W. H., Mapes.
Rice, R. H., Fort-Fraser.
Roark, A. V., Finmore.
Robert, B., Colleymount.
Roberts, J. E., Haffley-Creek.
Roberts, J., Lac-François.
Roberts, M., Colleymount.
Roberts, L., Colleymount.
Roberts, W., Lejac.
Robertson, A. D., Case 216, Prince-George.
Robertson, C. G., Fort-Fraser.
Roemer, H. F., Nadina.
Roos, A., Nadina-River.
Ross, C., Rose-Lake.
Ross, J. S., Savory.
Rothery, J. V., Mount-Olie.
Rouse, E., Red-Rock.
Rowland, T., Rose-Lake.
Ryser, J., Fort-George.
Sabbie, H., Prince-George.
Sackner, J. W., Hulatt.
Salice, P., Houston.
Sall, O., Fort-Fraser.
Salle, E., Chinook-Cove.
Sammons, F., Endako.
Sannes, G., Hulatt.
Saranovich, F., Sheraton.
Sarri, F., Colleymount.
Saul, R., Decker-Lake.
Saul, L. G., Decker-Lake.
Saunders, W. C., Palling.
Schmidt, E. W., Jr., Barrière.
Schilling, F., Chinook-Cove.
Schilling, W., Chinook-Cove.
Schmidt, E., Jr., Chinook-Cove.
Schneider, J., Endako.
Scott, C. E., Engen.
Scott, W., Isle-Pierre.
Scott, G., Isle-Pierre.
Scott, E. J., Isle-Pierre.
Severson, E., Forestdale.
Seymour, E., Nadina-River.
Seymour, R. A., Fort-Fraser.
Seymour, H. C., Fort-Fraser.
Seymour, F. J., Fort-Fraser.
Sharp, G., Smithers.
Sheeler, E. W., South-Bank.
Sherlaw, A., Ryder-Lake.
Short, F. S., Colleymount.
Shortbreed, J. W., Vanderhoof.
Sibley, H., Bickle.
Sich, C. D., Smithers.
Silk, A. H., Case 33, Burns-Lake.
Silverthorn, H., Houston.
Silverthorne, H. H., Houston.
Simonson, Ed., Hulatt.
Sinclair, H. D., Kitwanga.
Sios, M. L., Fort-Fraser.
Sjoblad, J., Burns-Lake.
Sjodin, A., South-Bank.
Skipnes, M., Rose-Lake.
Skuba, P., Smithers.
Skjerven, O., Fort-Fraser.
Smith, W. J., Louis-Creek.
Smith, C., Burns-Lake.
Smith C., Endako.
Smith, G. W., Houston.
Smith, J. R., Topley.
Smoaslet, P., Prince-George.
Snell, G., Vanderhoof.
Sobberg, C., South-Bank.
Solbreken, O., Terrace.
Sonneveldt, A., Engen.
Spillman, R., Burns-Lake.
Stain, H., Nading-River.
Stampflee, H. A., Mapes.
Stanton, T. H., Lac-François.
Stanton, G. B., Lac-François.
Stanyer, R. C., Lac-François.
Stanyer, E. J., Lac-François.
Stanyer, J., Lac-François.
Starrett & Ferguson, Rose-Lake.
Starring, J. E., Rose-Lake.
Stearns, H. E., Case 29, Burns-Lake.
Stearns, F. M., Burns-Lake.
Steele, T. G., Vanderhoof.
Steiner, F., Lejac.
Steiner, J., Lejac.
Stephenson, A. J., Bickle.
Stinson, A. M., Prince-George.
Stock, A., Monte-Creek.
Striegler, R. H., Mapes.
Strimbolt, E. J., Topley.
Strom, H., Hulatt.
Stryker, E. A., Nadina-River.
Stubbs, M. H., Danskin.
Sturgeon, A. G., Roferstdale.
Sturgeon, D., Rose-Lake.
Sturgeon, N. D., Rose-Lake.
Stutz, H., Chinook-Cove.
Sundin, H., South-Bank.
Surkan, N., Armstrong.
Sutton, G. L., Isle-Pierre.
Svendsen, H. E., Ashcroft.
Spear, J. R., Winnipeg.
Swanson, G., Bickle.

Swanson, O., Bickle.
Swanson, T., Bickle.
Swanson, J., North-Buckley.
Swisher, G. D., Telkwa.
Taylor, S. J., Fraser-Laker.
Taylor, V. A., Burns-Lake.
Temti, C., Topley.
Thomas, C. H., Terrace.
Thomson, D. S., Case 23, Fort-Fraser.
Thomson, W. H., Palling.
Thomasson, J., Terrace.
Thorsen, A., Savory.
Thorsness, C., Prince-George.
Tibbetts, R. L., Birch-Island.
Tittemore, S. V., Fort-Fraser.
Tolhurst, F. J., Nadina.
Tom, J., Moricetown.
Tom, W., Forestdale.
Tomkins, F. S., Telkwa.
Trail, A. N., Telkwa.
Tucker, J., Louis-Creek.
Turner, T. A., Case 119, Prince-George.
Turner, J. W., Smithers.
Turner, W. B., Prince-George.
Turnquist, A., South-Bank.
Tyler, R. A., Nadina-River.
Tyler, M. D., Nadina-River.
Uppenborn, J., Barrière.
Van Horn, W. B., Telkwa.
Van Lear, J., Nadina-River.
Van Tine, L., Nadina-River.
Van Tine, E., Nadina-River.
Viney, E., Endako.
Vinnedge, N. S., Fort-Fraser.
Vinnedge, O. E., Fort-Fraser.
Vinnedge, G. E., Fort-Fraser.
Vinnedge, G. E., Fort-Fraser.
Vinnedge, E. D., Case 45, Fort-Fraser.
Voelkl, F., Prince-George.
Volkmann, H., Nadina-River.
Wade, H. C., Smithers.
Walther, D., Decker-Lake.
Walton, T. J., Fort-Fraser.
Wardrop, D. P., Lochdale.
Warin, G., Fort-Fraser.
Warn, C., Decker-Lake.
Warne, J., Terrace.
Watkins, C. E., Savory.
Watson, J. V., Topley.
Watson, C. H., Houston.
Watson, P., Houston.
Watson, D., Burns-Lake.
Watt, Wm., Bickle.
Weatherspoon, A. J., Burns-Lake.
Weeks, J. M., Grassy-Plains.
Weiland, L. E., Armstrong.
Weissbrod, J., Fort-Fraser.
Weldon, W. H., South-Bank.
Wells, G., Vanderhoof.
West, L. H., Savory.
Westgarde, M. L., Topley.
Westland, C., Monte-Lake.
White, J., South-Bank.
Wiggins, J. A., Forestdale.
Williams, T., Palling.
Willington, L. A., Fort-Fraser.
Willington, J. J., Fort-Fraser.
Willington, D., Fort-Fraser.
Wilson, W. S., Mapes.
Wilson, P., Quick.
Wilson, A. H., Terrace.
Wold, C., Topley.
Wolverton, Wm., Chu-Chua.
Yocum, H., Barrière.
Young, J. J., Louis-Creek.
Zanton, J. Van, Lac-François.
Zielke, J. A., Sheraton.
Zielke, T., Sheraton.
Sielke, G., Sheraton.
Zoggff, H., Smithers.
Zobenie, A., Smithers.

