

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1947/48 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM

1947-
SESSION DE 1948

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

SÉANCES DU VENDREDI 16 AVRIL ET DU LUNDI 19 AVRIL

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA
(1947)

TÉMOINS:

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

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

1948

ORDRES DE RENVOI

Le MERCREDI 14 AVRIL 1948.

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

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

Le JEUDI 15 AVRIL 1948.

Ordonné.—Que le rapport au Parlement de George A. Touche et Cie, vérificateurs du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1947, déposé aujourd'hui, soit renvoyé au *comité des Chemins de fer et de la marine marchande que possède, exploite et contrôle l'Etat*, institué pour la session.

Ordonné.—Que les rapports annuels pour 1947 du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada, des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et du Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada, déposés le 12 avril 1948, et le budget des Chemins de fer nationaux du Canada et des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année 1948, déposé le 14 avril 1948, soient renvoyés au *comité des Chemins de fer et de la marine que l'Etat possède, exploite et contrôle*, institué pour la session, en même temps que les crédits suivants du budget des dépenses pour 1948-1949:

Crédit 502—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: Chemins de fer nationaux du Canada.

Crédit 503—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: Chemins de fer autres que le Canadien-National.

Crédit 557—Transbordeur et termini de l'île du Prince-Édouard: déficit de 1948.

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

LE VENDREDI 16 AVRIL 1948.

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

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

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

Certifié conforme

Le greffier adjoint de la Chambre,
R. T. GRAHAM.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LE VENDREDI 16 AVRIL 1948.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

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

Et le tout est respectueusement soumis.

Le vice-président,
H. B. McCULLOCH.

Nota—Approuvé ce jour.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le VENDREDI 16 avril 1948.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents: MM. Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Hlynka, Jackman, Lafontaine, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch et Warren.

Le secrétaire invite les membres à présenter des candidats à la position de président.

Sur la proposition de M. McCulloch, appuyé par M. Emmerson, M. S. M. Clark est élu président.

M. Clark remercie les membres du Comité de l'honneur qu'ils lui ont fait en l'élisant.

Sur la proposition de M. Emmerson, appuyé par M. Lafontaine, M. McCulloch (*Pictou*) est élu vice-président.

Le Comité procède à la discussion de sa procédure. Une proposition d'augmenter le nombre des exemplaires des témoignages imprimés reste en suspens.

Sur la proposition de M. Lafontaine, il est

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

Sur la proposition de M. Warren, il est

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

Sur la proposition de M. Hlynka, il est

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

Il est convenu de tenir deux réunions lundi prochain à 11 heures et à 4 heures afin d'étudier le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1947 et les fonctionnaires seront entendus à cette date.

Il est également décidé de tenir deux réunions mardi prochain.

Le président rappelle aux membres du Comité que tous les rapports concernés devront être distribués dès lundi prochain.

À 10 h. 30, le Comité s'ajourne au lundi 19 avril, à 11 heures du matin, dans la salle 429.

Le LUNDI 19 avril 1948.

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

Présents: MM. Chevrier, Clark, Emmerson, Fulton, Gibson, (*Comox-Alberni*), Hlynka, Jackman, Lafontaine, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson et Reid.

Aussi présents:

Des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. R. C. Vaughan, C.M.G., président; N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif; T. H. Cooper, vice-président et contrôleur; S. H. May, adjoint et contrôleur; N. J. McMillan, avocat général, contentieux; W. S. Thompson, C.B.E., directeur des Relations extérieures et Publicité générale.

Du ministère des Transports: MM. J. C. Lessard, sous-ministre; F. T. Collins, secrétaire; W. A. Thorton, vérificateur de chemin de fer; N. C. Allen, adjoint administratif.

Le président souhaite la bienvenue à M. Vaughan et à ses collègues et le Comité commence l'étude du rapport annuel de 1947 des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. R. C. Vaughan est appelé, entendu et interrogé.

Il est assisté de MM. Cooper et Walton.

A une heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Chevrier, Clark, Emmerson, Gibson, (*Comox-Alberni*), Hazen, Hlynka, Jackman, McMulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, et Reid.

Aussi présents: Les mêmes fonctionnaires qu'à la réunion de ce matin. Aussi M. G. B. Isnor, député.

Le Comité continue l'étude du rapport annuel de 1947 des chemins de fer Nationaux du Canada.

MM. Walton et Cooper fournissent les renseignements demandés à la réunion du matin, au sujet des wagon-milles par wagon-jour et de l'entretien du Château Laurier.

M. R. C. Vaughan est rappelé et interrogé de nouveau.

A 6 heures, le Comité s'ajourne au mardi 20 avril à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

ANTONIO PLOUFFE.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 19 avril 1948.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons un quorum. Je veux d'abord souhaiter la bienvenue à M. Vaughan et à ses officiers au nom du Comité. Je sais que nous sommes toujours heureux de les recevoir ici. Je ne sais si c'est une épreuve pour eux, mais il nous fait plaisir de les avoir encore avec nous.

Nous devrions probablement suivre la procédure du passé, c'est-à-dire, laisser M. Vaughan faire quelques observations et lire son rapport. Ensuite, nous aurons une discussion générale avant d'aborder l'étude des états financiers. Je demande à M. Vaughan de commencer son témoignage.

M. R. C. VAUGHAN, C.M.G., (président, chemins de fer Nationaux du Canada): Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes heureux de nous retrouver ici et nous ferons notre possible pour donner aux membres du Comité tous les renseignements désirés. J'aborde maintenant la lecture du rapport annuel.

MONTRÉAL, le 10 MARS 1948.

À L'HONORABLE LIONEL CHEVRIER, C.R., DÉPUTÉ,
MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA.

Monsieur le ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1947.

L'ampleur de la tâche assumée chaque année pour le compte du peuple canadien par le réseau et le rôle de ce dernier comme facteur essentiel de l'économie nationale ont été de nouveau démontrés, en 1947, alors que le chemin de fer a transporté le plus fort volume de trafic dans son histoire. Les 86,221,279 tonnes de marchandises transportées représentent presque le double du tonnage en 1939 et plus que le tonnage durant l'année de guerre la plus active.

Ce formidable effort a été réalisé en dépit de la disette continentale de matériel roulant et grâce à une exploitation soignée et à la coopération des expéditeurs. Le système de charges maximums inauguré durant la guerre a été maintenu. Les charges de trains, brutes et nettes, la moyenne des chargements de wagons et le nombre des wagons-milles quotidiens ont accusé une amélioration sur 1946 et toute autre année d'avant-guerre.

Les Messageries et les Télégraphes du Canadien-National ont fait un plus gros chiffre d'affaires que jamais. Les douze hôtels de la compagnie ont continué d'être très fréquentés.

Les propriétés de la compagnie ont été entretenues selon les standards de sécurité et le programme de réparations et renouvellements de matériel qui avait dû être différé faute de main-d'œuvre et de matériaux a été en partie réalisé, mais il reste encore beaucoup d'entretien en retard.

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

	1947	1946
Recettes d'exploitation.....	\$438,197,980.00	\$400,586,025.89
Frais d'exploitation.....	397,122,607.00	357,236,718.29
Revenu net d'exploitation.....	\$ 41,075,373.00	\$ 43,349,307.60
Impôts, locations de matériel et autres revenus.....	13,136,222.82	7,629,780.68
Applicable au paiement des intérêts.....	\$ 27,939,150.18	\$ 35,719,526.92
Intérêts sur les obligations entre les mains du public.....	23,821,909.61	23,358,514.18

C'est-à-dire, que nous avons acquitté tous les intérêts sur les obligations détenues par le public.

Applicable au paiement des intérêts dûs à l'État.....	\$ 4,117,240.57	\$ 12,361,012.74
Intérêts dûs à l'État.....	20,002,434.85	21,322,583.23
<i>Déficit</i>	<u>\$ 15,885,194.28</u>	<u>\$ 8,961,570.49</u>

RECETTES BRUTES—En 1947, elles se sont élevées à \$438,197,980, soit à une fraction moindre qu'en 1943 et 1944, alors que le trafic de guerre atteignit son sommet.

RECETTES DU SERVICE DES VOYAGEURS—Elles se sont élevées à \$43,017,690, une diminution de \$7,110,533 sur le chiffre de 1946 et de \$26,758,567 par rapport à la meilleure recette annuelle durant la guerre, mais une augmentation de \$25,200,-570 sur la recette de 1939. En général, le trafic-voyageur a diminué en 1947, mais les voyages de plaisir ont augmenté. Le chemin de fer s'est intéressé à la promotion du tourisme et s'est évertué à obtenir sa part entière du trafic découlant de cette industrie grandissante.

RECETTES DU SERVICE DES MARCHANDISES—Elles se sont élevées à \$342,582,003, une augmentation de \$42,268,804 sur le chiffre de 1946 et de \$17,682,280 sur l'année record en temps de guerre.

Environ \$21,000,000 de recettes des marchandises sont dues à des ordonnances de l'*Interstate Commerce Commission* affectant nos lignes aux États-Unis et suivies d'augmentations équivalentes autorisées au Canada par la Commission des Transports pour le trafic international et le trafic en concurrence, tant d'importation que d'exportation, qui passent par les ports canadiens. A titre temporaire, l'*Interstate Commerce Commission* a accordé deux augmentations, en vigueur le 1er juillet 1946, une de 6% et l'autre de 5%. Ces augmentations ont été appelées et remplacées par une autre de 25% à partir du 1er janvier 1947. Une augmentation intérimaire de 10% a été accordée à partir du 13 octobre en plus de celle du 1er janvier 1947. Une autre augmentation intérimaire de 10% a été accordée qui prenait effet le 5 janvier 1948. Comme ces deux augmentations intérimaires sont venues s'ajouter à celle de 25%, elles équivalent à une seconde augmentation de 25% sur les taux en vigueur avant juillet 1946, de sorte que l'augmentation générale est de 50%. L'*Interstate Commerce Commission* étudie présentement d'autres demandes d'augmentations de la part des réseaux des États-Unis. Il faut comprendre que les pourcentages d'augmentations dont il est ici question n'ont pas une portée générale. Pour certains produits, des augmentations moindres, ont été consenties et le pourcentage appliqué à toutes les marchandises est en moyenne de 39.1%.

De même, la prétendue augmentation de 30% réclamée au Canada ne serait que de 20% pour toutes les marchandises,

Je puis dire en passant que ce prétendu 21 p. 100 ne s'élève qu'à 13½ p. 100 dans l'ensemble.

—ce qui fait que la demande des chemins de fer canadiens, présentement devant la Commission des transports, est pour une augmentation moitié moindre que celle déjà accordée aux chemins de fer des États-Unis.

Les témoignages des chemins de fer canadiens qui demandent une augmentation de taux de marchandises, (cause portée devant la Commission des Transports par la *Railway Association of Canada*), ont été entendus toute l'année jusqu'au 17 décembre, après quoi la cause a été prise en délibéré par la Commission.

Bien entendu, on a préparé ce rapport avant que la Commission rende sa décision.

Pendant qu'on entendait les témoins et à la suite des modifications apportées au contrôle des prix, la Commission a refusé la permission demandée d'augmenter certains taux de concurrence en anticipation de la décision sur la demande principale. Le Conseil d'administration est d'avis que le chemin de fer devrait être dédommagé

par des augmentations supplémentaires à celles qui seront accordées jusqu'à concurrence des augmentations de salaires et de la majoration du prix des matériaux depuis que la première demande a été faite.

Une augmentation de frais résulte invariablement d'une augmentation du chiffre d'affaires, mais ce qui ennuie le chemin de fer ce sont des augmentations de dépenses n'ayant aucun rapport avec l'augmentation du trafic et découlant simplement de salaires et de prix de matériaux plus élevés. Dans notre cas, ces frais d'exploitation additionnels en 1947, par rapport aux chiffres de 1939, s'élèvent à \$114.5 millions dont \$73.1 millions figurent au poste main-d'œuvre et \$41.4 millions au poste matériel.

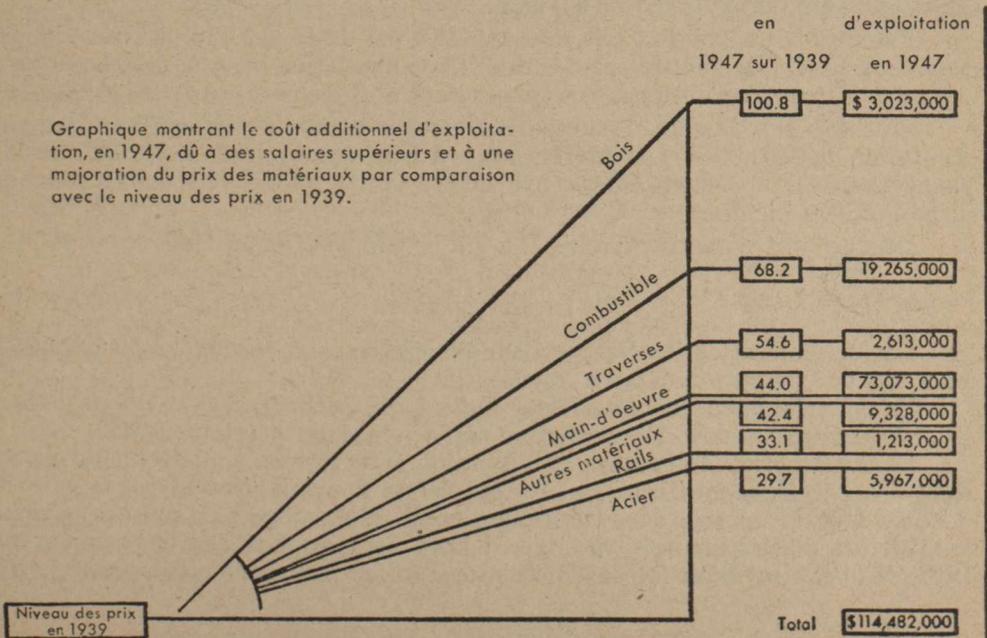
Voici un tableau qui illustre bien l'augmentation de frais à ces deux postes:

<i>Main-d'oeuvre</i>	
1947 Nombre d'heures de travail.....	251,110,294
Salaire-horaire moyen.....	\$0.952
Main-d'oeuvre chargée aux frais d'exploitation.....	\$239,057,000
1939 Nombre d'heures de travail.....	170,187,536
Salaire-horaire moyen.....	\$0.661
Heures de travail en 1947 au salaire moyen payé en 1939.....	165,984,000
Augmentation.....	\$ 73,073,000-44.02%

La rémunération moyenne d'un employé en 1947 a été de \$2,382.31. En 1939, elle était de \$1,566.05. Depuis la guerre, la rémunération moyenne a donc augmenté de \$816.26.

<i>Matériaux</i>	Unité	Prix décembre 1939	Prix décembre 1947	% d'augmentation
Traverses en bois tendre.....	chacune	\$ 0.59	\$ 1.35	128.8
Traverses en bois dur.....	chacune	0.72	1.45	101.4
Rail.....	tonne brute	47.52	71.37	50.2
Essieux de wagons à marchandises.....	100 liv.	4.21	5.67	34.7
Attelages.....	chacun	70.47	110.81	57.2
Moulages d'acier.....	100 liv.	11.07	18.79	69.7
Tôles d'acier pour chambres de combustion	100 liv.	3.10	4.54	46.5
Bandages de roues de locomotives.....	100 liv.	5.83	8.86	52.0
Planchers de wagons.....	mpmp	29.00	68.50	136.2
Revêtements de wagons.....	mpmp	33.00	117.00	254.5
Bois de charpente pour ponts.....	mpmp	18.00	62.00	244.4
Charbon.....	tonne	4.09	7.50	83.4
			Moyenne Frais	
			d'augmentation	additionnels
			en	d'exploitation
			1947 sur 1939	en 1947

Graphique montrant le coût additionnel d'exploitation, en 1947, dû à des salaires supérieurs et à une majoration du prix des matériaux par comparaison avec le niveau des prix en 1939.



On comprendra mieux ce que signifie une augmentation de \$3.41 la tonne pour charbon de locomotive lorsqu'on saura que le chemin de fer en a brûlé 6,872,000 tonnes en 1947. Au cours de l'année, le prix moyen de tous les matériaux utilisés par le réseau a été de 50.65% plus élevé qu'en 1939. En plus d'influencer le coût d'exploitation, cette majoration de prix a forcé le chemin de fer à augmenter son capital d'exploitation. Les matériaux et articles en main à la fin de l'année étaient estimés à \$62,945,537 contre \$28,040,296 au 31 décembre 1939. Une partie de cette augmentation découle d'un plus fort volume de trafic.