ÉTAT INDIQUANT PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE LES NOMS ET ADRESSES POSTALES DE TOUS LES INDIVIDUS ET FIRMES AUXQUELS ON A ADJUGÉ DES CONTRATS DE TRAVERSES POUR LIVRAISON EN 1931

GRAND-TRUNK WESTERN

Anderson, E. S., Muskegon, Mich.
Ayer & Lord Tie Company, Chicago, Ill.
Baker Wood Preserving Co., Ohio (Washington Court House).
Holmes, G. H., Detroit, Mich.
Indiana Tie Company, Evansville, Indiana.
Joyce-Watkins Company, Chicago, Ill.
Michigan Wood Preserving Company, Reed-City, Mich.
Moss Tie Company, St-Louis, Mo.
Webster Lumber Company, Manistique, Mich.
Weiler, C. A., Detroit, Mich.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE D'AUDIENCE 253,

Le 17 mai 1932.

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

Le PRÉSIDENT: Sir Henry, je discutais avec M. Smart, il y a quelques jours, la question des dépenses des chemins de fer et surtout du contrôle des dépenses, et il m'a dit qu'on avait établi un mécanisme spécial à cette fin. A la suite de cette conversation, il m'a écrit une lettre en date du 14 mai 1932, conçue dans les termes suivants:

> Vous vous rappelez qu'il y a quelques jours je vous ai parlé du mécanisme spécial établi pour le contrôle des dépenses du National-Canadien.
>
> Je vous envoie ci-joint copie de l'arrêté du conseil 1938, en date du 17 juin 1931, donnant effet au règlement n° 18 du National-Canadien, ainsi qu'un court mémoire qui donne les principaux renseignements requis par le comité des finances, mémoire préparé par le secrétaire dudit comité, qui est directeur des statistiques de la compagnie et qui se tient constamment au courant des progrès du système de contrôle des dépenses.
>
> Il est peut-être bon que votre Comité connaisse cet organisme.

Or, les pièces jointes comprenaient d'abord, une copie du règlement n° 18, adopté le 2 juin 1931, établissant un comité des finances. L'article 1 du règlement créait un comité comprenant le président de la compagnie, l'administrateur occupant le poste de sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et l'administrateur occupant le poste de vice-président en charge du contentieux de la compagnie. L'article 2 du règlement définit ainsi qu'il suit les attributions du comité:

> Le comité des finances, nonobstant toute disposition contraire de n'importe quel règlement, exercera la surveillance et le contrôle de tout ce qui se rapporte aux besoins de capitaux de la compagnie et surtout à la fourniture des sommes répondant à ces besoins et à l'allocation desdites sommes.

Les articles 2, 3, 4, 5, 6 et 7 ne se rapportent qu'à la procédure d'application du règlement; et l'article 8 exige l'approbation du Gouverneur en son conseil.

L'arrêté du conseil adopté le 17 juin 1931, C. P. 1398, ratifie en termes formels le règlement 18. Or, le point que je désire vous signaler, sir Henry, et sur lequel le Comité aimerait avoir votre opinion à la suite de la discussion qui a eu lieu à ce sujet, c'est que ce règlement ne se rapporte qu'aux besoins de capitaux de la compagnie et surtout au prélèvement et à l'allocation des fonds. D'après M. Smart, j'ai compris et j'ai dit au Comité que ce comité des finances avait la haute main non seulement sur les besoins de capitaux de la compagnie, sur le prélèvement et l'allocation de l'argent, mais aussi sur les dépenses autres que les immobilisations, dans certaines limites; et on a suggéré ici que, vu que le règlement ne se rapporte qu'aux besoins de capitaux, on devrait le modifier de manière que ce contrôle s'applique aux grosses dépenses qui ne comptent pas dans la routine ordinaire, comme le bordereau de paye. Avant de faire une recommandation de ce genre, M. Chaplin pensait—et je crois que tous les membres du Comité ont

épousé cette opinion,—que nous devrions avoir votre avis ainsi que celui de M. Grant et de M. Hungerford sur l'extension du principe appliqué par l'article 2 de ce règlement, de manière à l'appliquer non seulement aux besoins de capitaux mais aussi aux besoins courants, c'est-à-dire à toutes les dépenses.

Sir HENRY THORNTON: Je comprends très bien, et votre exposé de la situation est exact d'un bout à l'autre. Au point de vue purement juridique, les fonctions du comité de finance se rapportent exclusivement à ce qui a été indiqué dans le règlement et l'arrêté du conseil, à savoir, les dépenses de capitaux, l'allocation et le prélèvement de ces sommes; mais, en fait, cela s'est étendu automatiquement, de sorte que nous avons discuté aux réunions du comité des finances les questions de dépenses courantes. Nécessairement, ces discussions ont eu un contre-coup sur la situation relative aux capitaux. C'est-à-dire que l'argent disponible, par exemple pour payer les intérêts sur la dette consolidée dont le public est le créancier, doit être fourni par des crédits de l'Etat; et d'un commun accord —et non en vertu d'une politique particulière—mais parce que la chose a paru utile, on a discuté, aux réunions du comité des finances, des questions qui, théoriquement, dépassent la portée de l'arrêté du conseil et des règlements. Je crois que M. Smart confirmera ce que je dis sur ce point. Quant aux entreprises de fourniture, aux gros contrats pour la fourniture de rails, de houille, d'huile et autres choses de ce genre qui représentent un grand nombre de milliers de dollars par année, le conseil d'administration a discuté récemment toute la situation et il a été d'avis qu'il devait être au courant de la nature de ces commandes, des prix, des noms des fournisseurs et de tout ce qui se rapporte naturellement aux activités du conseil d'administration. En ma qualité de président de la compagnie, je suis parfaitement d'accorde avec le conseil.

Le PRÉSIDENT: Depuis combien de temps cette idée a-t-elle été suggérée?

Sir HENRY THORNTON: Elle a été proposée et approuvée à la dernière réunion du conseil ou à l'avant-dernière.

M. DUFF: Est-ce avant ou après la préparation du contrat?

Sir HENRY THORNTON: Je vais expliquer ce qui est arrivé. La première pensée du conseil fut que tous les contrats en perspective dépassant $5,000 devaient être portés à la connaissance du conseil, mais lorsque nous en sommes venus à examiner cela, nous avons constaté qu'il y avait un grand nombre de contrats et que la tâche serait énorme, de sorte que le conseil a décidé d'examiner les gros contrats seulement et de voir comment le régime fonctionnerait. En conséquence, on adopta une résolution portant que l'acheteur ne devait saisir le comité exécutif que des contrats de plus de $25,000...

M. DUFF: C'est-à-dire les contrats projetés?

Sir HENRY THORNTON: Les contrats projetés. Vous pouvez me corriger, colonel Smart, si je me trompe, car je parle de mémoire et je n'ai pas les résolutions devant moi, mais je ne crois pas m'éloigner de la vérité. Tous les projets de contrats dépassant 25,000 doivent, autant que possible, être portés à la connaissance du comité exécutif pour qu'il les approuve, mais si, dans l'intérêt de la compagnie, comme la chose arrive parfois, ou pour des raisons d'économie, il fallait signer un contrat pour une somme supérieure à $25,000, c'était du ressort du président et du vice-président préposé aux achats, mais les faits devaient être rapportés à la réunion suivante du comité exécutif, laquelle devait avoir lieu quelques jours plus tard. Ainsi, le comité exécutif a établi un mécanisme qui, à son avis, sauvegarde la situation. Nous allons essayer la chose un mois ou plus, pour voir si elle réduit les retards, si elle coûte cher ou si elle est praticable. Voilà ce que le comité exécutif et le conseil d'administration sont à élaborer.

Pour ce qui est des dépenses générales, comme je l'ai dit, le comité des finances les a d'ordinaire discutée à ses réunions, bien qu'elles fussent, théoriquement, en dehors de la portée de l'arrêté du conseil. Me suis-je bien fait comprendre?