FRAIS D'EXPLOITATION—Ils se sont élevés en 1947 à \$397,122,607. Comme d'habitude, provision a été faite pour la dépréciation du matériel roulant. Elle représente une somme de \$16,920,929. Le coût des pensions s'est élevé à \$10,502,481. Une somme de huit millions de dollars a été prise dans le fonds de réserve pour entretien différé et créditée aux dépenses. À la fin de l'année, ce fonds de réserve était de \$25 millions.

EMPLOYÉS—Ils étaient au nombre de 108,440 et leur rémunération s'est élevée à \$258,337,684. Si les demandes d'augmentations de salaires et les changements de règlements qui ont été soumis, pour le Canada seulement, étaient accordés, les frais d'exploitation du Canadien National seraient majorés de \$92,000,000. Ces demandes ont été refusées et sont maintenant devant des bureaux d'arbitrage.

CONDUITE DE L'EXPLOITATION—Les statistiques de l'exploitation indiquent une année de grande activité. Les trains de marchandises ont parcouru plus de 44 millions de milles et le tonnage transporté a été de plus de 35,880 millions de tonnes-milles nettes. Les trains de voyageurs ont parcouru 23½ millions de milles. On trouvera à la page 27 de ce rapport des statistiques détaillées.

RECETTES NETTES D'EXPLOITATION (recettes moins les frais)—Elles se sont élevées à \$41,075,373. En 1940, avec \$190 millions moins de recettes, le chemin de fer a gagné \$4 millions de plus.

IMPÔTS—La provision faite au bilan pour les impôts a dû être augmentée de \$2,765,075 à cause surtout d'un règlement de réclamations avec les villes de Saint-Jean et Halifax, des impôts rétablis en Ontario et Québec à l'expiration de l'entente conclue en temps de guerre avec l'État, des impôts de retraite et de chômage aux États-Unis qui ont été établis à un taux plus élevé sur les salaires augmentés.

LOYERS DE WAGONS À MARCHANDISES—Ils accusent une augmentation de \$2,604,486 due à un trafic plus fort, au mauvais temps au début de l'année et au taux per diem qui a été porté de \$1.15 à \$1.50.

PROFIT D'EXPLOITATION DES HÔTELS—Il a été de \$1,290,719, soit de \$188,637 supérieur à celui de l'année précédente. L'augmentation du prix des chambres et des repas et une excellente saison à Jasper Park Lodge en sont surtout responsables.

INTÉRÊTS SUR LES OBLIGATIONS DÉTENUES PAR LE PUBLIC—Ils accusent une augmentation de \$463,395. Les intérêts payés à l'État ont diminué de \$1,320,149. Ce changement est dû surtout à des conversions à taux d'intérêt plus bas au cours des deux dernières années.

DÉFICIT NET D'EXPLOITATION—Il a été de \$15,885,194 en 1947.

IMMOBILISATIONS

Les immobilisations, autres que pour matériel roulant, se sont élevées à \$11,257,154. On en trouvera le détail à la page 19.

La nouvelle ligne Barraute-Kiask Falls, dans Québec, est à moitié achevée ce tronçon devrait pouvoir être ouvert au trafic vers le 1er décembre 1948.

La construction de l'édifice de l'Aviation Internationale au-dessus du niveau des voies, près de la gare centrale, à Montréal, se poursuit selon les plans. Le site a été déblayé, le creusage dans le roc pour les piliers de support est presque terminé, la structure d'acier qu'on est à ériger devrait être en place aux environs de mai 1948, et le contrat pour la construction de l'édifice lui-même a été accordé. On

construit aussi une chaufferie à vapeur pour la gare centrale et l'édifice de l'Aviation et l'on prévoit qu'elle chauffera plus tard tous les édifices dans le secteur.

Les dépenses de capital pour le nouveau matériel livré en 1947 s'élèvent à \$11,806,427. Elles représentent l'achat de 25 locomotives diesel-électriques, 6 locomotives à vapeur, 1,503 wagons à marchandises et 2 voitures ordinaires. À la fin de l'année restaient à livrer 28 voitures ordinaires, 10 fourgons à bagage et 10 fourgons-postes-messageries, soit le reliquat de la commande donnée en 1946; 23 locomotives diesel-électriques, 4,296 wagons à marchandises et 50 fourgons à messageries frigorifiques, reliquat de la commande de 1947.

FINANCE

La dette consolidée du réseau a été augmentée de \$23,369,826 au cours de l'année. Cette somme est détaillée à la page 21. En résumé, cette augmentation a servi à financer le budget capital de 1946 et à fournir aux Lignes aériennes Trans-Canada un capital additionnel de \$18 millions.

GÉNÉRALITÉS

Le nouveau transbordeur de trains "*Abegweit*," construit à Sorel pour servir dans le détroit de Northumberland entre Borden, île du P.E., et le Cap Tormentine, N.B., a été reçu et mis en service le 11 août. Ce vaisseau—le plus lourd jamais construit au Canada—est, croit-on, le plus gros transbordeur au monde et le plus puissant brise-glace. Il est muni de seize moteurs Diesel qui actionnent deux hélices à l'avant et deux à l'arrière. Sa vitesse moyenne est d'environ 16 nœuds. Le tonnage brut de l'"*Abegweit*" est de 6,694 tonneaux. Il peut transporter 19 wagons de chemin de fer, 60 automobiles et 950 passagers. Le "*Charlottetown*," qu'il a remplacé, ne pouvait transporter que 16 wagons, 41 automobiles et 800 passagers.

Un contrat a été accordé à *Yarrows Limited*, d'Esquimalt, C.B., pour la construction d'un navire à double hélice, destiné au transport de passagers et de fret, en remplacement de l'ancien "*Prince George*" détruit par le feu. Le nouveau navire peut transporter 294 passagers de première classe, 28 de seconde, 400 tonnes de marchandises et des automobiles. Il mesure 350 pieds de long et sa vitesse est de 18 nœuds. Son tonnage brut est de 5,700 tonneaux. Lancé le 6 octobre 1947, il porte le nom de son prédécesseur, le "*Prince George*". Les principaux moteurs (au mazout) et ses chaudières ont été installés à la fin de novembre et son aménagement a progressé de façon satisfaisante. On espère pouvoir le mettre en service au début de l'été. Il fera la navette entre Vancouver et Skagway, Alaska, en été, et entre Vancouver et Ketchikan, Alaska, en hiver. C'est le plus gros navire du genre jamais construit sur la côte de la Colombie-Britannique.

En 1947, les messageries du Canadien-National ont transporté 20,548,605 colis, soit 1,610,898 ou 8.51% de plus qu'en 1946. C'est un nombre record.

Près de 13,000,000 de messages ont été transmis par les télégraphes du Canadien-National, un autre record. Les loyers perçus pour fils privés et fils pour émissions radiophoniques ont continué d'être importants.

Le 18 septembre, le centenaire du "*Montreal and Lachine Rail Road*," aujourd'hui partie intégrante du Canadien-National, a été célébré dans les deux villes qu'il relie depuis 1847. Les cérémonies, auxquelles ont participé des représentants des gouvernements fédéral et provincial, des villes de Montréal et de Lachine et de la *Canadian Railroad Historical Association*, comprenaient le dévoilement d'une plaque de bronze à la Gare Bonaventure par Son Excellence le gouverneur général et d'un cairn commémoratif à Lachine par un représentant du premier ministre de la province de Québec.

En vertu de l'entente tripartite entre le Canadien-National, le Pacifique-Canadien et les *Northern Alberta Railways* en date du 28 juin 1946, le Canadien-National a abandonné 12.21 milles de voie entre Trelle-Junction et Morinville, dans la province d'Alberta, et a commencé d'utiliser en commun, à partir du 1er

septembre 1947, 20.24 milles de voie des *Northern Alberta Railways* entre *N.A.R. Junction* et *Morinville*.

Le service des recherches et du développement a continué son enquête sur les régions minéralisées, en s'arrêtant surtout aux nouveaux développements miniers. Les nouveaux projets mis en marche comprennent des enquêtes sur les ressources forestières et les pêcheries. On a continué de faire le relevé des sites industriels disponibles et un travail important a été fait en vue de la réoccupation et de l'adaptation à l'industrie des usines et édifices de guerre.

Près de 73,000 immigrants sont entrés au Canada au cours de l'année, qui étaient en état d'être employés dans les industries de base ou étaient les parents de Canadiens qui avaient demandé leur venue. Le service de la colonisation et de l'agriculture du chemin de fer aida à ce mouvement d'immigration et s'organisa de façon à rendre encore plus de services dès qu'il sera possible de transporter au pays un plus grand nombre d'immigrants.

Nous désirons de nouveau attirer l'attention sur l'inégalité des conditions qui affectent la concurrence entre le rail et le pneu.

Le Conseil d'administration désire exprimer aux hauts fonctionnaires et employés du réseau son appréciation des bons et loyaux services qu'ils ont rendus au cours de l'année.

Pour le Conseil d'administration,

Le Président et Directeur général,

R. C. VAUGHAN.

NOTE: Les résultats d'exploitation, en 1947, des Lignes aériennes Trans-Canada, tant continentales que transatlantiques, font l'objet d'un rapport spécial au Parlement tel que le veut la Loi des Lignes aériennes Trans-Canada, 1937.

Je vous ai lu, messieurs, le texte du rapport.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous commencer à la page 4 et discuter le compte du revenu consolidé? Allons-nous étudier le rapport page par page? Le résultat des opérations de 1947 apparaît à la page 4. Quelqu'un a-t-il des questions à poser à ce sujet?

M. NICHOLSON: Monsieur le président, à propos du poste au bas de la page "Intérêts sur les prêts de l'État, \$20,002,434.85", je me demande si le président pourrait faire une déclaration touchant les progrès réalisés en vue de persuader le gouvernement d'accorder quelque allègement relativement aux immobilisations?

M. VAUGHAN: Tout ce que je puis en dire c'est que la question est encore à l'étude, je crois. Peut-être M. Chevrier pourrait-il vous en dire un mot.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne pourrais guère ajouter à ce que j'ai dit à la Chambre récemment. Depuis on n'a pas étudié la question des obligations rapportant des revenus—vous avez posé la question à la dernière séance—autrement que de façon générale. La question de la recapitalisation mérite une étude sérieuse et M. Nicholson devrait se faire une idée de la façon dont elle serait accueillie à la Chambre après le récent débat. Celle-ci n'est certainement pas unanime sur la question. Bien entendu, c'est l'enquête sur les tarifs-marchandises qui a effectivement retardé toute autre étude sérieuse des obligations rapportant un revenu ou de la capitalisation. Avant que cette enquête n'ait pris fin on a cru qu'on ne pourrait étudier davantage l'un ou l'autre de ces postes.

M. NICHOLSON: Lors de l'étude de la question en 1946—j'ai sous les yeux les délibérations du Comité à la page 27—M. Jackman a demandé au président quel genre d'ajustement serait nécessaire en vue de nous mettre dans une situation favorable relativement au Pacifique-Canadien et aux chemins de fer de la première catégorie aux États-Unis et le président a répondu:

Nous estimons que nous devrions avoir un régime convenable, un régime qui établirait nos charges fixes à pas plus de 25 p. 100 de ce qu'elles sont aujourd'hui.

Dois-je comprendre que si nous avions eu ce régime nous n'aurions eu aucun déficit l'an dernier; que celui d'environ \$15 millions n'aurait pas existé si nous avions eu le régime que vous auriez trouvé juste?

M. VAUGHAN: Nous croyons encore que nos frais d'intérêts sont bien trop élevés. En consultant le rapport annuel du P.-C. vous y verrez que ces frais sont de \$15 millions; les nôtres sont de près de \$44 millions. Ils constituent d'abord un lourd désavantage. Il y a, cependant, beaucoup de questions qu'il faut sans doute étudier relativement à l'ajustement.

M. NICHOLSON: Si vos frais d'intérêts étaient le quart de ce qu'ils étaient l'an dernier il n'y aurait pas eu de déficit?

M. VAUGHAN: Pas du tout, nous avons acquitté tous les intérêts; soit \$24 millions—dus sur des titres détenus par le public et nous avons payé \$4 millions des intérêts dus à l'État.

M. NICHOLSON: En sus d'insister pour obtenir des tarifs-marchandises plus élevés serait-ce l'une des attributions du conseil d'administration de demander avec instance au gouvernement un ajustement plus satisfaisant.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis dire qu'il a fait cette demande.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas tiré de l'arrière à cet égard.

L'hon. M. CHEVRIER: Si MM. Nicholson et Jackman pouvaient s'entendre là-dessus, le gouvernement pourrait peut-être étudier l'à-propos d'exposer un projet à la Chambre.

M. JACKMAN: Il est si difficile de savoir où en est le gouvernement.

L'hon. M. CHEVRIER: Entendez-vous avec M. Nicholson et vous découvrirez où nous en sommes.

M. FULTON: Le Comité peut-il obtenir un état touchant la question qu'on vient de mentionner?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que M. Vaughan a fait un exposé en 1947. J'imagine que cet exposé est disponible.

M. FULTON: Où le trouverons-nous?

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous consultez les témoignages de 1946, vous y trouverez tout ce qu'il vous faut.

M. REID: Y a-t-il là une estimation de l'épargne réelle?

L'hon. M. CHEVRIER: Si les obligations rapportant des revenus étaient acceptées en guise de billets, je crois que l'épargne, d'après ce qui a été évalué, s'élèverait à \$12,000,000.

M. COOPER: En 1947, elle atteindrait \$13,700,000.

M. HLYNKA: Avez-vous les chiffres indiquant la perte ou le gain d'exploitation du Canadien-National à l'est aussi bien qu'à l'ouest de Fort-William pour l'année écoulée?

M. VAUGHAN: Nous pourrions déposer un bilan à cet effet.

M. HLYNKA: Voilà un des points en litige. J'aimerais aussi demander une explication de la déclaration du président concernant l'augmentation de 21 p. 100. Il a été dit qu'une seule augmentation générale de 13½ p. 100 avait été accordée.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HLYNKA: Veuillez donc expliquer cela.

M. VAUGHAN: C'est dû au fait qu'un si grand nombre de denrées ont été exemptées. Aucune augmentation n'a été accordée pour les céréales domestiques ou d'exportation de l'ouest canadien. Il y a ensuite sur le charbon une augmentation spécifique de 25 cents, ce qui est, bien entendu, un bien faible pourcentage du taux du charbon. Après que toutes ces exemptions et ces taux spécifiques sont pris en ligne de compte, la hausse générale pour tout le trafic de notre réseau n'est que de 13½ p. 100.

M. JACKMAN: Le fait que les grains n'aient pas été augmentés se comprend, mais comment expliquer la si faible hausse sur le charbon? Quelle est l'intention des intéressés?

M. VAUGHAN: Il s'agit là de l'augmentation accordée par la Commission des transports. Eu égard à toutes les circonstances, la Commission a pensé qu'elle était équitable.

M. JACKMAN: Elle pesait lourdement sur le coût de la vie, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire. Je crois que la Commission a consacré beaucoup de temps à la préparation de son jugement. Je ne sais combien de gens en feront la lecture.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que la réponse à votre question est que les chemins de fer n'ont pas insisté pour obtenir une plus forte augmentation.

M. VAUGHAN: Nous avons demandé une hausse de 25 cents la tonne, car nous n'avons pas cru devoir demander davantage vu que les chemins de fer américains avaient présenté une demande analogue.

M. MUTCH: Je crois que le président a fait remarquer que l'augmentation en était une générale de 13 p. 100 sur les recettes du trafic-marchandises. Toutefois, le fait demeure qu'il y a une augmentation minimum de 21 p. 100 imposée sur les denrées qui ne sont pas exemptées.

M. VAUGHAN: Oui, cette remarque est juste.

M. REID: Je remarque que les recettes du trafic-voyageurs sont de 9.8 p. 100 comparativement à 78 p. 100 pour le trafic-marchandises. Je me demandais quelle serait la comparaison entre les dépenses de ce dernier et celles du service des voyageurs?

M. VAUGHAN: Monsieur Reid, cette question a été posée à maintes occasions. Vous savez sans doute que les chemins de fer ont soutenu devant la Commission des transports que ces frais ne pouvaient être séparés avec exactitude. Les chemins de fer ont tenté de le faire et je crois que certaines statistiques ont été communiquées à la Commission des transports, mais elles ne constituaient rien d'autre que de l'à peu près.