Le PRÉSIDENT: Je le crois. Il y a un point que j'aimerais voir élucider. Jusque très récemment, alors, il n'y a eu aucun contrôle des dépenses. Je vais poser la question comme ceci: Jusqu'à l'adoption du règlement nº 18, quelqu'un était-il chargé de contrôler les dépenses, de quelque genre qu'elles fussent?

Sir HENRY THORNTON: Excepté comme ceci, monsieur le président: D'abord, vous vous rappellerez qu'à la dernière réuinon du Comité, il y a un an, je vous ai expliqué un système de contrôle budgétaire que nous avions inauguré avec l'approbation du conseil, et je puis vous dire qu'il a fonctionné admirablement et épargné beaucoup d'argent. Chaque mois, chaque semaine—chaque mois, le conseil est saisi des opérations financières de la compagnie qui lui sont expliquées en détail, les administrateurs les examinent et expriment leur opinion de temps à autre. Aux réunions hebdomadaires du comité exécutif, j'ai tenu ce comité au courant de la marche du trafic et en général je lui ai donné tous les renseignements que j'avais, sans les embarrasser de trop de détails sur les dépenses. Je ne crois pas qu'il soit tout à fait exact de dire qu'il n'y a pas eu de contrôle.

Le PRÉSIDENT: Je veux dire par le conseil.

Sir HENRY THORNTON: Seulement dans le sens que je vous ai indiqué. N'en est-il pas ainsi, colonel Smart?

M. SMART: Je veux simplement signaler une chose que nous n'avons peut-être pas prise en considéraition. C'est que le comité des finances est entré en scène automatiquement à propos des autres dépenses, parce qu'en établissant le service de trésorerie pour indiquer la somme d'argent requise, une des questions qui se présente est celle des recettes totales, et par conséquent cette question a un effet sur les sommes d'argent requises.

Le PRÉSIDENT: Dans la mesure où il vous manque de l'argent pour des dépenses.

M. SMART: Cela entre en jeu.

Sir HENRY THORNTON: On ne peut facilement empêcher la question d'entrer en ligne de compte.

M. SMART: Cela s'impose, il faut en tenir compte.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut savoir ceci: Sous l'autorité telle que présentement constituée, en vertu du règlement, aucun groupe d'administrateurs n'est chargé du contrôle des contrats à passer pour matériaux et fournitures, dans la limite où on peut les imputer sur l'exploitation courante. Est-ce exact?

L'hon. M. MANION: Qu'on me corrige si je me trompe, mais j'ai cru comprendre que M. Vaughan, en qualité de vice-président en charge des achats, avait le pouvoir de faire presque toutes les dépenses et qu'il n'y avait presque aucun contrôle.

Sir HENRY THORNTON: C'est substantiellement exact, sauf que dans ces choses il me mettait toujours au courant des gros achats et souvent je les approuvais ou j'en discutais avec le comité exécutif. Tel est le système.

L'hon. M. MANION: Je croyais que M. Vaughan, le vice-président en charge des achats, avait le pouvoir d'accorder un contrat sans soumission, s'il le désirait. Il fixait le prix et accordait le contrat sans soumission. Je me rappelle un contrat accordé de cette manière. Je ne critique pas M. Vaughan, mais il m'a toujours paru, depuis qu'on m'a signalé la chose, que c'était mettre trop de pouvoir entre les mains d'un seul homme. En lisant les rapports du comité, ces deux ou trois derniers mois, j'ai compris que vous établissiez une sorte de comité auquel M. Vaughan aurait à faire rapport, si possible, avant que les entreprises soient adjugées.

Sir HENRY THORNTON: Sans doute, dans une vaste entreprise comme le National-Canadien, qui s'étend sur un immense territoire, le problème consiste à établir les sauvegardes nécessaires, sans causer de frais ni de retards et sans

perdre l'occasion d'accorder des contrats avantageux. Par exemple, un exploitant de houillère peut se présenter à M. Vaughan et celui-ci, en concluant un marché immédiatement, peut obtenir sur le charbon un prix qu'il n'aura peut-être pas, s'il retarde de dix jours.

Le PRÉSIDENT: Tout contrat de ce genre peut toujours être sujet à ratification.

Sir HENRY THORNTON: Je ne fais que donner un exemple.

Le PRÉSIDENT: Nous comprenons assez bien, je crois, ce qu'a été le système dans le passé. Nous vous posons ces questions, messieurs, pour savoir si vous voyez des inconvénients à ce que notre Comité recommande de placer sous l'effet de l'article 2 du règlement 18 non seulement les dépenses à compte du capital, mais aussi les dépenses courantes, pour les adjudications importantes.

Sir HENRY THORNTON: Eh bien, non seulement je favoriserais cela, mais je ne m'y opposerais pas.

L'hon. M. CHAPLIN: Quand la paye a-t-elle lieu?

Sir HENRY THORNTON: Deux fois par mois.

Le PRÉSIDENT: Parfois toutes les semaines, n'est-ce pas?

M. GRANT: Non, je ne crois pas que nous ayons de bordereau de paye hebdomadaire.

L'hon. M. MANION: Ne serait-ce pas trop d'ouvrage à confier à un comité? Ne serait-il pas possible qu'un autre comité du directorat s'en occupe?

Le PRÉSIDENT: C'est là une question de procédure; nous voulons l'adoption d'un principe.

Sir HENRY THORNTON: Le comité des finances dispose probablement de plus de temps; il est plus facile d'accès et peut traiter la question plus facilement qu'un autre comité. Si vous nommiez un autre comité, alors il faudrait...

Le PRÉSIDENT: Sir Henry s'est montré favorable au principe. Qu'en dites-vous, monsieur Hungerford? Cela nuirait-il à la bonne administration de la compagnie?

M. HUNGERFORD: Vous parlez, monsieur le président, des contrats d'achat?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas qu'il y ait d'inconvénients, sauf qu'il devrait y avoir une limite minimum.

Le PRÉSIDENT: Je suis de votre avis, évidemment.

M. HUNGERFORD: La question s'est discutée au conseil, il n'y a pas longtemps. M. Vaughan y était et il a expliqué les procédés en détail, ainsi que les difficultés de la situation. Vingt-cinq mille dollars serait le minimum, et il fut entendu et convenu qu'on essayerait la chose pour voir comment elle fonctionnerait.

Sir HENRY THORNTON: Au début, monsieur le président, nous avons commencé par $5,000, mais cela comportait un si grand nombre de contrats et tant de détails que les administrateurs ont décidé d'eux-mêmes de commencer à $25,000, pour voir comment cela marcherait.

Le PRÉSIDENT: Cela semblait un minimum raisonnable.

Sir HENRY THORNTON: Incidemment, si nous trouvions que nous pouvons descendre plus bas que cela, nous descendrions aussi bas qu'il serait possible, sans nuire à l'efficacité ni à l'économie.

Le PRÉSIDENT: L'idée, monsieur Hungerford, c'est que si le principe est bon pour les dépenses à compte du capital il devrait l'être également pour les dépenses courantes. Il s'agit d'appliquer ce principe sans cependant nuire à l'exploitation du chemin de fer. Je suis sûr que c'est là l'opinion de chacun de nous.

M. SMART: Je crois que vous avez parfaitement raison. Notre principal souci a été de trouver une base pratique pour essayer la chose afin de ne pas tout laisser au hasard.

Le PRÉSIDENT: Je sais qu'il vous faut faire des expériences.

Sir HENRY THORNTON: Dans une entreprise de cette envergure, il est assez difficile de trouver du premier coup un plan dont vous pouvez être absolument certain. Celui qui est en exécution actuellement, nous l'essayons pour voir comment il fonctionnera, et s'il donne satisfaction, alors nous pourrons baisser le plus possible le chiffre minimum des contrats.