M. REID: Voici ce à quoi je pensais: Nous nous réunissons ici chaque année et, d'après ce bilan, nous devons chaque année envisager un déficit. Je sais qu'il en coûte beaucoup de faire fonctionner ces trains et ils ont affaire à rude concurrence de la part des véhicules, des automobiles et des avions. Je me demandais si le temps n'est pas venu d'avoir un tableau bien clair de ce qu'il en coûte pour maintenir en activité les trains de voyageurs et les trains de marchandises. Il me semble que le trafic-marchandises soutient plus que sa part. Je puis me tromper. Je crois que le déficit provient principalement du trafic-voyageurs et que vous en imputez la charge au trafic-marchandises. Il nous faudrait un tableau précis de cette situation.

M. VAUGHAN: Il est vrai, monsieur Reid, que si nous considérons dans son ensemble le trafic-voyageurs, ce service nous coûte plus qu'il ne nous rapporte, certains trains nous rapportent des bénéfices, d'autres entraînent un déficit. Nous ne croyons pas faire fonctionner trop de trains de voyageurs.

M. REID: C'est pour cette raison, je crois, que les marchandises devraient être transportées sur le territoire de la Colombie-Britannique par votre ligne et le trafic-voyageurs emprunterait la route du Pacifique-Canadien. Il faut tenir compte de la différence dans les rampes et les pentes.

M. FULTON: Que dites-vous des régions non desservies par le Pacifique-Canadien?

M. REID: Nous devons nous entendre là-dessus. Nous ne devons pas payer pour l'erreur commise par le Pacifique-Canadien en choisissant le mauvais terrain. C'est pour cette raison que le Canadien-National n'a pas de taux différentiels pour les routes montagneuses. Je prends position là-dessus. Je dis que les voyageurs

devraient être transportés par le Pacifique-Canadien et les marchandises par le Canadien-National.

M. NICHOLSON: Si je comprends bien, le Pacifique-Canadien d'une année à l'autre a publié en détail ses recettes du trafic-marchandises dans les diverses régions?

M. VAUGHAN: Les seuls chiffres publiés, à ma connaissance, ont été soumis à la Commission des transports. À la demande de la Commission et de l'avocat de la partie opposante, on a tenté d'effectuer une séparation. Ces chiffres ont été communiqués à la Commission. Je ne me souviens pas de ces chiffres, mais ils figureront au compte rendu.

M. NICHOLSON: Avez-vous les chiffres disponibles pour le Canadien-National?

M. VAUGHAN: M. Cooper ne les a pas ici, mais nous vous les procurerons.

M. NICHOLSON: En ce qui concerne cet article sur les prêts du gouvernement, quel taux d'intérêt est versé?

M. COOPER: En moyenne 2.9 p. 100.

M. VAUGHAN: Certains taux sont plus élevés que les autres. Par exemple, sur ces valeurs de placement, c'est-à-dire les valeurs placées en Angleterre durant la guerre et amenées ici, nous payons 3½ p. 100. Telles sont les valeurs pour lesquelles nous avons proposé de prendre des obligations à revenu.

M. COOPER: Vous trouverez tous ces renseignements à la page 19 du rapport.

M. NICHOLSON: Je crois comprendre que feu le sénateur McGeer a vertement critiqué le gouvernement d'imposer à sa propre entreprise d'utilité publique un taux d'intérêt si onéreux. Quelles négociations avez-vous menées en vue d'obtenir un plus bas taux?

M. VAUGHAN: Nous n'avons cessé de coopérer avec le gouvernement et ce dernier a ajusté les taux de temps à autre. Le taux est maintenant d'environ 3 p. 100, ce qui est de beaucoup inférieur à ce qu'il a déjà été. Nous ne cessons de discuter cette question avec les hauts fonctionnaires du ministère des Finances, leur demandant de comprendre notre point de vue à ce sujet.

M. NICHOLSON: Quelle réponse avez-vous eue à la question du sénateur McGeer? Quelle réponse a donnée le Gouvernement pour se justifier d'un compte aussi considérable dans votre bilan annuel?

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous voulez étudier cette question à fond, il vous faudra appeler les fonctionnaires du ministère des Finances et vous assurer pourquoi ils insistent sur ces paiements.

M. VAUGHAN: Pour revenir à ces valeurs rapatriées, si je comprends bien, la décision du ministère de la Justice porte que le Gouvernement ne peut accepter des obligations à revenu sauf en vertu d'une loi adoptée par le Parlement, pas plus que le taux d'intérêt ne saurait être réduit sans une loi votée par le Parlement.

M. NICHOLSON: Et monsieur Cooper estime-t-il que ces taux d'intérêt sont justes étant donné les présents frais d'intérêt?

M. COOPER: Le taux est de 3½ p. 100 sur les valeurs rapatriées. D'abord, nous ne croyons pas qu'il devrait y avoir un taux fixe d'intérêt. Depuis les trois ou quatre dernières années, le 3½ p. 100 a été supérieur au taux en vigueur.

M. NICHOLSON: Vous avez fait des représentations au Gouvernement?

M. COOPER: Oui, et on nous a dit qu'il faudrait une loi du Parlement pour changer cette situation.

M. NICHOLSON: Des lois du Parlement sont adoptées assez fréquemment. Quelle difficulté y a-t-il à faire adopter une loi du Parlement?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai répondu à cette question tantôt. Je vous ai dit que le Gouvernement estimait que, tant que l'enquête sur les tarifs de transport ne sera pas terminée, il ne devrait pas s'occuper de cette question; voilà la réponse.

M. FULTON: Je crois que je m'embrouille, monsieur le président. Je ne puis concilier le taux d'intérêt indiqué ici sur les emprunts du gouvernement fédéral avec le total indiqué dans le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, où il y a en cours une forte proportion de billets du Dominion 6 p. 100. Le Gouvernement consent-il ces prêts de temps à autre, ces billets du Dominion?

M. COOPER: Toutes ces valeurs détenues par le gouvernement fédéral par l'intermédiaire du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada sont des titres en nantissement. Elles ne portent pas un taux actuel fixe sur les chemins de fer. Ce ne sont que des titres en nantissement sur les emprunts qui ont été transférés au Trust des titres en 1937. Nous ne payons pas d'intérêt sur ces emprunts.

M. FULTON: Vous ne payez pas 6 p. 100 d'intérêt sur ces emprunts?

M. COOPER: Non. Les emprunts sur lesquels nous payons des intérêts sont les sommes indiquées à la page 19 et qui se chiffrent à \$689,000,000. Les intérêts en 1947 se sont chiffrés à \$20,000,000 et le taux d'intérêt moyen a été de 2.9 p. 100. Les valeurs détenues par le Trust des titres sont une série de valeurs tout à fait différentes. Elles représentent les vieux emprunts pour des déficits et des intérêts qui ont été amortis, en ce qui concerne le chemin de fer en 1937. Elles ont été transférées au Trust des titres. Elles restent improductives, pour certaines raisons, mais elles ne constituent pas ce qu'on appelle couramment un engagement du réseau pas plus qu'elles ne portent un intérêt payable par celui-ci.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions sur la page 4?

M. McLURE: Il y a une question ayant trait aux recettes-voyageurs de \$43,000,000. Y a-t-il présentement un impôt sur tous les tarifs-voyageurs, un impôt fédéral?

M. VAUGHAN: Oui, il y a un impôt. Je ne me rappelle pas ce qu'il est, mais il y a un impôt que le voyageur doit payer. Je crois que c'est 15 p. 100.

M. McLURE: Est-il compris dans ce montant?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. COOPER: Ce qu'il rapporte va au gouvernement, non au chemin de fer.

M. McLURE: Si le Gouvernement allait enlever cet impôt, mais le laissait en vigueur pour le service des voyageurs, à quoi se chiffrerait-il, à \$7,000,000? L'impôt se chiffre-t-il à environ \$7,000,000 maintenant?

M. COOPER: En prenant 15 p. 100 de \$43,000,000, ce serait un peu moins de \$7,000,000.

M. McLURE: Ce n'est pas compris dans ce montant?

M. COOPER: Non.

M. McLURE: Et les recettes des wagons-lits et des wagons-salons?

M. COOPER: La ventilation en figure de façon plus détaillée à la page 15. Les recettes des wagons-lits se chiffrent à \$3,176,000; celles des wagons-salons et des wagons à banquette individuelle a atteint les \$303,000. La somme de \$43 millions représente les billets de voyageurs. Elle ne comprend pas les recettes des wagons-lits et des wagons-restaurants. Ce ne sont pas les recettes des voitures à voyageurs, mais celles des billets des voyageurs.

M. McLURE: Il y a un impôt d'environ \$7 millions sur ces billets.

M. COOPER: S'il était aboli il y aurait peut-être plus de voyageurs et l'effet serait heureux pour les chemins de fer.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas demandé le relèvement des tarifs-voyageurs à cette récente enquête?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Pourquoi n'avez-vous pas demandé une augmentation équivalant au moins à l'impôt de 15 p. 100 que perçoit le Gouvernement? Il semble que ce tarif ne nuirait pas au trafic.

M. VAUGHAN: Nous avons pensé de nous occuper d'une chose à la fois. Les tarifs-marchandises nous ont causé assez de difficultés.

M. McLURE: Tout ce que vous auriez à faire ce serait demander au Gouvernement de ne pas percevoir l'impôt mais de vous laisser l'exiger et le garder comme recettes de votre service de voyageurs?

M. VAUGHAN: C'est un impôt établi par le Gouvernement. Si le public n'avait pas à le payer, nous n'en profiterions pas.

M. HOMUTH: Quelle est la différence entre cela et payer un déficit de \$7,000,000? Il provient de la même source.

M. JACKMAN: À votre avis quel est l'impôt en chiffres ronds?

M. COOPER: Sur les tarifs-voyageurs, environ \$7,000,000.

M. JACKMAN: Et sur les wagons-lits, l'impôt total?

M. COOPER: Entre \$1,000,000 et \$8,000,000.

M. JACKMAN: Y a-t-il d'autres impôts sur le transport maritime qui entrent dans nos calculs? Il y a, naturellement, une taxe de vente qui entre dans tous les frais?

M. VAUGHAN: Oui. C'est le seul impôt direct sur les tarifs-voyageurs?

M. JACKMAN: Cet impôt existe-t-il sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. COOPER: Il y a un impôt sur le transport au pays par les Lignes aériennes Trans-Canada. Je doute qu'il y ait un impôt sur le transport outre-mer.

L'hon. M. CHEVRIER: L'impôt s'applique également sur les autobus etc., tout le transport.

M. JACKMAN: Pour revenir à cette hausse sur le charbon, ces 25 cents la tonne, est-ce tout ce que les chemins de fer ont reçu depuis leur dernière augmentation.

M. VAUGHAN: Non, je pense qu'ils ont reçu plus que cela. Je crois qu'ils ont d'abord demandé 25 cents la tonne. Ils ont eu d'autres augmentations depuis.

M. JACKMAN: Pouvez-vous nous dire combien il en coûte pour traîner un wagon de charbon sur la ligne? Pouvez-vous nous donner le détail?

M. VAUGHAN: Peut-être pourrions-nous le faire. Il faudrait un peu de calcul. Cela dépend naturellement de la partie du pays où se trouve le charbon, des montées, du nombre de wagons que nous pouvons traîner dans ces montées, de la distance qu'il faut parcourir avec ce charbon et ainsi de suite.

M. JACKMAN: Le charbon étant un produit d'importance majeure, pouvez-vous nous dire si la compagnie ferroviaire fait de l'argent ou en perd sur le transport du charbon?

M. VAUGHAN: Je ne peux guère me prononcer à l'improviste; seulement je peux vous dire, de façon générale, que nous perdons de l'argent sur presque tout ce que nous transportons, si nous tenons compte de tous les frais.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions sur la page 4?

M. NICHOLSON: Je ne crois pas que les recettes du trafic postal aient beaucoup augmenté. Le Pacifique-Canadien ne mentionne pas ces recettes dans son rapport. Avez-vous une idée si vous recevez ou non une juste proportion de ces recettes?

M. VAUGHAN: Nous demandons de temps en temps au ministère des Postes de nous confier plus de courrier. Je crois que notre situation s'améliore.

M. NICHOLSON: Quel pourcentage des recettes versées par le ministère des Postes pour le trafic postal reçoit le Canadien-National?

M. VAUGHAN: Nous en avons reçu davantage l'an dernier. Le rapport démontre que les recettes accrues de ce chef sont, en 1947, de \$307,000 dont \$132,000 pour nos lignes américaines.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres qui indiquent le pourcentage reçu par le Pacifique-Canadien? Quel pourcentage reçoit le Canadien-National?

L'hon. M. CHEVRIER: Le Pacifique-Canadien a reçu environ \$4,000,000 et le Canadien-National environ \$4,500,000, un peu plus de 50 p. 100.

M. VAUGHAN: D'après son dernier rapport, le Pacifique-Canadien a reçu pour ce trafic \$4,175,758. Nous indiquons que nous en avons reçu \$4,583,000. Une partie de ceci, naturellement, va aux lignes américaines. Nous n'en avons pas le détail. Nous pourrions transporter plus de courrier. Nous avons porté cette question à l'attention du ministère des Postes, de temps en temps. Je crois qu'il est en train de l'étudier. Par exemple, nous n'obtenons pas de trafic postal entre l'Est et Vancouver. C'est le Pacifique-Canadien qui l'a.

M. NICHOLSON: Vous ne transportez pas de courrier de Montréal à Winnipeg?

M. VAUGHAN: Nous transportons du courrier local mais presque tout le courrier direct entre l'Est et l'Ouest est transporté par le Pacifique-Canadien.

M. NICHOLSON: Vous continuez vos démarches pour obtenir votre part?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: J'imagine que le transport de ce courrier est assez payant et que le Canadien-National pourrait en transporter tout aussi bien que le Pacifique-Canadien.

M. WALTON: Nous avons un contrat de transport postal entre Toronto et Winnipeg.

M. NICHOLSON: Mais non entre Winnipeg et Montréal?

M. WALTON: Il y a des dépêches closes. Un wagon-poste est rattaché à notre train n° 3, chaque jour, de Toronto à Winnipeg et inversement.

M. NICHOLSON: Le Canadien-National couvre beaucoup plus que 50 p. 100 de la longueur des lignes au Canada?

M. VAUGHAN: Nous en avons plus de 21,000 milles au Canada et le Pacifique-Canadien, entre 16 et 17,000 milles.

M. NICHOLSON: Le Canadien-Pacifique possédant plus de 60 p. 100 de la longueur des lignes devrait recevoir plus de 60 p. 100 des recettes.

M. VAUGHAN: Il nous semble que nous devrions recevoir plus de courrier. Nous négocions sans cesse avec le ministère des Postes. Comme vous le verrez par notre rapport, la situation s'améliore.

L'hon. M. CHEVRIER: Les Lignes aériennes Trans-Canada en transportent une bonne proportion.

M. NICHOLSON: Savez-vous combien?

M. VAUGHAN: Leur état est ici.

L'hon. M. CHEVRIER: \$3,000,000 approximativement.

M. FULTON: On ne pourrait dire des Lignes aériennes Trans-Canada qu'elles font directement concurrence aux chemins de fer parce qu'elles transportent du courrier aérien.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est la question de diviser l'argent versé par le Gouvernement pour le transport du courrier. Les Lignes aériennes Trans-Canada sont une filiale du Canadien-National.

M. VAUGHAN: Il me semble que les recettes d'Air-Canada ne devraient pas être comprises avec ce que reçoit le Canadien-National.

M. MUTCH: Il s'agit de répartir ce que paye le Gouvernement.

M. VAUGHAN: En 1947, les recettes du courrier pour Air-Canada étaient de \$3,808,000.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Cooper pourrait établir la proportion des milles de chemin de fer et des recettes dérivées du courrier par les deux compagnies? Pourriez-vous le faire et nous donner ces renseignements plus tard?

M. COOPER: Le Canadien-National et le Pacifique-Canadien?

M. NICHOLSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. JACKMAN: Puis-je demander à M. Vaughan pourquoi les revenus du trafic-voyageurs ont grandement diminué l'an dernier? Je suppose que les voyages du temps de guerre, occasionnés par la guerre, avaient virtuellement cessé en 1946?

M. VAUGHAN: Le trafic-voyageurs en général a diminué. Les voyages de fins de semaine et de vacances ont été assez nombreux, mais le trafic-voyageurs ordinaire de chaque jour a diminué progressivement.

M. JACKMAN: Cela est-il attribuable à la perte du trafic de guerre?

M. VAUGHAN: Il y a plusieurs raisons. Les autobus y sont pour quelque chose. Il y en a beaucoup de nouveaux en circulation. Plus d'automobiles circulent aussi, maintenant. Les gens voyagent moins par chemin de fer que durant la guerre.

M. MUTCH: Considérez-vous que la situation pourrait être améliorée si un matériel plus moderne était utilisé?

M. VAUGHAN: J'en doute fort. Nous améliorons sans cesse notre matériel afin de maintenir nos affaires.

M. MUTCH: Croyez-vous que ce facteur y ait réellement contribué? Durant la guerre, vous n'avez pu faire beaucoup d'améliorations mais, maintenant, vous êtes en mesure de moderniser. Pensez-vous que cela puisse contrebalancer jusqu'à un certain point la popularité croissante des voyages en autobus et des automobiles particuliers?

M. VAUGHAN: Peut-être dans certains cas et entre certains endroits. Mais en général, je ne crois pas que cela augmente beaucoup nos recettes.

M. FULTON: Considérez-vous aussi l'accélération de vos trains de voyageurs? M. Mutch a mentionné l'amélioration de votre matériel. Je veux en venir à ceci: pensez-vous que si vous êtes en mesure d'accélérer considérablement vos horaires, et je crois comprendre que c'est possible, cela pourrait aider à rétablir le trafic-voyageurs?

M. VAUGHAN: Voulez-vous parler des trains transcontinentaux?

M. FULTON: Oui, et des principaux endroits desservis par ces trains.

M. VAUGHAN: Les trains continentaux ont des horaires qui leur permettent de partir et d'arriver à des heures commodes d'entrer à des heures commodes dans des villes importantes comme Winnipeg, Saskatoon et Edmonton. Nous partons le soir de Montréal dans un train de voyageurs. Nous arrivons le matin à Winnipeg. Nous arrivons à Saskatoon le soir, à Edmonton le lendemain matin, et à Vancouver, le surlendemain matin. Il ne servirait pas à grand-chose de partir de Montréal plus tard dans la soirée, et d'arriver à Vancouver, disons à quatre heures du matin. Tout l'horaire de Montréal à Vancouver en serait bouleversé.

M. FULTON: Vous pourriez réduire de 24 heures, ou disons de 12 heures, votre horaire transcontinental. Cela incommoderait peut-être un peu certains endroits, mais cela n'aiderait-il pas à augmenter les recettes du trafic-voyageurs?

M. VAUGHAN: La population du Canada n'est pas assez forte pour justifier l'existence de trains de ce genre. Si nous avions une population aussi forte qu'aux États-Unis, ce serait une autre affaire, mais, après tout, d'un océan à l'autre, ce n'est pas une très grosse population que nous desservons. De fait, nous pourrions transporter plus de voyageurs que nous ne le faisons maintenant. Si nous réduisions de 24 heures l'horaire d'un train, nous serions obligés de supprimer un grand nombre d'arrêts que nous avons à l'heure actuelle. Nous arriverions à Winnipeg, à Saskatoon et à Edmonton à des heures impossibles et, je crois, nous y perdriions plus que nous n'y gagnerions.

M. REID: Il va sans dire que vous n'en avez pas fait l'essai. Prenez le voyage à partir de la côte du Pacifique. Si vous voulez voyager par avion, il faut que vous reteniez vos places au moins un mois d'avance. Il y a tant de monde qui part de la côte du Pacifique pour aller à Ottawa, à Toronto et à Montréal! Si vous voulez

voyager par la voie des airs, il faut prendre votre billet un mois d'avance pour avoir une place. Pourquoi le nombre de ceux qui voyagent par avion a-t-il augmenté là-bas? Vous avez perdu peut-être pas toute, mais une partie de cette clientèle. Je ne crois pas comme vous à l'inconfort des heures, car, lorsque vous prenez l'avion, Dieu sait à quelle heure vous allez partir et à quelle heure vous allez arriver; et pourtant, ce genre de transport est de plus en plus achalandé. J'ai une question à vous poser. Si vous y étiez forcé, ne pourriez-vous pas supprimer un grand nombre d'heures d'ici à Vancouver ou New-Westminster?

M. VAUGHAN: À moins de le réduire de 24 heures, il serait inutile de modifier l'horaire d'ici à Vancouver.

M. NICHOLSON: Disons douze heures.

M. REID: Il m'est déjà arrivé de partir d'Ottawa avec dix heures de retard et d'arriver à New-Westminster à l'heure tapante. J'en ai été surpris. Le train avait réduit son horaire de 10 heures; il avait regagné 10 heures.

M. WALTON: Il y a une grande différence entre faire une fois un voyage dans conditions et le faire tous les jours de l'année.

M. REID: J'aimerais savoir le nombre des voyageurs de New-Westminster et de Vancouver qui prennent le *Great Northern* et arrivent à Toronto après avoir traversé les États-Unis. Pour ma part, j'ai rencontré au moins douze personnes qui se sont dites enchantées de ce voyage, qui leur est revenu un peu moins cher et qui leur a pris presque une journée de moins. Vous dites que c'est impossible. Vous ne le savez pas.

M. VAUGHAN: Nous avons fait un relevé de la situation. C'est vrai qu'il y a des voyageurs de Vancouver et de New-Westminster qui prennent le *Great Northern* pour voyager vers l'est. Ils se rendent à Seattle.

M. REID: Pour économiser du temps.

M. VAUGHAN: Plusieurs d'entre eux le font, je crois, pour voir du nouveau. Le matériel est meilleur, c'est très vrai, et les trains sont plus rapides, bien que plusieurs nous ont dit s'être fait pas mal secouer sur ces trains rapides; mais notre trafic-voyageurs est au Canada, naturellement, une affaire entièrement différente.

M. REID: Vous feriez mieux de ne pas parler de voyageurs qui se font secouer.

M. VAUGHAN: Notre population n'est pas suffisante. Notre service de voyageurs ne perd jamais de vue cette situation. Nous perdons, je crois, assez d'argent sur les trains de voyageurs à l'heure actuelle. S'il fallait que, dans les conditions actuelles, nous mettions en service des trains rapides carénés, le matériel d'un seul de ces trains coûterait \$1,000,000.

M. REID: Je comprends cela.

M. WALTON: Afin de rendre le service plus rapide, nous serions obligés de faire de grosses dépenses pour l'amélioration des voies.

M. NICHOLSON: Vous dirigez deux trains de Vancouver vers l'est, à une heure de distance. Ne pourriez-vous pas essayer d'en prendre un, en faire un train rapide, et voir ce qui arrivera?

M. WALTON: Vous avez déjà parlé de cela au Comité. Nous avons étudié la question avec notre personnel; nous lui avons demandé d'entrer en communication avec un grand nombre de gens afin de recueillir leur opinion. Le public voyageur préfère que les trains ne partent pas des grandes villes le matin.

M. REID: Il y aura, un jour, une grande route en béton, d'un littoral à l'autre. Les chemins de fer devraient prendre leurs précautions; car je soutiens que le jour où nous aurons cette route au Canada, les gens ne seront plus obligés de prendre la voie du sud par les États-Unis, mais toutes sortes d'autobus sillonneront le pays, comme c'est le cas, à l'heure actuelle, aux États-Unis. Vous ne vous préparez pas en conséquence. Allons-nous toujours nous opposer à la construction d'une grande route en béton, sous le simple prétexte qu'elle nuirait au trafic ferroviaire? Avouons-

le tout simplement, c'est pour cela que nous n'avons pas cette route. Le Gouvernement ne veut pas l'admettre, mais tous les gens à l'entour du Parlement le savent. Les chemins de fer Nationaux du Canada devraient aller de l'avant et se moderniser afin de pouvoir faire face à la concurrence. Ce que le *Great Northern* peut accomplir, vous le pouvez aussi.

M. MUTCH: Que cela ait ou non du bon sens, et qu'une économie de six heures leur vaille quelque chose ou non, les gens ne craindront pas du tout de subir des incon vénients afin d'arriver quelque part en pleine nuit. Je ne conteste pas qu'en ce pays nous aimions nos aises plus qu'ailleurs, mais les gens n'en voyagent pas moins par avion. Ils partent à des heures impossibles, à trois et quatre heures du matin. Souvent ils restent assis toute la nuit, sans aucun confort; ils arrivent à des heures également incommodes et se hâtent de régler leurs affaires cette même journée, sans avoir dormi de la nuit, alors qu'en prenant de 12 à 14 heures de plus en été, et peut-être moins en hiver, ils auraient pu voyager par train. Il est inutile de se le cacher, les gens aiment la vitesse. Je ne crois pas que le Canadien-National ait tiré parti de ce penchant. Cela ne paraît guère sensé si l'on s'en tient à l'usage. La coutume actuelle est peut-être beaucoup plus pratique, plus confortable, plus commode, mais cela ne m'étonnerait pas de voir plus de gens se lever ou rester debout pour prendre le train en pleine nuit afin de gagner six ou sept heures qu'il y en a actuellement qui profitent de votre service beaucoup plus lent et beaucoup plus confortable.

M. VAUGHAN: Il est intéressant de connaître les deux côtés de la médaille. Nos employés du trafic-voyageurs font périodiquement un relevé de la situation afin de savoir ce que le public en pense. Dans l'organisation de notre service de trains, nous voulons surtout satisfaire la demande du public, telle qu'elle nous est communiquée. Il serait certainement plus agréable d'établir un service de trains rapides qui iraient jusqu'au littoral, mais ce service entraînerait d'énormes dépenses et nous ne croyons pas que, dans les circonstances actuelles, il soit raisonnable de l'établir.

M. FULTON: N'est-il pas vrai que la plus grande partie des dépenses serait absorbée par la voie ferrée et que, à la suite de l'amélioration de vos voies, vous pourriez gagner du temps, à condition que la Commission des transports vous y autorise. La plus grande partie des dépenses n'irait-elle pas aux voies? Et, dans ce cas, ne vaudrait-il pas la peine de le faire, car je crois que votre matériel actuel pourrait être utilisé sur une bonne voie et avec des horaires plus rapides? N'ai-je pas raison?

M. VAUGHAN: La situation est d'un règlement difficile. Pour que les trains puissent filer à 60, 70 ou 80 milles à l'heure à travers tout le pays, il faudrait dépenser une somme énorme en amélioration aux lignes et en redressement des courbes. Nous nous demandons si nous serions justifiables de faire cette dépense. Nous ne voyons pas comment, avec la population canadienne de nos jours, nous pourrions décider qu'il est opportun d'affecter des millions et des millions de dollars à la mise de nos voies en état de donner un service plus rapide des trains de 24 heures entre Montréal et Vancouver. Ce serait une entreprise colossale.

M. McCULLOCH: Votre déficit dépasserait de beaucoup 15 millions de dollars.

M. NICHOLSON: Pourquoi ne raccourciriez-vous pas le trajet de 12 heures?

M. VAUGHAN: Pour ne pas déranger nos horaires, les heures d'arrivée et de départ, dans tout le pays. Le service des trains est perpétuellement à l'étude; M. Walton n'a-t-il pas un comité chargé de l'étude périodique de tous les horaires de trains en vue d'aviser aux moyens de les améliorer? Cependant, en dernière analyse, nous calculons les immobilisations prévues et les revenus additionnels possibles. À moins que les deux s'équilibrent, nous ne croyons pas l'entreprise justifiée.

M. WALTON: Que nous fassions l'un ou l'autre, il faudrait du temps. Pendant les années de guerre, nous n'avons pas apporté de grandes améliorations à l'état de nos voies en raison de la situation de l'embauchage. Nous étions assez occupés

sur bien des lignes à maintenir les voies en bon état d'une année à l'autre, comme nous avons l'habitude de le faire, sans faire d'améliorations importantes. Seulement en ces quelques dernières années avons-nous pu accomplir le ballastage de distances considérables et d'autres travaux pour améliorer les voies ferrées.

M. EMMERSON: En ce qui concerne l'entretien des voies et la question de la vitesse, dans quelle proportion est-ce une affaire de voies et dans quelle proportion une affaire de diminution du poids de vos trains et de vos wagons? Ne construisez-vous pas aujourd'hui des wagons plus lourds plutôt que plus légers? Vous devriez avoir des trains plus légers.

M. VAUGHAN: Les nouveaux wagons que nous construisons sont plus légers que les vieux. À mon avis, l'amélioration de l'assiette de la voie a plus d'importance que l'amélioration de l'outillage.

M. EMMERSON: Les nouveaux wagons de première classe ne sont-ils pas plus lourds que les anciens?

M. VAUGHAN: Non, monsieur; ils sont en alliage d'acier. Ils sont plus légers.

M. EMMERSON: Vous avez des bogies à trois essieux sur vos wagons de première classe, tandis que les chemins de fer américains ont des bogies à deux essieux sous leurs nouveaux wagons et le Pacifique-Canadien aussi, me dit-on.

M. VAUGHAN: C'est matière d'opinion. Nos techniciens sont d'avis que les bogies à trois essieux sont plus sûrs que les bogies à deux essieux. Nos gens ont fait une étude de cette autre question et nous restons convaincus que les wagons à trois essieux offrent plus de sûreté que les bogies à deux essieux.

M. WALTON: Quelques chemins de fer des États-Unis commencent à revenir aux bogies à trois essieux après avoir employé longtemps des bogies à deux essieux.

M. MUTCH: À cause des accidents de l'an dernier?

M. WALTON: Je ne connais pas la cause, mais il semble que l'expérience leur ait prouvé que ce serait préférable et quelques-uns l'ont fait.

M. EMMERSON: Il y a une différence d'environ 12½ tonnes par wagon.

M. WALTON: Le poids d'un wagon est beaucoup plus considérable, mais cela a notre préférence en raison de la plus grande sécurité. Nous avons gardé les bogies à trois essieux avec avantage.

M. EMMERSON: Les nouvelles voitures Pullman sont-elles beaucoup plus lourdes que les anciennes?

M. WALTON: Les nouvelles voitures Pullman des trains aérodynamiques des États-Unis sont plus légères. Les autres voitures Pullman de production récente ne diffèrent probablement pas beaucoup de poids par comparaison à celles des derniers quinze ou vingt ans.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, pouvons-nous continuer?

M. JACKMAN: Je suppose que vous suivez l'exploitation des trains en commun, même quand ils ne sont pas conduits par votre personnel. Je songe au train d'Ottawa à Toronto et, en particulier, à la deuxième section. Samedi matin de la semaine dernière, par exemple, le train était en retard d'une heure et demie. Le trajet n'offre pas de difficultés, mais malgré cela le train est invariablement en retard de 20 minutes ou plus. Vous renseignez-vous auprès de l'autre compagnie de chemin de fer, vu que ce train exploité en commun dessert vos clients comme ceux du Pacifique-Canadien?

M. VAUGHAN: Ces questions sont constamment étudiées avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Parlez-vous du train de nuit ou du train de jour?

M. JACKMAN: Du train de nuit, deuxième section. Je crois que c'est celle du Pacifique-Canadien.

M. VAUGHAN: Oui. Il suit ses voies d'Ottawa à Toronto.

M. JACKMAN: On me dit que la première section, celle des chemins de fer Nationaux du Canada, est généralement à l'heure, mais un retard d'une heure et demie, le samedi matin, pour la deuxième section est une matière grave.

M. VAUGHAN: Il devait y avoir une bonne raison. Est-ce habituel?

M. JACKMAN: Pas tout à fait une heure et une demie, mais vingt minutes ou plus d'habitude. Avez-vous un service chargé d'enregistrer les retards dans l'arrivée des trains?

M. VAUGHAN: Ah! oui. Notre service du transport tient à jour un registre des trains. M. Walton et moi-même trouvons chaque matin sur notre bureau une feuille donnant le service des trains et tous les retards font l'objet d'une étude.

M. JACKMAN: Les trains exploités en commun compris?

M. VAUGHAN: Oui, les trains exploités en commun sur nos voies. S'ils passent sur les voies du Pacifique-Canadien nous n'avons pas de rapport.

M. WALTON: Ces renseignements ne nous parviennent pas régulièrement tous les jours. Nous demandons des explications dans les cas qui sortent de l'ordinaire, mais nous ne recevons pas tous les matins un état détaillé du service des trains exploités en commun circulant sur les voies du Pacifique-Canadien comme de ceux qui se servent de nos propres voies. Nous avons des renseignements quotidiens dans ce dernier cas.