Le PRÉSIDENT: A présent, monsieur Grant, vous êtes le vice-président préposé aux finances et nous croyons devoir obtenir votre opinion sur ce point.

M. GRANT: Eh bien, le principe est excellent en ce qui concerne le point de vue financier.

Le PRÉSIDENT: Votre service n'y voit pas d'inconvénients.

M. GRANT: Aucun inconvénient au point de vue financier.

M. HEAPS: Quels sont ceux qui constituent le comité des finances, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: D'après le premier article des règlements, le comité comprend trois membres du conseil: le président de la compagnie, qui doit être le président du comité, l'administrateur occupant le poste de sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et l'administrateur occupant le poste de vice-président préposé aux affaires judiciaires de la compagnie. Autrement dit, ce sont le président, le sous-ministre des Chemins de fer et l'avocat général de la compagnie.

M. SMART: Je ferai remarquer, monsieur Hanson, que le comité doit être unanime. On ne vote pas.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas lu cet article. Il faut qu'il y ait entente. C'est là sans doute une nouvelle sauvegarde.

L'hon. M. CHAPLIN: Une dépense ne peut être acceptée par une majorité de deux sur trois. Il faut l'unanimité.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: C'est une autre sauvegarde.

Sir HENRY THORNTON: Si je me trompe, le ministre peut rectifier. Je crois me rappeler qu'à l'époque, on considéra la chose comme désirable.

L'hon. M. MANION: Oui. La chose s'est discutée plusieurs fois entre sir Henry Thornton et le sous-ministre ou moi-même. En réalité, nous l'avons discutée deux ou trois mois avant qu'elle fût adoptée. Nous y étions favorable avant qu'on lui trouvât une base pratique, et nous avons fait adopter un arrêté du conseil pour mettre la chose à exécution.

M. POWER: A propos de la question ou de la suggestion du ministre concernant la surcharge de ce comité, et de la constitution d'un autre comité pour faire le travail, j'aimerais savoir combien de fois le comité a fait des achats de $25,000.

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais répondre à cela, sauf en disant qu'à mon avis le nombre des cas à décider est tel que le comité des finances actuel ne saurait s'en occuper. Je crois que c'est une erreur de multiplier les comités dans n'importe quelle entreprise, lorsqu'on peut s'en dispenser, et ce comité des finances, comme je lai dit, se compose de gens qui sont disponibles à peu près tous les jours, en tout temps. Moi-même et d'autres, nous n'avons rien à faire que de nous occuper du fonctionnement du chemin de fer. Quant au sous-ministre, le travail de son département se rapporte, en pratique, au fonctionnement du chemin de fer.

M. HEAPS: Supposons qu'il y ait un contrat à accorder d'urgence et qu'un des membres du comité des finances soit absent. Qu'arrive-t-il?

M. SMART: Il y a une disposition qui prévoit cela, monsieur Hanson.

L'hon. M. CHAPLIN: C'est là.

Le PRÉSIDENT: L'alinéa 2 dispose que les résolutions du comité, pour être effectives, doivent être unanimes. Cela répond à la question posée par M. Chaplin. Le paragraphe 6...

L'hon. M. CHAPLIN: Il y a un autre article qui répond à la question posée.

Le PRÉSIDENT: Voici le libellé du paragraphe 6:

> Les procès-verbaux de chaque réunion du comité des finances doivent être lus à la réunion suivante, et chaque résolution du comité des finances doit, ainsi que le procès-verbal complet (y compris les questions sur lesquelles les membres du comité des finances ne sont pas d'accord) de la réunion à laquelle ces résolutions ont été adoptées, être soumise aux administrateurs ou au comité exécutif, à l'assemblée suivante dudit conseil exécutif qui aura lieu la première, et chacune desdites résolutions du comité des finances ainsi soumise audit conseil exécutif, à l'exception de la résolution du comité des finances qui exige une exécution immédiate et qui est déclarée urgente dans le texte même, est sujette à l'approbation dudit comité exécutif (agissant dans les limites de son autorité) auquel elle aura été soumise, et elle ne prendra effet que si elle est ainsi approuvée.

L'hon. M. CHAPLIN: Il y a une clause qui traite du cas où un homme est malade ou absent.

Le PRÉSIDENT: On peut en demander un autre.

M. SMART: Si un des membres du comité est incapable d'assister à une réu-

M. SMART:

> Si un des membres du comité est incapable d'assister à une réunion dudit comité, il doit, avant la date de ladite réunion, avertir le président dudit comité qu'il ne pourra y assister, et il doit alors nommer un membre du comité exécutif pour le remplacer au comité des finances à ladite réunion, et en avertir le président, et à défaut d'une telle nomination, les deux autres membres du comité peuvent faire cette nomination à la place dudit membre, et en l'absence du président du comité à l'une quelconque de ses réunions, les membres du comité peuvent nommer un président pour la réunion.

Sir HENRY THORNTON: Le cas ne s'est pas présenté.

Le PRÉSIDENT: Mais on l'a prévu.

Sir HENRY THORNTON: On y a pourvu, mais je ne crois pas qu'il y ait eu un cas où un membre du comité des finances n'ait pas été présent à toutes les réunions. Vous en rappelez-vous?

M. SMART: Oui. L'été dernier, quelqu'un se trouvait absent. On nomma M. Anderson.

Sir HENRY THORNTON: En tout cas, la chose n'est pas fréquente.

M. HUNGERFORD: J'aimerais dire un mot sur l'explication des détails. Il y a un certain nombre d'entreprises qui s'adjugent par le service des achats et qu'on peut considérer comme des entreprises sans chiffre fixe. On n'y indique pas les quantités au moment où on accorde le contrat, mais on fixe les prix et toutes les autres conditions. L'acheteur est autorisé à commander de temps à autre, aux termes du contrat, les quantités qu'il désire. Cela complique un peu la situation, car lorsqu'on rédige le contrat, la somme exacte de l'entreprise ne peut se déterminer. Mais je crois que ces contrats dépassent les $25,000, en tout cas, et pourraient être inclus dans cette disposition.

Le PRÉSIDENT: Nous ne pouvons que recommander le principe, à tout événement. Il faudra laisser au conseil l'élaboration des détails. Merci, messieurs, je crois que c'est tout, à moins que quelque membre ait des questions à poser.

INDEX DES TÉMOINS

ALLAN, M. A. H., DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA MARINE MARCHANDE DE L'ÉTAT, LIMITÉE, ET DES VAPEURS DU NATIONAL-CANADIEN (SERVICE DES ANTILLES), LIMITÉE.

Les services océaniques présentement exploités, 372.
Le Service australien est profitable, 373.
Le service sud-américain, subventionnée, est abandonné en mars 1932, 373.
La perte approximative, pour une période de trois mois, qui résulterait du transport du bétail en Angleterre serait de $6,000 par navire portant 360 têtes, 377.
Le cabotage du bois a fléchi, 377.
Trente millions de pieds de bois transporté en 1931, 379.
Puerto-Rico, escales à—, 379.
Le service des Antilles exploité en raison d'un traité, 381.
Les navires vagabonds demandent des taux inférieurs pour le transport du fret de la Barbade, 382.

ANDERSON, M. P. M., SERVICE DU CONTENTIEUX, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA.

Hôtel de la Jamaïque. N'a pu trouver l'arrêté du conseil autorisant la dépense de $50,000, mais n'a pas fait de recherches particulières, 218.
Embranchement Sunnybrae-Guysboro. Emprunt prélevé pour les embranchements non spécialement destiné à cette fin, 350.

BENNETT, LE TRÈS HON. R. B., PREMIER MINISTRE DU CANADA.