M. JACKMAN: Qu'en est-il à ce sujet de votre première section faisant le service Ottawa-Toronto?

M. WALTON: Vous parlez des deux sections du même train de nuit?

M. JACKMAN: Oui.

M. WALTON: Les deux fonctionnent sur les voies du Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: La deuxième section transporte de vos voyageurs. Peut-être sert-elle vos fins de concurrence, mais le service est très mauvais.

M. VAUGHAN: Le nombre de milles de ces trains exploités en commun est comparé. Les trains de nuit suivent les voies du Pacifique-Canadien entre Ottawa et Toronto. Les trains de jour se rendent jusqu'à Brockville où ils s'accrochent au train en commun circulant sur notre voie principale.

M. JACKMAN: On me dit que le *Rock Island Railway* des États-Unis a des trains spéciaux de voyageurs, tirés par des locomotives Diesel, qui donnent un service rapide et très économique.

M. VAUGHAN: Il a mis en service bon nombre de ses trains ultra rapides composés de wagons à voyageurs légers et tirés par des locomotives Diesel. Je pense qu'ils sont très achalandés.

M. JACKMAN: Serions-nous en mesure d'utiliser une partie de ce matériel sur la voie de Montréal à Toronto ou vers d'autres centres très peuplés?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons encore nous procurer du matériel de ce genre au Canada et nous ne voulons pas payer le droit de 35 p. 100 imposé sur celui-ci.

M. MUTCH: Les Américains ne voudraient probablement pas vous permettre de vous le procurer dans le moment.

M. JACKMAN: Je remarque que votre état d'exploitation indique de très fortes dépenses pour du matériel de location, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, c'est exact.

M. JACKMAN: \$7,000,000. Comment se fait-il que nous ne pouvons nous procurer suffisamment de wagons pour notre propre remorquage? Bien que certains wagons canadiens puissent être en service aux États-Unis et que quelques-uns des wagons américains soient utilisés au Canada, il me semble que ce serait là un très bon moyen de nous procurer des fonds américains, au lieu d'être obligés de nous servir de fonds américains pour nous procurer des wagons américains.

M. VAUGHAN: Depuis le début de la guerre, nous nous sommes procuré tout le matériel qu'il était possible d'obtenir des fabricants de wagons au Canada. Les constructeurs de wagons au Canada ont livré leur matériel une année ou une année et demie en retard. Nous avons de grosses commandes de matériel dans le moment. Nous nous rattrapons.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit d'obtenir de l'acier.

M. VAUGHAN: De l'acier et autres choses. Par exemple, nous ne pouvons nous faire livrer du nouveau matériel des manufacturiers de wagons avant 1949. Nous avons placé des commandes dont la livraison ne pourra se faire avant 1949. Nous avons obtenu tout le matériel à marchandises et à voyageurs possible pendant toute la durée de la guerre. Évidemment les matériaux étaient requis pour d'autres fins, et les quantités que nous pouvions commander étaient sujettes à des restrictions.

M. WALTON: Des 5,700 wagons à marchandises que nous avons commandés l'an dernier, plus de la moitié nous ont maintenant été livrés. Si nous tenons compte du reste de la commande qui nous parviendra au cours des quelques mois qui suivent, en plus d'un autre millier de wagons commandé en 1948, notre matériel devrait être assez complet en ce qui concerne les wagons à marchandises, mais un article important des dépenses que vous avez mentionnées regarde les wagons ouverts, à cause du transport considérable et continu du charbon des États-Unis vers le Canada.

M. JACKMAN: Notre accord avec les chemins de fer américains contient-il quelque clause concernant l'échange de matériel roulant qui nous empêcherait d'avoir un article important de crédit de ce chef?

M. VAUGHAN: Non pas si nous possédions le matériel, dans l'échange ordinaire entre les lignes américaines et les nôtres, le taux quotidien régulier s'appliquerait.

M. JACKMAN: Vous attendriez-vous que, si nous avions un crédit de surplus sur l'échange des wagons, les chemins de fer américains se plaindraient par l'entremise du gouvernement américain?

M. VAUGHAN: S'il y avait un surplus de wagons, les chemins de fer américains voudraient utiliser leurs propres wagons lorsqu'ils occasionnent du trafic sur les chemins de fer américains, mais je ne crois qu'ils auraient objection à ce que nous envoyions nos wagons pour transporter notre propre charbon, par exemple, si nous possédions suffisamment de ces wagons.

M. JACKMAN: Pourriez-vous obtenir un trafic dans les deux sens dans ce cas?

M. VAUGHAN: Dans ce cas, nous n'aurions le trafic que dans un sens. Il faudrait que nous envoyions les wagons vides aux mines des États-Unis afin de les faire charger.

M. WALTON: Nous avons fait cela à l'occasion lorsque nous avions des wagons de surplus. Il est tout à fait permis d'envoyer nos wagons aux États-Unis en vue du transport de retour.

M. JACKMAN: Vous les envoyez vides outre-frontière?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Est-ce une opération bien coûteuse?

M. WALTON: Notre trafic s'équilibre assez bien avec le trafic de leurs wagons qui viennent au Canada chargés et s'en retournent vides la plupart du temps, en grand nombre, sinon tous.

M. JACKMAN: Il semble que ce trafic de wagon vides dans les deux sens constitue une perte?

M. WALTON: Nous fournissons le chargement toutes les fois que le chargement est disponible aux centres américains, mais il existe un acheminement considérable et continu de wagons à charbon vides vers les États-Unis.

M. JACKMAN: Les arrangements réciproques entre les États-Unis et le Canada au sujet de l'approvisionnement de matériel roulant sont heureux, n'est-ce pas?

M. WALTON: Ils sont tout aussi réciproques qu'ils le sont avec n'importe quel autre chemin de fer des États-Unis. Le Canadien-National et le Pacifique-Canadien et les autres chemins de fer canadiens sont membres de l'*American Association of Railroads* et jouissent de tous les privilèges et arrangements qui sont offerts aux membres de cette association.

M. JACKMAN: Sans que je sois au courant de ces règlements, puis-je demander s'ils sont efficaces?

M. WALTON: Ces règlements ne contiennent aucune clause qui exclut les chemins de fer canadiens.

M. NICHOLSON: Il y a eu quelque difficulté au sujet de wagons l'an dernier, n'est-ce pas?

M. WALTON: Nous l'avons résolue. Je ne sais pas si la chose se présentera de nouveau. Elle est survenue à cause du transport considérable du charbon vers le Canada. Nous avons fini par retourner un grand nombre de wagons américains et les plaintes ont cessé.

M. VAUGHAN: Nous dominons maintenant la situation. Nous n'éprouvons aucune difficulté avec les chemins de fer des États-Unis ou avec le bureau de transport de la défense aux États-Unis actuellement.

M. JACKMAN: Que pouvez-vous exporter du Canada dans les wagons à charbon?

M. VAUGHAN: Du bois de construction, des billes.

M. JACKMAN: Qui partent de la région où le charbon a été porté?

M. VAUGHAN: La chose ne se produit pas toujours dans la même région exactement. Nous sommes autorisés à déplacer un wagon sur une distance raisonnable, si, en ce faisant, nous pouvons le charger pour le transport de retour. Cela est prévu par les règlements sur le service des wagons.

M. JACKMAN: La plupart des wagons à charbon qui apportent le charbon de la Pennsylvanie et de la Virginie de l'ouest ne retournent-ils pas complètement chargés?

M. VAUGHAN: Ce n'est pas le cas de la plupart. Voilà la difficulté. Il existe un acheminement important dans un sens mais il y a également un acheminement de retour assez important de chargements de bois de construction, etc., vers les États-Unis. On transporte du bois de pulpe. Les wagons à charbon sont dirigés vers différents endroits des provinces Maritimes et reviennent chargés de bois de pulpe, de bois de construction ou d'autres denrées.

M. JACKMAN: M. Hatfield, l'un de nos collègues de la Chambre qui vient du Nouveau-Brunswick, s'est plaint récemment à la Chambre du fait qu'à cause de la récente taxe d'accise nous empêchant d'importer autant de légumes frais qu'autrefois, les chemins de fer américains refusaient d'envoyer des wagons au Nouveau-Brunswick afin de les mettre à sa disposition pour le transport de pommes de terre, je suppose, et d'autres denrées semblables. Ce problème a-t-il été sérieux?

M. VAUGHAN: L'imposition des restrictions a eu une certaine répercussion sur nos affaires au début, mais en ce qui concerne les wagons-frigorifiques, si je suis bien renseigné, colonel McLure, vous en avez en nombre suffisant maintenant.

M. McLURE: Dans le moment, oui. Je désire poser la question suivante. Ces wagons-frigorifiques appartiennent-ils au Canadien-National ou sont-ils loués des compagnies de wagons-frigorifiques américaines?

M. VAUGHAN: Il nous faut en louer un grand nombre des compagnies de wagons-frigorifiques américaines. Nous fabriquons continuellement de nouveaux wagons-frigorifiques. Nous en construisons 300 dans nos ateliers de Winnipeg actuellement. Nous améliorons notre situation. Une bonne partie de ce déplacement des wagons-frigorifiques est saisonnier, par exemple le transport des pommes de la Colombie-Britannique ou des pommes de terre de l'île du Prince-Edouard.

M. WALTON: Je remarque qu'au cours de la présente saison, vous avez chargé jusqu'au 15 avril quelque 6,400 wagons de pommes de terre de l'île du Prince-Edouard, ce qui dépasse de 200 le nombre de wagons pour la période correspondante de l'année précédente.

M. McLURE: La récolte à transporter cette année est plus considérable encore.

M. WALTON: Nous avons souffert d'une pénurie de temps à autre due à la demande venant de différentes régions du pays. Le même problème se pose pour les wagons-frigorifiques.

M. JACKMAN: Le Canadien-National possède-t-il suffisamment de matériel pour que, lorsque nous recevons ces fruits et légumes frais, vous puissiez disposer d'un surplus de wagons? Si vous disposiez de ce surplus de wagons, est-ce que vous les prêteriez aux chemins de fer américains?

M. WALTON: Nous n'avons jamais eu de surplus de wagons-frigorifiques, si ce n'est pendant de courtes périodes entre les saisons de production.

M. JACKMAN: Quel a été l'effet sur l'utilisation de vos wagons-frigorifiques de l'exclusion imposée en novembre dernier?

M. WALTON: Cette exclusion a eu pour effet de diminuer le nombre de wagons américains qui venaient au Canada et de rendre nécessaire l'utilisation d'un plus grand nombre de wagons canadiens.

M. JACKMAN: Quel usage en feriez-vous si vous n'aviez pas de trafic du sud vers le nord?

M. WALTON: On a chargé de pommes de terre 6,000 wagons dans l'île du Prince-Edouard et 3,000 dans le Nouveau-Brunswick. Il y eut des exportations de denrées périssables en grande quantité vers les ports du littoral atlantique, par exemple des fruits de la vallée Okanagan, C.-B., dont le transport est continu et atteint son point culminant à l'automne.

M. JACKMAN: Etes-vous en mesure d'utiliser entièrement ce matériel?

M. WALTON: Oui, en fait il nous en a manqué à différentes reprises.

M. REID: J'ai reçu une plainte que je crois légitime, et après l'avoir entendue, j'ai pensé que les autorités ferroviaires ne faisaient peut-être pas tout ce qu'elles pouvaient pour venir en aide à ces gens. Je pense dans le moment à un homme qui expédie vers l'est des wagonnées de rosiers, et c'est lui qui, à ses propres frais et risques, doit apprendre à connaître le système de chauffage des wagons. Il a découvert qu'aux États-Unis les chemins de fer défraient les expériences qu'ils font. Ici, on ne chauffe pas les wagons; les plantes y gelaient; il pense ne plus confier sa clientèle au Canadien-National et la donner aux chemins de fer américains. Il expédie ses rosiers surtout à Toronto.

M. WALTON: De quel endroit?

M. REID: De Sardis ou Chilliwack. Il a présenté ses griefs et je ne crois pas que le Canadien-National aide suffisamment ces expéditeurs à résoudre leur problème de protection de ces rosiers dans des wagons d'une température de zéro ou d'un degré inférieur à zéro. Dans le moment, il emploie des wagons chauffés et si les rosiers sont sortis des wagons lorsqu'il fait zéro, le chargement entier de rosiers peut se perdre. Les acheteurs prétendent alors que les vendeurs leur ont vendu des rosiers qui étaient morts, mais évidemment ils ne découvrent cela qu'au moment où les clients les plantent. L'homme en question est très vexé. Il a dit: "Je crois que je vais faire la plus grande partie de mon transport par l'entremise des chemins de fer américains à Toronto, Montréal ou Ottawa, car ces dernières compagnies viennent en aide aux expéditeurs". Il prétend que les expéditeurs du littoral ne semblent pas faire grand cas de la situation, ils prétendent que cela concerne l'expéditeur lui-même.

M. VAUGHAN: Nous allons étudier cette question. Elle ne m'avait pas été soumise.

M. WALTON: Nous n'en avons pas entendu parler, mais nous collaborons avec les expéditeurs en ce qui concerne les chargements spéciaux.

M. VAUGHAN: Nous avons un bureau des recherches et du développement qui cherche constamment de nouveaux moyens d'améliorer les conditions. Nous étudierons cette question.

M. EMMERSON: Vous possédez environ 100,000 wagons à marchandises?

M. WALTON: Oui, de toutes les classes.

M. EMMERSON: Avez-vous quelque idée de la moyenne des wagons américains qui sont exploités sur votre réseau par jour?

M. WALTON: La semaine dernière, nous avons en tout 7,000 wagons américains sur notre réseau au Canada et les lignes américaines avaient environ 3,200 de nos wagons, de toutes les classes; nous avons un surplus de 4,000 wagons américains.

M. EMMERSON: Nous pouvons affirmer que nous exploitons environ 105,000 ou 107,000 wagons au Canada.

M. WALTON: Le nombre varie de 103,000 à 106,000 à peu près.

M. EMMERSON: Possédez-vous des dossiers, mensuels ou annuels, concernant le parcours en milles des wagons à marchandises, par jour de wagon à marchandises?

M. WALTON: Oui, je crois que vous trouverez cela dans le rapport.

M. EMMERSON: Quel est le résultat comparé à celui des cinq ou six dernières années?

M. WALTON: Le résultat est meilleur. Nous avons obtenu un meilleur rendement en fait de parcours de nos wagons, d'une façon générale.

M. VAUGHAN: La moyenne dépasse 40 milles par jour.

M. JACKMAN: Qu'est-ce que cela représente par rapport à 1939?

M. WALTON: Ce parcours est plus élevé, mais nous pouvons vous fournir le chiffre. Le parcours a été de 42 wagons-milles en mars par jour de wagon à marchandises. C'est là le calcul de tous les wagons sur le réseau et le total des wagons-milles comparé aux 40.1 milles de mars l'an dernier. Cela fait partie d'un rapport distinct, mais je puis vous le procurer. En septembre dernier, la moyenne était de 45 milles comparée aux 44.1 milles de l'année précédente.

M. EMMERSON: Est-il possible de nous fournir la moyenne annuelle des cinq dernières années?

M. WALTON: Nous conservons ces chiffres dans nos dossiers. Voulez-vous que je vous procure ces chiffres, les wagons-milles par wagons-jours pour les cinq dernières années?

M. EMMERSON: La moyenne. L'avez-vous par mois? C'est une question d'une assez grande importance.

M. WALTON: C'est quelque chose que nous surveillons continuellement.

M. JACKMAN: Nous exigeons davantage de notre matériel.

M. WALTON: Évidemment, cela découle du parcours plus étendu; vous exploitez davantage votre matériel.

M. EMMERSON: Un 100,000 ou 105,000 wagons équivaut à 5,000 wagons de plus.

M. WALTON: C'est pour cette raison que nous essayons d'obtenir un parcours en milles plus long. La situation s'améliore.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il se peut que le président doive plutôt être vu qu'entendu, mais dans l'ouest de l'Ontario nous prévoyons que nous aurons un problème particulier dans l'avenir. Il nous faudra peut-être un train de fruits spécial, un train de fruits et de légumes pour cette région. J'ai pensé vous mentionner la chose maintenant. Il se peut que certains de vos fonctionnaires étudient ce problème en comité. La production de ladite région est censée augmenter considérablement. Mon district en particulier fournira peut-être quelque 1,500 chargements de wagon de fruits et de légumes. On soutient actuellement qu'il peut devenir nécessaire d'utiliser un train quotidien destiné au transport des fruits et légumes. Il se peut donc que je me mette en relation avec vous, et avec d'autres régions aussi, pour vous faire étudier la question. Ni le Canadien-National ni le Pacifique-Canadien ne traversent cette région; le Père Marquette la traverse et il communique avec votre chemin de fer pour le transport à Toronto et Montréal. Il se peut que je vous demande d'étudier cette question en collaboration avec un groupement.