L'aménagement du Château Laurier devait coûter $50,000. Une fois averti, il câbla de Londres, en Angleterre de ne pas y procéder et de ne pas aménager le wagon, 384.
Consentit de payer un loyer de six pour cent sur $80,000, 385.
On s'attendait à ce qu'il dépensât de fortes sommes pour des réceptions, 385.
Croit qu'il doit y avoir erreur sur le coût de l'aménagement, 385, 387, 389.
Bail annuel, que l'appartement fut occupé ou non, 385.
Wagon particulier, 386, 394.
Absent pendant cinq mois en 1930, mais paya son loyer pour douze mois, 391.
Le loyer annuel est de $5,000, que l'appartement soit occupé ou non, 392.
On l'informe que si les pièces étaient occupées chaque jour de l'année aux taux courants, le loyer quotidien serait de $63.50, 394.
On l'a informé que l'occupation moyenne des pièces avant l'aménagement était d'un jour par semaine, 395.

BOYS, M. W. A., ADMINISTRATEUR DES CHEMINS DE FER NATIONAUX.

Rapport des administrateurs, du 16 février 1932, en réponse au Troisième et dernier rapport du Comité des chemins de fer et de la marine marchande, de 1931, au sujet de (1) l'allocation annuelle de retraite de $30,000 à Sir Henry Thornton; (2) les déboursés; (3) les traitements; (4) les allocations; (5) les pensions; (6) les économies, 9.
Comptes de dépenses des employés supérieurs, 9, 16.
Cotisations des employés supérieurs dans les clubs, 12.
Il n'est pas dans l'intérêt de la compagnie que les détails intimes soient divulgués, 14, 18.
Traitements des employés supérieurs réduits de 10 p. 100 en juillet 1931 et mise à pied, pendant une demi-jounée, des employés supérieurs et commis, 19.
Les traitements, comité spécial sur, 19, 124.
Mises à la retraite et renvois, 20.
Impossible aux administrateurs de reviser personnellement les traitements des employés supérieurs, 20.
Moyenne des traitements accordés aux employés supérieurs de notre principal concurrent presque identique à la nôtre, 21.
Le nombre d'employés supérieurs du National-Canadien touchant $10,000 et plus est considérablement plus élevé que le nombre employé par notre principal concurrent, 21.
Economies effectuées, 23.

Le contrat de sir Henry Thornton stipule qu'il devait consacrer tout son temps à ses fonctions; cependant il touchait un supplément de $5,000 de chacune de trois autres compagnies, 24.
Deux de ces suppléments de $5,000 ne sont plus versés, 24.
Le conseil d'administration n'a pas violé le contrat de sir Henry Thornton. Il a accordé un supplément, ce qu'il avait le droit de faire, 26.
Tête de ligne du Pacifique; il y a peut-être plus d'employés supérieurs qu'il n'est nécessaire, 28.
Régimes de pensions, quatre différents, 29.
Les comptes de dépenses doivent être détaillés et vérifiés avant le paiement, 124.
Le gouvernement n'intervient pas, 124.
Economies d'au delà de 20 millions cette année, 125.
Les chemins de fer Nationaux devraient devenir un grand actif pour le pays, 125.
La fonction des administrateurs est d'étudier les grandes lignes de l'administration plutôt que les détails, 126.
Les chemins de fer Nationaux ne sauraient être exploités à aussi bon marché que les autres chemins de fer, 127.
Les locomotives de la côte du Pacifique qui ont besoin de réparations doivent être remorquées jusqu'à Winnipeg, 128.
Quatre lignes entre Montréal et Québec et deux allant à la côte du Pacifique, 128.
Les hôtels accusent un déficit, 129.

BURNAP, M. R. L., VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DU TRAFIC DU NATIONAL-CANADIEN.
Réductions dans le service des trains, Montréal-Toronto, Montréal-Québec et Montréal-Ottawa, 292.
Trains de plaisir, 292.
Bureaux de voyageurs dans les villes américaines, 319.
Réduction de 20 p. 100 sur les tarifs, transport des provinces Maritimes vers l'ouest, 331.

COOPER, M. T. H., CONTRÔLEUR ADJOINT, SERVICE DES FINANCES DU NATIONAL-CANADIEN.
Concurrence dans les emprunts inaugurée il y a quatre ans, 83.

DÉCARY, M. E. R., ANCIEN ADMINISTRATEUR DU NATIONAL-CANADIEN.
Administrateur du National-Canadien de 1922 à 1930, 229.
Etait opposé à l'achat mais non à la location d'une maison pour sir Henry Thornton, 230.
A compris que le ministre des Chemins de fer était au courant des discussions sur la maison parce que le sous-ministre était présent à toutes les réunions du conseil et il faisait rapport au ministre, 230.
Conversation avec le gérant de la *Montreal Trust Company* au sujet des fonds nécessaires à l'achat de la maison, 230.
Réunion du comité exécutif du conseil à laquelle fut réglé l'achat, 231.
Pas de pots-de-vin dans la transaction, 233.
Tout profit à réaliser dépendra du maintien ou de l'augmentation de la valeur, 236, 238.
Remplissait les fonctions de notaire pour le Grand-Tronc et le Canadien-Nord avant la fusion, 237.
Emprunt de $185,000 pour l'achat de la maison sur la garantie du National-Canadien, 238.
L'évaluation de la maison est de $75,000, 239.
Assurance de la maison, $135,000, des meubles, $15,000, 240.
Loyer de la maison, 8½ p 100 de $185,000, 240.
Le deux pour cent en excédent de l'intérêt représentera environ $50,000, 242.
Après dix ans, si la propriété vaut plus de $135,000, la différence entre cette somme et $185,000 constituera un profit, 243.
Le loyer de la maison est de $15,725, les impôts de $1,687,50, 245.
Si la maison était incendiée, le témoin serait tenu de payer à la *Montreal Trust Company* la différence entre $185,000, le prix d'achat, et $135,000, le montant de l'assurance, 247.
Son étude n'a pas eu à s'occuper de l'achat de propriétés pour la tête de ligne de Montréal, 249.

DUNNING, L'HON. C. A., ANCIEN MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
Bien au courant du nouveau contrat avec sir Henry Thornton, 225.
Un ou deux petits changements seulement—l'un quant au traitement—entre l'ancien contrat et le nouveau, 225.
A exprimé l'opinion que la loi et le contrat ne permettaient pas l'achat d'une maison pour sir Henry Thornton, 226.

Sir Henry Thornton lui a laissé entendre qu'il avait refusé une gratification, 226.
Ignorait que sir Henry Thornton touchait un traitement du Vermont-Central ou de toute filiale, 226.
A désapprouvé en 1928 l'insertion au budget d'une somme pour l'achat d'une maison, 226.
Le conseil d'administration n'était pas tenu de soumettre au ministre des Chemins de fer un projet de location, 227.
Etait très désireux d'avoir un contrat qui ne fût pas une source de chicane, 228.
Na croit pas que les administrateurs avaient le pouvoir de verser un traitement plus élevé que le montant stipulé au contrat, 229.

FAIRWEATHER, M. S. W., ADMINISTRATEUR, BUREAU DE L'ÉCONOMIQUE DU NATIONAL-CANADIEN.