M. WALTON: Une certaine quantité de ces fruits est amenée à Jeannette's-Creek et le train des voyageurs raccroche ces wagons en passant. Il faudra trouver mieux, car le transport prend de l'ampleur.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il faudra améliorer ce service.

M. NICHOLSON: Pour ce qui a trait au grave accident survenu à Dugald, au Manitoba, le président pourrait peut-être nous dire quelles mesures ont été prises pour éliminer ces vieux wagons du service et nous parler également des ordres et des signaux. Je crois comprendre que ceux-ci ont été donnés régulièrement, mais le profane a l'impression que les ordres relatifs au trafic de ce genre ne sont pas exposés clairement.

L'hon. M. CHEVRIER: Je proposerais que nous passions à la page 4, car nous nous éloignons trop du sujet et je crains que cela ne provoque une discussion.

M. NICHOLSON: Bien, nous avons eu une discussion passablement étendue sur cette question.

M. VAUGHAN: En réponse à cette question, je dois dire que l'accident était dû à la non-observance des ordres de train, c'est-à-dire que ces ordres n'ont pas été exécutés convenablement.

M. NICHOLSON: Les ordres prêtaient-ils à malentendu?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'aucun malentendu n'est admissible. Il n'était pas possible qu'il y eût malentendu. Pour ce qui a trait au matériel, il est d'usage sur tous les chemins de fer d'utiliser le plus vieux matériel pour les trains spéciaux à ces occasions. Nous ne disposons pas d'un matériel moderne suffisant pour les services spéciaux de ce genre où des wagons sont requis à l'occasion. Néanmoins, nous remplaçons graduellement nos wagons de bois; un grand nombre de wagons en acier ont été commandés, mais il faudra des années pour corriger au complet cette situation.

M. JACKMAN: À la page 24 vous donnez une liste détaillée du matériel ferroviaire. Sur un total de 1,145 wagons-voyageurs, combien de ces wagons sont de bois?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons ici ce renseignement; il y en a un assez grand nombre.

M. WALTON: Je vais vous trouver ce renseignement.

M. JACKMAN: La proportion est probablement assez considérable.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que la moitié des wagons soient de bois; je dirais le tiers.

M. WALTON: J'ai ce chiffre ici quelque part. Si je me souviens bien, il y en a environ 900, y compris les wagons à bagages, mais je préfère trouver le chiffre exact.

M. JACKMAN: D'après les règlements de l'*Interstate Commerce Commission*, les chemins de fer américains sont-ils autorisés à employer des wagons de bois pour le transport des voyageurs?

M. WALTON: Certainement.

M. JACKMAN: Existe-t-il des restrictions tendant à imposer l'usage des wagons d'acier?

M. VAUGHAN: Les règlements deviennent de plus en plus sévères. L'usage des wagons de bois est permis en certaines circonstances.

M. WALTON: Je crois que les Américains sont sujets aux mêmes restrictions que nous en ce qui concerne l'emploi de wagons de bois entre des wagons d'acier; je ne connais pas de restrictions interdisant l'emploi de wagons de bois en conformité des règlements.

M. JACKMAN: Avez-vous du matériel non interchangeable aux États-Unis?

M. WALTON: L'occasion ne se présente pas d'échanger des wagons avec les États-Unis, sauf pour les trains qui passent la frontière, tels que le *Montrealer*, le *Washingtonian* ou les trains dirigés sur Chicago. Ces trains suivent les lignes principales et sont composés de wagons d'acier. Je ne sache pas que nous ayons jamais échangé autre chose que des wagons d'acier sur ces lignes. La question ne se pose pas en ce qui concerne les échanges.

M. JACKMAN: Je voulais savoir tout simplement si l'*Interstate Commerce Commission* avait imposé des restrictions différentes de celles de notre Commission des transports?

M. WALTON: Non, ses restrictions ne sont pas plus sévères que celles qui touchent les lignes canadiennes.

M. JACKMAN: Je suppose que toutes nos voitures de colons sont faites de bois?

M. WALTON: Non, nous avons quelque 30 ou 40 voitures de colons en bois, mais nous en avons un très grand nombre en acier. On s'en est servi sur une grande échelle durant la guerre.

M. JACKMAN: Projette-t-on de n'utiliser autre chose que des wagons d'acier?

M. WALTON: Absolument. On ne construit plus de wagons de bois.

M. JACKMAN: On peut s'attendre que les établissements canadiens de construction de wagons,—les vôtres aussi bien que les établissements privés,—aient des commandes pour jusqu'à 1949 et au delà?

M. VAUGHAN: Je le croirais.

M. JACKMAN: Et j'imagine que vous leur avez donné des contrats qui les mèneront jusqu'après 1949?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: Peuvent-ils être annulés facilement? Le contrat est-il inaliénable?

M. VAUGHAN: Ce sont des contrats inaliénables.

M. WALTON: J'ai ici, monsieur Jackman, les chiffres que vous vouliez. Le total des voitures de voyageurs du réseau,—et ceci ne comprend pas seulement les wagons de voyageurs, mais les wagons à bagages et toutes les classes de voitures de voyageurs,—s'élève à 3,218. Sur ce nombre, 1,663 sont en acier, 633 en acier recouvert de bois et 922 en bois. Autrement dit, il y a 922 wagons de bois sur un total de 3,218 wagons.

M. JACKMAN: L'année 1947 a été une année malheureuse en fait d'accidents, n'est-ce pas, non seulement pour le Canadien-National mais pour les autres chemins de fer au Canada?

M. VAUGHAN: Nous avons eu passablement d'accidents en 1947, peut-être un peu plus que d'habitude.

M. JACKMAN: Le rapport donne-t-il un chiffre sur les accidents?

M. VAUGHAN: Non, nous n'avons pas mentionné les accidents dans notre rapport annuel.

M. JACKMAN: Le nombre doit être le double de celui des années précédentes; je ne sais s'il était le double en fait de gravité?

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire de mémoire. Nous avons eu deux ou trois désastreux tamponnements. Nous devons toujours tenir compte de la faiblesse humaine. Parfois, pour quelque raison inexplicable, les ordres des trains ne sont pas exécutés comme ils le devraient.

M. JACKMAN: Quelques-uns de ces accidents sont-ils dus à l'usage excessif que vous êtes obligés de faire de matériel désuet?

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

M. WALTON: Non, je ne crois pas que ce soit là un facteur. Nos enquêtes n'indiquent pas que ce matériel en soit la cause.

M. JACKMAN: Les constatations des comités d'enquête ont-elles été publiées? J'entends par là vos comités aussi bien que les comités indépendants.

M. WALTON: Je crois que tous les accidents qui ont fait l'objet d'enquêtes indépendantes ont été signalés.

L'hon. M. CHEVRIER: Les conclusions de la Commission des transports sur la tragédie de Dugald ont été publiées. Le rapport de la Commission a été publié

relativement à ce tamponnement, et un autre au sujet de l'accident de chemin de fer dans le nord du Québec.

M. JACKMAN: La faiblesse humaine est-elle la cause de tous ces accidents? Comment disposez-vous des responsables de ces erreurs?

M. VAUGHAN: Ils sont punis selon l'étendue de leur responsabilité; il arrive souvent que des employés sont congédiés dans les cas de ce genre.

M. MUTCH: N'est-il pas vrai de dire que dans ces deux tragédies il a été décidé de payer les frais d'inhumation des responsables? Tous deux ont été tués.

M. VAUGHAN: Oui, je crois qu'ils sont morts.

M. WALTON: Le mécanicien a été tué dans l'accident de Dugald.

M. NICHOLSON: Combien d'hommes ont été congédiés pour infractions à l'article 9 des Règlements?

M. VAUGHAN: Des hommes sont congédiés de temps à autre. Lorsque leur congédiement résulte d'une violation de l'article 9, ils ne peuvent plus être réengagés.

M. NICHOLSON: Quelle est la proportion cette année comparativement aux années passées?

M. WALTON: Nous n'avons pas de liste des employés congédiés en vertu du règlement "G", mais je ne crois pas que le nombre varie sensiblement d'une année à l'autre.

M. VAUGHAN: Leur nombre diminue sans cesse.

M. McCULLOCH: Si le mécanicien est responsable de l'accident, tout le personnel est-il congédié?

M. VAUGHAN: Non, les punitions sont imposées par degrés de responsabilité.

M. WALTON: Voulez-vous parler de l'accident de Dugald?

M. McCULLOCH: Le personnel en souffre-t-il? Le mécanicien et le chef de train ont tous deux été tués.

M. WALTON: Le reste du personnel a été suspendu provisoirement et a été rappelé au travail parce que nous avons considéré que la responsabilité de ces hommes était très secondaire. Ils ont eu très peu de temps, avant l'accident, de s'apercevoir de l'erreur.

M. EMMERSON: Avez-vous eu des accidents sur votre ligne du *C.T.C.*?

M. WALTON: Je crois qu'il n'y en a eu qu'un seul.

M. EMMERSON: À quelle époque ce service a-t-il été inauguré?

M. WALTON: Il a été inauguré à l'automne de 1941.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous prêts à tourner la page et étudier un bilan plus complet?

M. JACKMAN: Avez-vous déjà versé dans d'autres emplois de la compagnie des employés de métier qui étaient impliqués dans des accidents de route.

M. WALTON: Ce n'est pas chose facile car les divers métiers ont des droits de priorité et il est difficile de faire passer une personne d'un métier à un autre groupement. Cela s'est fait en certains cas.

Le PRÉSIDENT: Consentez-vous à discuter le bilan consolidé et à appeler M. Cooper?

M. REID: Allons-nous revenir à ces autres questions?

Le PRÉSIDENT: S'il reste quelque chose à discuter là-dessus, nous faisons mieux d'en finir dès maintenant.

M. REID: Je voulais poser une question relativement à la page 6. Je demanderais à M. Vaughan s'il s'est attendu à une perte de recettes par suite de la remarque inscrite en page 6 au sujet de la requête adressée à la Commission des transports en vue d'obtenir une augmentation de 30 p. 100? Prévoyez-vous une perte dans le trafic-marchandises par suite de l'augmentation de 21 p. 100 dont vous avez parlé. Je songe en ce moment aux compagnies de navigation, à Prince-Rupert et

à Vancouver, qui sont à prendre des dispositions pour transporter les marchandises. Depuis l'annonce de cette augmentation de 21 p. 100, elles ont décidé de se remettre en affaires.

M. VAUGHAN: Nous allons perdre très peu de clients si nous en perdons, par suite de cette augmentation des tarifs-marchandises. Les camionneurs et les autres voituriers auront des frais beaucoup plus onéreux que par le passé. Leurs frais d'exploitation n'ont pas atteint le niveau des chemins de fer, mais ils ont monté beaucoup plus rapidement.

M. REID: J'imagine que vous devrez baisser vos tarifs si les compagnies de navigation adoptent un tarif inférieur au taux maximum du chemin de fer auquel vient s'ajouter l'augmentation de 21 p. 100?

M. VAUGHAN: Nous devons attendre les événements.

M. REID: La concurrence du camionnage revient sur le tapis, naturellement; l'Ontario et le Québec sont favorisés à cet égard.

M. VAUGHAN: Nous avons toujours eu la concurrence des camions et des navires.

M. REID: Ce qui m'intéresse particulièrement, c'est votre déclaration au milieu de la page 6, qui se lit comme suit:

Le Conseil d'administration est d'avis que le chemin de fer devrait être dédommagé par des augmentations supplémentaires à celles qui seront accordées.

M. VAUGHAN: Nous étions préoccupés, monsieur Reid, par le fait que si nous devons consentir des augmentations de salaires ou payer plus cher pour le matériel, nous devrions être remboursés de quelque façon; autrement, comment pourrions-nous soutenir des frais accrus? Nous devons répondre actuellement à une demande d'augmentation des salaires qui, si elle était accordée, exigerait une dépense de \$92,000,000. Nous avons rejeté cette demande parce que nous sommes dans l'impossibilité de verser ce montant. Les employés ont demandé la permission d'instituer une commission d'arbitrage et le Gouvernement en a nommé une. Nous ignorons quelles seront les recommandations de cette commission. Une augmentation d'un cent seulement pour chaque heure de travail représente pour nous une dépense annuelle de \$2,500,000. Le coût du matériel depuis le début de l'année est en hausse de \$6,000,000 ou \$7,000,000.

Comme vous le savez, le prix du charbon a augmenté de 92 cents la tonne en Alberta après la grève des mineurs et les hommes ont reçu une augmentation de salaire. Je crois que le prix du charbon de la Nouvelle-Écosse a été majoré également. Comment les chemins de fer pourront-ils rencontrer ces frais accrus?

M. REID: Peut-on déduire de ce que vous dites que l'augmentation de 21 p. 100 qui a été accordée ne couvrira pas d'autres augmentations des frais d'exploitation?

M. VAUGHAN: C'est cela.

M. NICHOLSON: Cette augmentation de 21 p. 100 s'applique-t-elle à tous le pays?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Les tarifs minima ont été majorés en Ontario?

M. VAUGHAN: Oui, ils ont été augmentés sur toute la ligne. Il peut y avoir deux ou trois variations qui m'échappent, mais, en général, l'augmentation de 21 p. 100 a été appliquée à toutes les denrées qui n'ont pas été exemptées par l'ordonnance de la Commission.

M. NICHOLSON: Si je comprends bien, il existe un minimum de 75 cents dans l'Ouest pour les oeufs?

M. VAUGHAN: La majoration s'applique à tout le pays.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela est prévu dans la décision de la Commission.

M. NICHOLSON: Je crois que les chemins de fer ne sont pas tenus de majorer le tarif en Ontario s'ils désirent faire concurrence aux camions?

M. VAUGHAN: De fait, l'augmentation a été mise en vigueur dans tout le pays.

M. REID: C'est la même question que j'ai posée il y a quelques minutes; si les camions et les navires vous font concurrence, vous réduirez vos taux pour soutenir la concurrence des leurs, je suppose, et pour conserver le transport des marchandises.

M. VAUGHAN: Nous devons simplement attendre les événements. Les camions offrent une sérieuse concurrence aux chemins de fer, il n'y a pas à en douter; et ils continueront toujours de le faire. Les camionneurs trouvent que leurs frais augmentent rapidement. Aujourd'hui, la plupart des employés de l'industrie du camionnage sont syndiqués.

L'hon. M. CHEVRIER: Le deuxième alinéa du jugement rendu par la Commission des transports, page 87, autorise les compagnies de chemin de fer et les messageries à enregistrer leurs tarifs sans les afficher. D'après l'article n° 5 de la page 88, le tarif minimum pour un simple chargement incomplet entre deux gares, quelles qu'elles soient, est de 100 livres au tarif de première classe, mais il ne peut pas être inférieur à 75 cents.

M. NICHOLSON: Prenez l'alinéa n° 2 de la page 87:

Les tarifs de concurrence inférieurs aux tarifs normaux, établis dans le but de faire face à la concurrence des camions et des navires, ou à toute autre forme de concurrence, peuvent être ajustés à la discrétion des compagnies de chemin de fer des messageries intéressées, en raison d'une situation avant la publication de l'ordonnance n° 69612, en date du 17 octobre 1947.

Qu'est-ce que cela veut dire?

L'hon. M. CHEVRIER: Si les compagnies d'autobus élèvent leurs tarifs, et si les camionneurs en font autant, alors les chemins de fer devront probablement suivre leur exemple—et ils ont élevé leurs tarifs, me dit-on de 20 p. 100.

M. JACKMAN: Vous avez l'autorisation d'augmenter les tarifs. La direction jouit-elle d'une assez grande liberté d'action pour pouvoir abaisser les tarifs, si vous le désirez, afin de faire face à une concurrence particulière, dans n'importe quelle région?

M. VAUGHAN: Nous pouvons encore le faire avec la permission de la Commission.

M. JACKMAN: Ce n'est pas un tarif immuable que la Commission a fixé et que vous ne pouvez pas modifier?

M. VAUGHAN: Nous ne sommes pas obligés de demander à la Commission la permission de réduire les tarifs, mais nous devons le faire si nous voulons les relever.

M. JACKMAN: Ainsi, si vous avez un commerce avantageux de trafic-marchandises et qu'une entreprise de camionnage vient vous enlever votre clientèle, vous pouvez réduire vos tarifs comme vous voulez?

M. REID: Le passage suivant, que vous trouverez à la page 7 du rapport, m'intrigue:

Au cours de l'année, le prix moyen de tous les matériaux utilisés par le réseau a été de 50.65% plus élevé qu'en 1939.

Dans la liste des articles mentionnés au-dessus de ce passage, deux seulement sont au-dessous de 50 p. 100, et quelques-uns d'entre eux vont jusqu'à 254.5 p. 100. Je me demande comment cette moyenne peut être de 50.65 p. 100.

M. VAUGHAN: Cela dépend principalement de la quantité de chaque espèce de matériaux utilisée. Le chiffre de 50 p. 100 constitue la moyenne applicable à tous les matériaux utilisés. Par exemple, nous avons acheté beaucoup de traverses et nous avons brûlé beaucoup de charbon.

M. MUTCH: Est-ce 50 p. 100 des dépenses moyennes?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: La proportion de l'augmentation totale, les diverses quantités de produits mises à part, la moyenne de l'augmentation totale, dis-je, est de 150 p. 100 sur ce choix d'articles.

M. COOPER: Oui, mais vous remarquerez les en-tête au haut de la page: "Prix décembre 1947; prix décembre 1939". Ces deux prix sont les prix d'achat de fin d'année, ce qui diffère de la moyenne du coût pour une année entière.

Il est juste de dire que la moyenne du coût pendant toute l'année a été de 50.65 p. 100 supérieure à celle de 1939, et les frais continuent de monter. Aussi, avons-nous inséré dans le rapport les derniers chiffres que nous avons et qui étaient les prix d'achat en décembre 1947. Ils sont beaucoup plus élevés que la moyenne des prix de 1947. Ainsi, le coût moyen des traverses débitées au cours de l'année comprend toutes les traverses que nous avons en stock à la fin de 1946.

M. JACKMAN: La question suivante touche à ce que vous essayez d'expliquer vous-même. Je comprends que les frais, en décembre 1947, ont atteint leur point culminant si on les compare . . .

M. COOPER: Non, monsieur, ils continuent de monter.

M. JACKMAN: . . . un point culminant au moment où le rapport a été préparé?

M. COOPER: À l'heure actuelle, en avril 1948, nous estimons que nos frais inévitables sont d'environ \$6,000,000 plus élevés qu'au moment de la préparation de notre budget.

M. JACKMAN: Voici ce que je veux faire ressortir: nous comprenons que le coût des produits forestiers a augmenté; mais si ces produits, choisis comme exemple par les chemins de fer, ont subi une majoration moyenne de 150 p. 100 et que la moyenne totale de l'année 1947 n'est montée que de 50.65 p. 100, il doit y avoir un grand nombre de produits qui n'ont pas encore autant augmenté qu'on le prévoit, ou bien le prix des produits que vous avez choisis comme exemples est monté d'une façon extraordinaire. Autrement dit, il y a un grand nombre de vos produits dont le prix va beaucoup augmenter. A-t-on raison de tirer cette conclusion?

M. VAUGHAN: Les produits que nous avons choisis sont, en général, de ceux que nous utilisons le plus. La liste de nos magasins porte quelque chose comme 50,000 divers articles dont nous nous servons. Les uns n'ont pas autant augmenté que les autres.

M. JACKMAN: Si vous prenez seulement ceux qui constituent la plus grande quantité de vos achats, comment peut-il se faire que ce choix soit de 150 p. 100 supérieur à celui de 1939, et que, malgré cela, les prix, en décembre 1947, n'aient monté que de 50.65 p. 100?

M. COOPER: Comment arrivez-vous à 150 p. 100? Additionnez-vous ces proportions majorées et divisez-vous le total par le nombre d'articles?

M. JACKMAN: Oui, et c'est pourquoi j'ai fait certaines réserves lorsque j'ai posé ma première question.

M. COOPER: Après tout, s'il est question de la décoration des wagons, le coût peut être d'un million de dollars, mais si vous parlez de charbon, il peut s'agir de 25 millions de dollars. Il faut prendre la mesure de ces chiffres avant d'en arriver à une juste moyenne.

M. JACKMAN: Je comprends votre comparaison, mais, d'autre part, je suppose que vous avez des milliers d'articles qui sont assez importants. . . .

M. COOPER: Nous avons choisi les articles caractéristiques que nous utilisons dans l'entretien et l'exploitation du réseau. Ils n'ont pas été choisis à cause du caractère exceptionnel de leur majoration, mais à cause de l'intérêt, croyions-nous, que vous porteriez à ces matériaux.

M. JACKMAN: Comme l'un des membres l'a fait remarquer, il n'y a qu'un seul article dans cette liste, nommément les essieux pour les wagons de marchandises, dont la majoration est de 34.7 p. 100, c'est-à-dire inférieure à la proportion de 50.65?

M. COOPER: Pour les rails, par exemple, la majoration n'est que de 50 p. 100. La moyenne pour l'acier est, en général, d'environ 50 p. 100.

M. JACKMAN: Les traverses sont très coûteuses; les attelages représentent un article important; les moulages d'acier . . . les autres articles sont des articles en bois, je suppose?

M. MUTCH: Vous verrez très bien, à l'alinéa suivant, ce dont il ressort.

M. JACKMAN: N'y a-t-il pas un grand nombre d'articles dont la majoration n'a pas dépassé la moyenne et dont on peut prévoir la hausse, tandis que les autres baisseront?

M. MUTCH: Monsieur le président, n'est-on pas en train de comparer une moyenne annuelle avec un prix au comptant? Cela ne se mélange pas plus que l'eau et l'huile.

M. VAUGHAN: C'est vrai.

M. MUTCH: En second lieu, n'est-il pas vrai que les articles qui sont présentés ici sont ceux qui forment la majeure partie des dépenses?

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. MUTCH: Vous choisissez dix ou douze articles entre 50,000, et vous dites: "Bien que le prix de ces articles, qui entraînent de très fortes dépenses, est excessivement élevé, l'alinéa suivant dit que notre moyenne n'est que de 50 p. 100 et en donne l'explication"; cela me semble élémentaire.

M. COOPER: Oui. Nous avons voulu nous montrer justes. D'une part, nous avons donné notre dernier prix d'achat et l'avons comparé avec 1939; pour être justes, nous avons, d'autre part, donné le coût moyen pour toute l'année et l'avons comparé à 1939. Ce coût moyen n'est que de 50.65 p. 100.

M. EMMERSON: Monsieur Vaughan, je voudrais attirer votre attention sur le dernier alinéa de la page 6, qui se lit comme suit:

La rémunération moyenne d'un employé en 1947 a été de \$2,382.31.

Le rapport du Pacifique-Canadien donne une rémunération moyenne de \$2,322 pour la même année. La rémunération moyenne payée par le Canadien-National est donc de \$60 par année, supérieure à celle payée par le Pacifique-Canadien?

M. VAUGHAN: Notre chiffre comprend les lignes des États-Unis ainsi que celles du Canada. Les taux sont plus élevés sur les lignes des États-Unis.

M. EMMERSON: Le chiffre du Pacifique-Canadien comprend-il les lignes des États-Unis?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Le rapport de ce réseau ne fait mention que d'une longueur de milles aux États-Unis qui est peu importante, et qui est constituée principalement par la ligne qui traverse l'État du Maine jusqu'à St-Jean. D'après le rapport de 1947 du Pacifique-Canadien, la moyenne du salaire annuel payé par cette compagnie a été de \$2,322, alors que la nôtre était, au Canada, de \$2,291. Notre moyenne était inférieure à la sienne.

M. McLURE: Je voudrais établir une comparaison entre le transport des marchandises à longue distance et par pleines charges et le transport des marchandises à courte distance, à leur cueillette de gare en gare et à leur livraison. Quel genre de transports est le plus avantageux? N'est-ce pas le transport à longue distance et à pleines charges? Ce genre de transport ne vous occasionne pas de pertes? Les pertes dans les recettes des messageries ne proviennent-elles pas du transport à courte distance, de la cueillette des colis de gare en gare et de la livraison générale?

M. VAUGHAN: Généralement, les tarifs du transport local des marchandises sont plus élevés, en proportion, que les transports à longue distance. Naturelle-

ment, et toutes proportions gardées, il est plus économique de faire faire un long trajet à un train que de lui en faire faire un court.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, pourrions-nous savoir, à notre prochaine séance, quels sont les tarifs pour l'expédition d'une caisse de 30 douzaines d'oeufs à Régina, sur une distance de 25 milles? Quel était le tarif avant la majoration? Quel est-il depuis? Et quel est le tarif correspondant pour expédier à Ottawa?

M. VAUGHAN: Oui, nous pouvons vous obtenir ces renseignements.

M. NICHOLSON: C'est pour une distance de 25 milles et pour une caisse de 30 douzaines d'oeufs.

M. VAUGHAN: Vous voulez savoir quel est le tarif pour transporter les oeufs à Régina, sur une distance d'environ 25 milles?

M. NICHOLSON: Oui, et aussi d'une distance de 25 milles à Ottawa.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce le tarif de grande vitesse ou celui de petite vitesse que vous voulez avoir?

M. NICHOLSON: Les deux: le tarif des messageries et le tarif pour charge incomplète de wagon.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur la page 7?

M. JACKMAN: J'en suis encore à la page 4. Je vois, dans le rapport, que vous aviez 108,440 employés et que le total des heures de travail a été de 170,187,536, ce qui fait, si je ne fais pas erreur, 1,570 pour chacun. Soustrayez deux semaines de vacances et divisez par 50 semaines, cela fait, d'après mes calculs, environ 30 heures. La moyenne des heures de travail est-elle bien de 31?

M. COOPER: Le nombre d'heures de travail par année est de 2,496. Nous avons huit heures par jour, 26 jours par mois et 12 mois par année.

M. JACKMAN: C'est ce que je pensais, moi aussi, mais vos chiffres donnent 108,440 employés.

M. VAUGHAN: Plusieurs d'entre eux sont des ouvriers saisonniers et ne sont pas employés pendant toute l'année.

M. JACKMAN: M. Cooper a peut-être répondu à la question que je vais poser. Quelles est la moyenne des heures de travail par semaine?

M. COOPER: Elle est de 208 par mois.

M. JACKMAN: Ce qui fait environ 40 heures par semaine?

M. MUTCH: C'est basé sur une semaine de 44 heures.

M. WALTON: C'est basé sur une journée de 8 heures.

M. JACKMAN: Le chiffre que j'ai cité donne la moyenne des employés. Je vois, à la page 31, le chiffre de 108,440. C'est la moyenne des employés. Le nombre des heures de travail est de 170,000,000.

M. COOPER: Non, monsieur. Il s'agit là de 1939. En 1947, le nombre des heures de travail a été de 251,000,000.

M. JACKMAN: Vous avez raison. Excusez-moi.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour cette page?

M. McLURE: Pendant que le président faisait lecture de son rapport, mon attention a été attirée par un petit détail. C'est à la page 6. Il a dit: "De même, la prétendue augmentation de 30 p. 100 . . ." etc., et il a ajouté de lui-même que cette augmentation ne serait que de 13 p. 100.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. McLURE: C'est l'augmentation des taux du trafic-marchandises, et jusqu'ici nous avons parlé à la Chambre d'une augmentation de 21 p. 100. Je voudrais bien que l'on me dise pourquoi l'on parle, dans un cas, de 13 p. 100 et, dans l'autre de 21 p. 100.

M. VAUGHAN: J'ai fait des remarques.

M. McLURE: Cela ne fait pas partie de votre rapport. C'est une remarque que vous avez faite.

M. COOPER: En 1947, les recettes du trafic-marchandises ont été de \$289,000,000. De cela, \$69,000,000 proviennent du trafic international et échappent à la récente ordonnance de la Commission; il n'y a pas eu, non plus, de majoration sur les \$24,000,000 qui proviennent des céréales de l'Ouest et de leurs produits. Sur les \$21,000,000 qui proviennent du charbon et du coke, il y a une majoration spécifique de 25 cents la tonne. Par conséquent, \$174,000,000 sont sujets au 21 p. 100 (l'augmentation de 21 p. 100 s'applique à \$174,000,000 sur \$218,000,000); ce qui fait, l'augmentation sur le charbon y comprise, une moyenne de 13.6 p. 100 sur les recettes totales du trafic-marchandises.

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

M. JACKMAN: L'exploitation des hôtels a donné des recettes d'environ \$1,210,000. Comment pouvez-vous déterminer l'usure de l'aménagement et des décorations, en comparaison de ce que l'on peut considérer comme un fonds suffisant de dépréciation sur les immeubles?

M. VAUGHAN: Nous avons mis de côté un montant raisonnable pour remeubler.

M. COOPER: Pour le renouvellement de l'ameublement. Cela est directement attribué aux frais d'exploitation. Tout le renouvellement de l'outillage est attribué aux frais d'exploitation ainsi que l'entretien de l'édifice lui-même naturellement. La seule dépense que nous n'avons pas prévue est pour ce qu'on pourrait appeler le vieillissement de l'édifice lui-même.

M. JACKMAN: Avez-vous l'impression qu'il a été dépensé autant l'an dernier en réparations et en renouvellement sur les propriétés de l'hôtel, à part l'édifice lui-même que vous ne l'aviez prévu dans votre pourcentage de dépréciation?

M. COOPER: Assurément. Je puis vous dire aussi que durant la guerre, lors qu'il nous était impossible d'obtenir l'ameublement que nous désirions, nous avons mis de côté une réserve d'entretien différé pour les hôtels, en plus de celle que nous avons mentionnée pour le réseau.

M. JACKMAN: Avez-vous pu acheter tout ce que vous vouliez en dépit de la rareté de l'ameublement?

M. VAUGHAN: C'est la raison pour laquelle nous avons mis de côté cette réserve pour entretien différé.

M. JACKMAN: Et pour 1947?

M. VAUGHAN: Les tapis sont très difficiles à obtenir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est une heure. Nous allons donc suspendre la séance jusqu'à quatre heures de l'après-midi.

À 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons quorum. Nous en sommes à la page 8, mais il me semble que M. Jackman avait une question à poser sur la page 4. Peut-être pourrions-nous discuter cette page en détail.

M. JACKMAN: Généralement parlant, presque tout est basé sur la page 4. Puis-je demander ceci: dans le domaine des chemins de fer, est-ce qu'il y a des statistiques, comme dans l'aviation, sur le nombre d'accidents, fatals ou non, par voyageur-milles transporté?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons ces statistiques.

M. JACKMAN: En avez-vous pour l'an dernier?

M. VAUGHAN: Nous pourrions nous les procurer. Il est fait rapport de tous ces accidents à la Commission des transports.

M. JACKMAN: Avez-vous des chiffres disponibles, comme il s'en trouve dans l'aviation?

M. VAUGHAN: Je ne sais si les calculs ont été établis, mais il est facile de le faire et je vais vous procurer ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à la page 8?

M. WALTON: J'ai ici des chiffres que M. Emmerson a demandés ce matin en rapport avec les wagons-milles par jour pour les cinq dernières années. Ils se rapportent aux réseaux des chemins de fer Nationaux du Canada. Wagon-milles par jour: 1943—44.0; 1944—48.2; 1945—44.7; 1946—41.2; 1947—41.7.

M. COOPER: M. Jackman a demandé si l'entretien du Château en 1947 était à peu près normal. Il ne l'était pas tout à fait, monsieur Jackman, mais nous avons augmenté nos dépenses de \$45,000 pour la différence entre les frais d'entretien véritablement encourus et ce que nous considérons devoir dépenser.

M. JACKMAN: Vous avez augmenté vos dépenses de \$45,000?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Vous avez pris ce que vous auriez dû dépenser et ce que vous avez dépensé. Où l'avez-vous mis?

M. COOPER: Nous avons créé une réserve.

M. JACKMAN: Entretien général différé?

M. COOPER: Oui. Au Château, cette réserve d'entretien différé s'élève à \$258,000.

M. JACKMAN: Je conviens qu'elle est nécessaire dans bien des cas.

M. COOPER: L'an dernier, nous avons peint et tapissé à nouveau 125 chambres; nous espérons en faire 150 en 1948. Nous avons 60 tapis de commandés depuis plus d'un an. Il a été très difficile d'obtenir du matériel, surtout des meubles.