Cotisations, aux clubs, des employés supérieurs, 12.
Moyenne mensuelle des comptes de dépenses des employés supérieurs, $36.50, 13.
Voyages des employés supérieurs diminués et remplacés par l'usage du téléphone et de la poste, 17.
Vérification continuelle, 40.
"Employés supérieurs" et "employés" définis par les règlements, 41.
Un directeur de division voyage au moins la moitié du temps, 42.
Recettes et dépenses, 1923 à 1931, 43.
Lors de la fusion des lignes composant présentement le National-Canadien, le matériel et le remblai étaient en pitoyable état, 43.
$70,000,000 dépensés depuis 1923 pour l'entretien différé, 44.
Les immobilisations ne sont pas considérables, compte tenu de la grande expansion, 44.
Les traverses créosotées utilisées, d'une valeur de $11,000,000, sont imputables à l'entretien, 45.
Rapport annuel, 55, 72.
Concurrence automobile, 61.
Le transport par camions à des distances de plus de 40 milles n'est pas économique, 62.
Les impôts sur les camions automobiles ne sont pas suffisants, 62.
La concurrence des camions automobiles coûte cher à l'Etat, 62.
Les impôts sur les véhicules automobiles au Canada en 1930, $42,819,000, 63.
Le transport ferroviaire au Canada coûte $550,000,000 annuellement, tandis que le transport par routes coûte $900,000,000, 63.
Méthode de déterminer le volume de trafic automobile, 65.
Les véhicules automobiles transportent environ 69 p. 100 des voyageurs et les chemins de fer 17 p. 100, 65.
Locomotives électriques Diesel, 63 en usage, 67.
Voitures à accumulateurs, 68.
La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes s'applique partout à l'est de Diamond-Junction, à savoir, sur 3,342 milles des chemins de fer Nationaux, 141.
11,432 employés dans les usines principales en 1930, 145.
11,153 employés dans les usines principales en 1931. Salaires, imputables au capital, $955,474; imputables à l'exploitation, $14,191,462, 145.
Situation des principales usines de réparations, 145.
Recettes et coût de la Revue du National-Canadien, 1928 à 1930, 149.
Service de publicité, réduction du personnel, 151.
Les frais de publicité représentent moins d'une demie de un pour cent de la recette, 152.
Tourisme, somme approximative affectée à la publicité par les provinces, les villes et les villages, 155.
Régimes de pensions, 159.
Pensions, pas de caisse pour un régime non contributif, 159.
Renplacement des traverses, copie de la lettre du 28 avril 1932 adressée à M. Smart, sous-ministre, 187.
Comparaison des frais juridiques des diverses compagnies de chemin de fer par mille dollars de dépenses, 200.
Frais juridiques, proportion au regard des dépenses, National-Canadien, $2.47 par mille dollars; Pacifique, $1.98, 203.
Hôtel de la Jamaique, réponses à des questions, copie des proces-verbaux du comité exécutif, copie de l'arrêté du conseil, etc., 205, 213.
Recettes-marchandises provenant des diverses provinces, tableau, 1927 à 1931, 266.
Embranchements, dépenses de capital dans les diverses provinces, 1923 à 1931, 266.
Grain étranger, mouvement aux élévateurs de l'Est, tableau, 1924-1925 à 1929-1930, 267.
Cargos de grain, nombre de, de Fort-William et Port-Arthur, par navires canadiens, britanniques, américains et étrangers, 1926-1927 à 1929-1930, 267.
Parcours des trains, réduction à l'automne de 1931, 267.

Services médicaux, tableau du coût, 270.
Matériel des services médicaux, sommes engagées dans le, 272.
Personnel des serices médicaux, 273.
Radiodiffusion, frais, 1929, 1930 et 1931, et frais approximatifs de 1932, 275.
Frais de publicité, 1929, 1930 et 1931, et frais approximatifs de 1932, 275.
Frais de la revue, 1929, 1930 et 1931, et frais approximatifs de 1932, 275.
Postes de radio, recette provenant des institutions commerciales en 1930 et 1931, 276.
Coopération entre les deux chemins de fer, forte économie, 294.
Tantièmes des adminstrateurs, 304.
Tête de ligne de Montréal, commissions, $123,389.80, 305.
Bureaux de New-York, 306, 316.
Loyer des bureaux de marchandises et de voyageurs aux Etats-Unis, 1930 et 1931, 325.
Profit d'exploitation et intérêt sur la dette due au public, tableau, 1923-1931, coefficient, 326.
Recette nette, 1931, $7,585,729, et revenu net applicable aux charges fixes, $2,969,470, 326.
Recette et dépense, services des marchandises et des voyageurs, 1931, et immobilisations, 326.
Gaston, G. A., paiements à, de 1923 à ce jour, $372,800.20, 333.
Contrats Archibald et sommes payées, 1927 à ce jour, 338.
Si le volume de trafic revient au niveau de 1927, 1928 et 1929, il n'y aura pas de problème ferroviaire, 352.
Le service du réseau a été amélioré depuis le commencement de la crise, 352.
Sommes versées aux artistes qui ont pris part aux concerts radiophoniques, 1930, $95,073.82; 1931, $59,041.27, 354.
A peu de frais supplémentaires, le National-Canadien pourrait faire deux fois et demie plus de trafic qu'en 1931, 354.
Expéditions par chemin de fer de la houille à chaudière des provinces Maritimes en 1931, 355.
La consommation de charbon est de 20 à 25 p. 100 moindre que l'an dernier, 355.
L'industrie de l'automobile a problement apporté aux chemins de fer plus de trafic qu'elle ne leur en a enlevé, 361.
Service européen de la colonisation, 17 employés, 361.

GRANT, M. D. G., VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DES FINANCES ET DE LA COMPTABILITÉ DU NATIONAL-CANADIEN.

Au point de vue financier, rien ne s'oppose au contrôle des dépenses par un comité d'administrateurs, 441.

HUNGERFORD, M. S. J., VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DE L'EXPLOITATION ET DE LA CONSTRUCTION, NATIONAL-CANADIEN.

Les dépenses ont été graduellement réduites, 31.
La première réduction date de presque deux ans passés, 31.
Quatre mille hommes mis à pied, 32.
Peu d'Américains employés à Fort-Rouge et Transcona, 32.
Comment le contact a été établi avec M. Archibald, architecte, 340.
Tête de ligne de Montréal, déclaration sur les problèmes d'architecture, 343.
Commission de M. Archibald sur les meubles, 345.
Lettre du 7 novembre 1928, de M. Archibald, relative à la commission sur les travaux dans les hôtels, etc., aussi lettre confirmative à M. Archibald, 345.
Contrôle des dépenses doit être exercé par un comité des finances, sauf pour un minimum raisonnable, 440.

KNUBLEY, H. J., DIRECTEUR DE LA *MONTREAL TRUST COMPANY*, DE MONTRÉAL.

Prêt consenti à M. G. Henri Séguin, 249.
Copie de la lettre du 24 juin 1930 adressée par M. E. R. Décary à M. F. G. Donaldson, de la *Montreal Trust Company*, au sujet de l'achat de la maison, 249.
Lettre de M. Décary considérée comme sa garantie personnelle, 250.
La garantie de M. Décary et le transport du bail au National-Canadien furent les seuls facteurs qui motivèrent le prêt, 250.
Les deux pour cent en excédent du taux d'intérêt s'appliquent à l'amortissement du principal et représenteront environ $50,000, 250.
La propriété est dépréciée à Montréal, 251.
Sir Henry Thornton devint administrateur de la *Montreal Trust Company* le 4 avril 1930, 252.
Ne peut se rappeler un autre prêt consenti sur la seule garantie personnelle, 252.

Avant l'achat, la *Montreal Trust Company* n'a jamais discuté la transaction de la maison avec sir Henry Thornton, 252.
La suffisance de la garantie a été approuvée pas le directeur général de la *Montreal Trust Company*, 252.

McCOMBE, Dr, MÉDECIN EN CHEF DU NATIONAL-CANADIEN.
Examen physique périodique gratuit pour ceux qui occupent des positions dangereuses, 270.
Examen tous les trois ans avant la cinquantième année et tous les deux ans après, 270.
Cliniques établies semblables à celles des chemins de fer américains, 271.
Deux cliniques possèdent des appareils radiographiques, 271.
Comparaison du nombre d'accidents, pour une période de cinq ans, sur le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, 272.
Plus forte dépense par tête pour le service médical sur le Pacifique-Canadien que sur le National-Canadien, 272.

McLAREN, M. J. B., CONTRÔLEUR DU SERVICE DES FINANCES DU NATIONAL-CANADIEN.
Sur une période de neuf ans les frais d'entretien de la voie et du matériel se sont élevés à $397,000,000 et $423,000,000 respectivement, 45.
Du déficit de $132,000,000 pour une période de neuf ans $70,000,000 représentent l'entretien différé, 45.
En quatre ans on a versé $9,768,000 au National-Canadien à même le Trésor canadien par suite de l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 74.
Les frais du transbordeur entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme sont imputés aux frais d'exploitation, 76.
Coût de la revue du National-Canadien, 1930 et 1931, 147.
Immobilisations dans les hôtels, détail, 192.
Obligations envers le public relativement au Vermont-Central, $2,051,000, 194.
Placement du National-Canadien dans le Vermont-Central, $27,000,000, 195.
Mémoire du sous-comité du comité de la Chambre des communes au sujet des pièces justificatives touchant les dépenses des employés supérieurs, 1930 et 1931, 258.

MORAUD, M. L., ADMINISTRATEUR DU NATIONAL-CANADIEN.
Corrobore tout ce qu'a dit devant le Comité M. Boys, administrateur du National-Canadien, 28.
Comité de quatre administrateurs s'occupe des économies, 28.

SÉGUIN, M. G. H., NOTAIRE, MONTRÉAL.
Achat de la maison de Montréal occupée par sir Henry Thornton, 161.
N'a pas personnellement versé d'argent, 161.
Prix d'achat, maison, $175,000, meubles, $10,000, 162.
La *Montreal Trust Company* a avancé $185,000, 162.
A agi comme employé de M. Décary, 162.
Le loyer équivaut à 8½ p. 100 du prix d'achat, 162.
Ne connaissait pas l'évaluation de la maison en 1930, 169.
N'a pas fait faire d'évaluation, 170.
Copie du contrat de vente sera déposée devant le Comité, 171.

SMART, M. V. I., SOUS-MINISTRE, MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, ET ADMINISTRATEUR DU NATIONAL-CANADIEN.
Passes accordées aux employés conformément à la Loi des chemins de fer et avec l'assentiment de la Commission des chemins de fer, 49.
Vapeurs et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 136.
Somme dépensée l'an dernier en application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes inférieure aux prévisions, 138.
Sommes payées aux différentes compagnies aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 139.
Commission des chemins de fer vérifie les réclamations faites en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 139.
La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes s'applique à 90 milles du Pacifique-Canadien et à 3,342 milles du National-Canadien, 139-140.
Lettre de M. Fairweather relative au remplacement des traverses pendant une période d'années, 190.
Grain expédié par le chemin de fer de la Baie d'Hudson pendant les cinq dernières années, 277.

Lettre au président, du 14 mai 1932, indiquant la méthode de contrôle des dépenses au National-Canadien, 437.
Les recommandations du comité des finances relatives aux dépenses doivent être unanimes, 441.

THORNTON, SIR HENRY W., PRÉSIDENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX.
Les employés supérieurs paient leurs repas, leurs places dans les wagons-salons, leurs couchettes et leurs frais d'hôtel, 10, 16.
Le service de vérification examine les comptes des employés supérieurs, 10, 16.
Les employés supérieurs jouissent, en certains cas, de la gratuité pour les télégrammes mais non pour les messageries, 12.
Cotisations des employés supérieurs aux clubs, 12.
Les employés supérieurs sont loyaux et honorables, 15, 110.
Une grande proportion de la voie fut construite en vue du développement du pays, 18.
Le problème des pensions est très compliqué. Promet de fournir au Comité un mémoire explicatif, 29.
Concurrence automobile, 58, 69.
Le transport à petite distance le moins rémunérateur, 59.
Le transport par camions est profitable jusqu'à 150 milles, 60.
Les chemins de fer ont été trop indifférents en face de la concurrence automobile, 60.
En hiver le chemin de fer est le mode de transport le plus efficace, 65.
Base pour établir les tarifs de marchandises, 66.
Les recettes de tous les trains de voyageurs sont connues, 66.
Le transport par chemin de fer ne saurait être entièrement supprimé, 67.
Locomotives électriques Diesel, 67, 296.
Le transport automobile par les chemins de fer est à l'étude, 69.
On pourrait louer des véhicules moteurs et faire un essai, 69.
Les chemins de fer ne peuvent faire concurrence aux automobiles à moins d'offrir un service égal à des tarifs égaux, 71.
Les tarifs de marchandises canadiens sont les plus bas de l'univers, 75.
Si les tarifs de voyageurs et de marchandises depuis 1923 avaient été sur la même base qu'aux Etats-Unis, on aurait pu rencontrer tous les versements d'intérêt et accumuler un surplus de vingt millions, 75.
Les comptes sont préparés d'une manière honnête, 76.
Acquisition du chemin de fer de Gaspé, 77.
On a demandé au National-Canadien de faire l'acquisition du *Pacific Great Eastern* en Colombie-Britannique, 78.
Concurrence pour la négociation des emprunts, 83.
Les obligations du National-Canadien devraient se vendre à un prix aussi élevé que celles de l'Etat, 83.
Les administrateurs touchent $2,000 plus $15 par jour pour leurs dépenses et les membres du comité exécutif reçoivent en outre un tantième de $40 par assemblée, 100.
Compensation des administrateurs réduite de 10 p. 100, 100.
Réduction de 17·8 p. 100 dans les recettes et les dépenses pour les trois premiers mois de 1932 alors que les recettes et les dépenses des chemins de fer américains de première classe ont fléchi de 22·8 et 22·2 respectivement, 103.
Maison de Montréal, proposition des administrateurs, 104.
Gratification de $100,000 non acceptée, 106, 165, 173.
Croit que l'esprit public est faussé sur les comptes de dépenses des employés supérieurs et les cotisation aux clubs, 109.
Maison de Montréal, copie du bail, 111.
Le conseil d'administration se réunit une fois par mois et le comité exécutif une fois par semaine, 117.
Le présent conseil d'administration a rempli ses fonctions avec une diligence extraordinaire, 117.
Le conseil d'administration est bien compétent pour régir les affaires de la compagnie, 118.
Serait enchanté si la compagnie ne possédait pas d'hôtels, 129.
Hôtel de Vancouver, 129.
Contrat du 23 septembre 1929 avec le National-Canadien, 132.
Contrat du 25 octobre 1929 avec Sa Majesté le Roi, représentée par le ministre des Finances, 134.
Nombre d'employés du National-Canadien et salaires, 1927 à 1931, 143.
Pas d'augmentation du tarif des marchandises au cours de 1931, 144.
Montant des salaires payés en 1930 et 1931 et répartition entre (*a*) le compte de capital et (*b*) le compte d'exploitation, 144.
Coût, tirage, recette de la revue du National-Canadien en 1931, 147.
Publicité en 1930, 1931 et 1932; détail des frais et observations, 148.
Budget de publicité de 1930, $2,106,730, 148.