M. JACKMAN: C'est un hôtel très bien tenu et je n'ai que des louanges à en faire. Cependant, le seul moyen d'obtenir les faits relatifs à votre réseau est d'étudier soigneusement le compte d'exploitation de l'hôtel comme vous l'exploitez maintenant et de comparer les articles de dépenses de votre bilan, en évaluant la dépréciation et les sommes allouées par le service de l'Impôt sur le revenu et en se rendant compte si les dégrèvements de dépréciation sont plus ou moins élevés que les sommes que vous avez prévues comme réparations et renouvellements. Je ne sais pas si en ce moment nous nous contenterons ou non d'un aperçu général.

M. COOPER: Je crois que les comptes comportent tous les frais nécessités par le bon entretien de l'hôtel.

M. JACKMAN: S'il s'agissait d'une compagnie privée assujettie à l'impôt, je suppose que le service de l'Impôt sur le revenu allouerait une certaine somme pour la dépréciation de l'édifice lui-même.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Deux et demi p. 100 sur un édifice de cette nature?

M. COOPER: Je ne sais vraiment pas, mais j'imagine que ce serait 2½ p. 100, ce qui est plutôt élevé.

M. JACKMAN: On ne peut présumer que le service de l'Impôt l'accorderait à moins que cela parût raisonnable et logique.

M. COOPER: Si nous avons établie la valeur de dépréciation du Château à 2½ p. 100 depuis qu'il est construit, la valeur déduite pour l'usure serait d'environ 90 p. 100. Actuellement, le Château vaut énormément plus que ce qu'il représente dans nos livres.

M. JACKMAN: Je dirais que vous avez parfaitement raison dans ce cas particulier. En général, cependant, la loi de la dépréciation sur les édifices est assez raisonnable, n'est-ce pas?

M. COOPER: Généralement parlant.

M. VAUGHAN: En rapport avec votre question, le fait reste que nous avons mis de côté, au compte des frais d'entretien différé du Château, pour réparations et menus travaux, la somme de \$258,000 que nous jugeons suffisante. De la façon dont nous procédons, il faudra un certain temps pour dépenser cet argent, parce qu'il nous est impossible d'obtenir les matériaux dont nous avons besoin.

M. JACKMAN: C'est surprenant comme tout coûte cher.

M. NICHOLSON: A-t-il été possible d'obtenir des renseignements sur le taux des oeufs de l'Est et de l'Ouest?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il faut demander ce renseignement à Montréal.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce urgent?

M. NICHOLSON: C'est qu'il me semble qu'on a dit ce matin qu'on n'accordait pas de préférence à l'Ouest plutôt qu'à l'Est. D'après mes renseignements, on en accorde. Alors que l'ordonnance permet une augmentation de 21 p. 100, l'augmentation en vigueur dans l'Ouest représente les frais maxima alors qu'il n'en est pas ainsi dans l'Est.

M. VAUGHAN: Nous obtiendrons ce renseignement. Tous ces frais sont convenus, n'est-ce pas, monsieur MacMillan?

Me MACMILLAN: (Avocat général): Très probablement, monsieur.

M. VAUGHAN: Nous vous obtiendrons ce renseignement.

M. JACKMAN: Je suppose que nous étudierons les frais d'exploitation. Je me demande si le président voudrait nous expliquer pourquoi le revenu des dividendes est descendu à \$225,000 comparativement à \$530,000?

M. COOPER: C'est dû au fait qu'en 1946 nous avons reçu un dividende des Lignes aériennes Trans-Canada alors qu'en 1947, nous avons reçu des intérêts qui sont crédités au poste plus bas.

M. JACKMAN: On l'a appelé dividende une année et l'année suivante . . . ?

M. COOPER: Air-Canada a enregistré un déficit en 1946, mais comme elles possédait un surplus accumulé, elle a payé un dividende à même ce surplus. En 1947, le Canadien-National a demandé l'intérêt sur ses placements au même taux que le Gouvernement sur le réseau et le réseau en a tenu compte comme revenu d'intérêt plutôt que comme revenu de dividende.

M. JACKMAN: Combien avez-vous obtenu sur la base de dividende—5 p. 100?

M. COOPER: Pas en 1946. Nous avons pris 3 p. 100 en 1946.

M. JACKMAN: En 1947?

M. VAUGHAN: La première loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada prévoyait 5 p. 100, mais cela a été modifié par la suite.

M. JACKMAN: L'intérêt était de 3 p. 100 n'est-ce pas, pour contrebalancer les taux du gouvernement?

M. COOPER: Non. Le Gouvernement nous a demandé 1 p. 100 sur les \$16,000,000 qu'il a avancés au réseau pour les Lignes aériennes Trans-Canada—l'intérêt était de 1 p. 100 et nous avons exigé 1 p. 100 d'Air-Canada.

M. VAUGHAN: Ce n'était qu'un prêt temporaire. Il est maintenant compté au taux de 3 p. 100.

M. COOPER: À partir du 1er avril.

M. JACKMAN: Le Gouvernement agit étrangement.

M. COOPER: Non, monsieur Jackman. Voici comment cela s'est passé. Lorsque nous avons emprunté pour Air-Canada, il était entendu que le réseau

émettrait des actions pour le public et rembourserait le gouvernement à court terme. C'était un prêt à court terme et nous pensions que le Gouvernement exigerait un taux d'intérêt en conformité.

M. JACKMAN: Vous alliez émettre des actions?

M. COOPER: Des actions du Canadien-National.

M. JACKMAN: Du même genre que dans le cas de la *Canada West Indies Steamships*—des actions d'Air-Canada garanties par le Gouvernement?

M. COOPER: Non monsieur. Ce devait être des actions de chemin de fer garanties par le Gouvernement. Si nous les avions émises, nous aurions remboursé au Gouvernement la somme que nous lui avons empruntée pour Air-Canada. Ainsi donc, ce prêt à Air-Canada du Gouvernement était à court terme et il comportait le taux approprié à un prêt à court terme.

M. JACKMAN: L'an dernier vous avez retiré des intérêts d'Air-Canada sur le capital original placé. Vous lui avez exigé de l'intérêt pour cet argent, même si c'est un placement dans le capital-actions d'Air-Canada et non pas une créance de celle-ci. Ce n'est pas une créance de débiteur.

L'hon. M. CHEVRIER: N'entamons pas de discussions relativement à Air-Canada. Nous en discuterons la semaine prochaine.

M. JACKMAN: Très bien. Peut-être poserai-je une question à ce monsieur maintenant que nous avons un article se rapportant à la possession d'Air-Canada par la compagnie de chemin de fer. Vous êtes directeur du réseau et n'agissez peut-être pas d'après des directives plus élevées. Seriez-vous en faveur d'avancer de l'argent aux Lignes aériennes au point de vue de créer des revenus?

M. VAUGHAN: Dans le cas qui nous occupe, le Canadien-National a servi de moyen de financer les Lignes aériennes et la plupart des services d'Air-Canada ont été institués d'après les directives du Gouvernement.

M. JACKMAN: Je suppose que ceci répond à la question.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions sur la page 8?

M. McLURE: Je vois que le coût des pensions est de \$502,481. Personnellement, j'aimerais voir ce chiffre un peu plus élevé pour la raison que dans notre division, nous avons beaucoup de pensions de vieillesse minimum. N'y aurait-il pas moyen de leur adjoindre un boni de vie chère qui donnerait aux hommes, aux bons employés de chemin de fer, quelque chose comme une pension de retraite qui leur permettrait de vivre? De nos jours, les petits salariés ne reçoivent presque rien.

M. VAUGHAN: Changer la pratique en cette matière nous coûterait énormément cher. Nous croyons que cela nous est impossible. Ces hommes ont eu l'avantage, si ne me trompe, de contribuer au fonds de retraite.

M. COOPER: Je crois faire remarquer que nous avons à la fin de 1947, 13,501 hommes à la retraite et que la moyenne de leur pension est de \$667 par année. On semble croire que la pension du Canadien-National est de \$25 par mois. La pension moyenne est de \$667 par année et s'applique à 13,501 personnes. Nous avons eu 2,648 personnes retirant une pension de \$25, ou moins, mais cela représente moins de 20 p. 100 du nombre de nos pensionnés. Moins de 20 p. 100 de nos pensionnés reçoivent la pension minimum. Maintenant, un grand nombre de ceux-ci, tous ceux qui ont quitté le service depuis 1935, sont des employés qui ont préféré ne pas contribuer à un fonds de pension plus élevé. J'ai ici un exposé indiquant combien un homme qui a contribué \$5 par mois au fonds de pension recevrait. Dans ce cas, il recevrait \$45 par mois.

M. McLURE: S'il se retirait après 1935?

M. COOPER: Oui. S'il avait contribué \$5 par mois pendant 20 ans, sa pension ne serait pas inférieure à \$45 par mois. Après 30 ans de service, elle serait de \$64 par mois; après 40 ans, \$89 par mois. Ce qui veut dire que quelqu'un qui entrerait

dans le service à l'âge de 25 ans et qui y resterait jusqu'à 65, en payant \$5 par mois, recevrait une pension de \$89 par mois. Cinq dollars par mois ne représentent que 5 p. 100 de \$100 par mois et notre salaire annuel moyen est de \$2,300. S'il versait 5 p. 100 de \$2,300, ce serait bien plus que \$10 par mois et sa pension serait, il me semble, tout à fait appropriée.

Parlant de cette pension minimum de \$25 par mois, il faut se rappeler que la plupart ont eu l'occasion de l'améliorer et ont refusé de le faire. Le fait est que nous avons 13,500 personnes sur nos listes de pensions, ce qui fait un grand nombre de pensionnés, et la pension moyenne dépasse \$660 par année. Je ne crois pas que l'on puisse dire que le système de pensions du Canadien-National ne fournit pas de pensions adéquates. Elles sont au contraire satisfaisantes si l'employé se joint à la compagnie pour s'assurer la sécurité dans sa vieillesse.

M. EMMERSON: Est-ce que beaucoup de gens font encore partie de l'ancienne caisse de prévoyance de l'I.C.R.?

M. COOPER: À la fin de 1947, elle comptait encore 2,900 pensionnés.

M. EMMERSON: Est-ce que beaucoup d'employés actuels en font encore partie?

M. COOPER: Oui, environ 5,800 membres sont encore nos employés.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 9.

M. HAZEN: Puis-je poser ici une question? Je voudrais me reporter à l'article 14 de la Loi de 1936 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien qui décrète que les directeurs devront faire un rapport établissant les résultats de leurs opérations, les mesures, plans ou arrangements de coopération effectués conformément à la présente loi, les économies ou l'exploitation plus rémunératrice en découlant . . . ceci entre le Pacifique-Canadien et le Canadien-National. Rapport a-t-il été fait?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons présenté chaque année un rapport annuel. Si vous prenez l'avant-dernier alinéa de la page 9, vous verrez notre rapport à ce sujet.

M. HAZEN: En plus de l'abandon de ces lignes, le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils pris d'autres mesures en collaboration l'année dernière, dans l'intérêt public?

M. VAUGHAN: Je n'en connais pas d'autres qui tombent sous le coup de la Loi de 1939 sur le Canadien-National et le Pacifique-Canadien. De temps en temps, nous remettons à l'étude les ententes conclues avec le Pacifique-Canadien.

M. HAZEN: C'est l'unique chose accomplie l'année dernière dans ce domaine?

M. VAUGHAN: En matière d'abandon, oui.

M. MUTCH: Est-ce bien une réalisation?

M. HAZEN: Permettez que je vous interroge au sujet de l'édifice de l'Aviation internationale, à Montréal. La construction a-t-elle commencé en mai dernier? Est-elle terminée?

M. VAUGHAN: Elle a commencé il y a tout près d'un an. Non, elle n'est pas terminée.

M. HAZEN: À quel stage sont rendus les travaux?

M. VAUGHAN: Le rapport annuel le dit à la page 9.

La construction de l'édifice de l'Aviation internationale au-dessus du niveau des voies, près de la gare centrale, à Montréal, se poursuit selon ses plans. Le site a été déblayé, le creusage dans le roc pour les piliers de support est presque terminé, la structure d'acier qu'on est à ériger devrait être en place aux environs de mai 1948, et le contrat pour la construction de l'édifice lui-même a été accordé. On construit aussi une . . .

C'est tout pour l'aviation.

M. HAZEN: Combien a-t-il coûté aux chemins de fer jusqu'ici?

M. VAUGHAN: Je crois pouvoir vous obtenir cette donnée.

M. COOPER: Je verrai. Nous l'avons ici.

M. VAUGHAN: Revenant à cette entente coopérative, vous devez savoir que les ententes pour l'exploitation des trains en commun sont encore en vigueur.

M. NICHOLSON: L'an dernier, nous inaugurons un nouveau service de transbordement à destination de l'île du Prince-Édouard, soit entre l'île du Prince-Édouard et la terre ferme. Je suppose que M. McLure et la population accueilleront favorablement les taux des tarifs-marchandises.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas entendu de plaintes. Il doit y en avoir; je serais fort surpris s'il n'y en avait pas. Je crois que les gens de l'île sont satisfaits. M. McLure peut-il nous le dire?

M. MUTCH: S'il n'y avait pas de plaintes, vous l'auriez su.

M. NICHOLSON: J'ai fait la traversée sur le transbordeur l'an dernier; il est superbement aménagé.

Le PRÉSIDENT: C'est bien. M. McLure, allez, racontez-nous l'histoire.

M. McLURE: Nous avons un petit grief. Monsieur le ministre des Transports sait fort bien que nous avons exposé plus d'une fois le point de vue qu'en vertu des termes de la Confédération les taux de transport sur le transbordeur ne devraient pas être plus élevés que ceux du transport de la même charge ou des mêmes marchandises sur les grandes routes et pour la même distance. En d'autres termes, ce service nous revient en vertu du Pacte confédératif et de notre qualité d'insulaires. Nous ne serons donc jamais contents tant que ces conditions n'auront pas été remplies. Bien que nous ayons aujourd'hui un très beau transbordeur, la circulation des camions ne nous donnera pas grands avantages tant qu'on ne nous aura pas accordé le tarif minimum prévu aux termes du Pacte confédératif.

M. COOPER: Puis-je répondre à la question de M. Hazen? Les chiffres sont \$264,000.

M. HAZEN: C'est le montant des dépenses jusqu'à ce jour?

M. COOPER: Jusqu'à la fin de 1947.

M. HAZEN: L'an dernier, quand comptiez-vous avoir terminé cet édifice?

M. COOPER: Le 30 juin 1949.

M. HAZEN: Quelle est votre estimation du coût?

M. COOPER: \$3,840,000.

M. HAZEN: Avez-vous pris des engagements pour la location de l'édifice?

M. COOPER: Nous n'avons pas encore conclu d'engagement final. L'entente est que le loyer suffira à payer les frais généraux tout en laissant un petit profit aux chemins de fer sur leur immobilisation.

M. HAZEN: Ne m'avez-vous pas dit l'an dernier que vous vous attendiez à conclure un engagement avec l'Aviation civile internationale, appelez-la comme vous voudrez, dans une semaine ou deux?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Qu'est-il arrivé?

M. COOPER: Les pourparlers entre les représentants de l'Aviation civile internationale et le Gouvernement fédéral sont entamés. Plutôt de louer directement à l'Aviation civile internationale, la compagnie de chemin de fer a conclu une entente par laquelle le Gouvernement sera le locataire, qui sous-louera à l'Aviation civile internationale.

M. HAZEN: À l'Aviation civile internationale?

M. COOPER: À l'organisme de l'Aviation civile internationale.

M. HAZEN: Qui sera le locataire maintenant, le Gouvernement fédéral?

M. COOPER: Oui et il en sous-louera une partie à l'organisme de l'aviation.

M. HAZEN: Ce n'était pas ce que vous aviez à l'esprit au moment d'entreprendre la construction?

M. COOPER: Non, quand nous sommes venus ici l'an dernier, nous croyions que nous aurions un bail directement avec l'organisme de l'Aviation civile internationale.

M. HAZEN: Non seulement vous le croyiez, mais vous avez dit que, dans environ deux semaines, vous vous attendiez à ce qu'un engagement fût conclu à