Service de publicité, 149.
Horaires, 151.
Trafic touristique, recette approximative, $250,000,000, 152.
Régimes de pensions, observations, 155, 158.
Les pensions sont parfois augmentées sous l'empire de l'article 122 de la loi des chemins de fer, 159, 267.
Maintenant administrateur de la *Montreal Trust Company*, mais ne l'était pas au moment de l'achat de la maison de Montréal, 163. (*Voir rectification à la page 251.*)
M. J. Gill Gardner et la gratification proposée de $100,000, 165.
Achat de la maison de Montréal, tous les contrats présentés au Comité, 165.
Maison de Montréal, un passif plutôt qu'un actif pour le témoin, 173.
Maison de Montréal, meubles, 174.
A toujours été franc avec le Comité, 176.
Le National-Canadien a le droit d'acheter la maison de Montréal à l'expiration du bail à la valeur amortie, 177.
Espérait à un moment pouvoir lui-même acheter la maison de Montréal, 177.
Payait pour la maison de Montréal un loyer mensuel de $500 puis de $600 avant l'achat par la compagnie, 178.
M. Fred Beardmore et non M. Albert Beardmore était le propriétaire de la maison de Montréal, 179.
Montant, en dollars, des achats effectués par le National-Canadien de 1923 à 1931, 181.
Les achats de nouveau matériel approuvés par la conseil d'administration, généralement au début de l'année, 182.
Raisons des forts achats de matériel en 1929, 184.
Hôtel Nova Scotian à Halifax, 191.
Frais d'exploitation de tous les hôtels en 1930, et 1931, 191.
Tête de ligne de Montréal, exposé préparé pour M. Bell, député (St-Antoine), 192.
Opérations du National-Canadien en territoire américain en 1931, 192.
Opérations du Vermont-Central, dépense et recette, 194.
Offres d'achat du *Grand Trunk Western* par des compagnies de transport des Etats-Unis, 195.
Les lignes du Vermont-Central et du Grand-Tronc ne devraient pas être vendues à moins d'en obtenir un bon prix, 196.
Ligne de Portland, Maine, tableau pas aussi encourageant, 197.
Ports maritimes au regard des ports de la Nouvelle-Angleterre, 197.
Beaucoup plus profitable d'expédier le blé à Portland qu'à Halifax, 197.
Emoluments et honoraires d'avocats, 1929, 1930 et 1931, et observations, 199.
Hôtel de la Jamaïque, extraits des procès-verbaux du comité exécutif, 206, 211.
Hôtel de la Jamaïque, copie de l'arrêté du conseil s'y rapportant, 208.
Hôtel de la Jamaïque, copie du second hypothèque, 209.
Hôtel de la Jamaïque, observations s'y rattachant, 212.
Le projet de l'hôtel de la Jamaïque n'a pas réussi à cause de la crise, 217.
A offert à l'hôtel de la Jamaïque appui moral, publicité dans les trains, mais pas d'appui financier, 218.
Administrateur de la *Montreal Trust Company* au moment de l'achat de la maison de Montréal, 251.
S'est retiré de la réunion du conseil d'administration quand on a discuté la question de la maison de Montréal, 254.
Améliorations au Château Laurier, copie de la lettre du 2 janvier 1931 adressée à l'honorable Dr Manion, acceptant la responsabilité, 255.
Comparaison du nombre de tonnes de marchandises et du nombre de voyageurs transportés en 1925 et 1929, 265.
Hôtel Nova Scotian, à Halifax, pas de terrain acheté sauf pour la tête de ligne, 265.
Pensions accordées à un taux excédant le taux stipulé au plan, 268.
Recette nette approximative pour 1932 et observations s'y rapportant, 279.
Budget de l'année courante, 282.
Entretien différé, 285.
Si la recette brute atteignait de nouveau $300,000,000, on réaliserait un profit net de $75,000,000, 286.
Coopération avec les paquebots du Pacifique-Canadien, 286.
Pas d'octroi au Pacifique-Canadien pour les navires faisant escale à Halifax, 287.
Mise en commun des recettes des chemins de fer et suppression de la concurrence, 289, 323.
Bureaux de billets, 290.
Une économie de $50,000,000 résulterait de la fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, 292.
Tête de ligne de Toronto, dernier versement, 297.
Tête de ligne de Montréal, travaux abandonnés, 298.
Américains employés à Winnipeg dans les usines du National-Canadien, 300.

Contrats de traverses, quantité livrée, prix, 1931, 299.
Certains contrats de traverses réservés aux cultivateurs et colons, 300.
Explication des fortes dépenses de l'ex-administrateur M. J. Gill Gardner, 304.
Bureaux de New-York, 309.
Bureaux de Londres en Angleterre, 318.
Bureau de l'hôtel Scribe à Paris, 319.
Service européen d'immigration et de colonisation presque complètement aboli, 320.
Densité du trafic permet à certaines lignes anglaises de transporter, pour cinq cents, à profit, des voyageurs à dix milles, 322.
Le trafic voyageur n'est profitable sur aucun transcontinental, 323.
Le tourisme déclinerait si les chemins de fer ne possédaient pas d'hôtels, 324.
L'allocation de $5,000 pour le loyer de la maison de Montréal est remboursée par la compagnie, 331.
Honoraires versés à M. G. A. Gaston et observations s'y rapportant, 333.
Commission à M. Archibald sur l'achat des meubles et des ustensiles de cuisine non stipulée au contrat, en définitive, 345.
Comparaison de la densité du trafic sur le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et les lignes des Etats-Unis, 351.
Charbon des provinces Maritimes, obligation de l'acheter, 358.
La marine de l'Etat devrait être convenablement aménagée ou être abandonnée, 374.
Déficit d'exploitation de la marine de l'Etat en 1931, $444,285,53, 374.
Bois expédié de la Colombie-Britannique dans l'Est canadien ne fait pas une concurrence sérieuse au produit régional, 380.
Aménagement du Château Laurier, coût, 376.
Aménagement du Château Laurier une proposition d'affaires, 397.
Le premier ministre a dépensé $20,000 au Chateau Laurier en 1931, 397.
Wagon du premier ministre, coût, 400.
Coût du wagon autrefois à l'usage du très honorable M. Mackenzie King, 400.
Comparaison des tarifs de marchandises, provinces Maritimes et Ontario et Québec, 402, 408.
Noms et adresses des entrepreneurs de traverses, 1930 et 1931, 403, 416, 422.
Contrôle des dépenses, 438.

VAUGHAN, M. R. C., VICE-PRÉSIDENT EN CHARGE DES ACHATS ET DES FOURNITURES DU NATIONAL-CANADIEN.

Traverses commandées une année et livrées l'année suivante, 93.
Raison de l'achat considérable de traverses en 1928, 93.
Traverses utilisées annuellement, autrefois 10,000,000, maintenant, 5,000,000, 93.
Pourquoi on n'avait pas besoin de traverses en 1930, 95.
Pas de changement dans la méthode d'acheter les traverses, 96.
Recette de $50,000,000 en 1930 inférieure à celle de 1929, donc fléchissement dans les achats, 181.
Conseil d'administration approuve les commandes de nouveau matériel, 181.
Immobilisations beaucoup plus considérables en 1929 qu'en toute autre année, 181.
Des explications sont souvent demandées concernant les achats, 182.
Achats de matériel en 1929, wagons à marchandishes, à voyageurs et locomotives, 184.
Achats de matériel en 1929, $28,600,000, 183.
Traverses utilisées en 1928, 10,561,000, 185.
Traverses disponibles sur lignes canadiennes a la fin de 1927, 4,838,552; 1928, 7,108,948; 1929, 10,804,655; 1930, 11,436,717; 1931, 8,879,000, 188.
Achat de confitures de fraises sauvages pour le service de wagons-restaurants, 350.
On pourrait importer du charbon américain à un prix moindre que celui du charbon canadien et effectuer une économie de $300,000 à $500,000, 356.

Rollô par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale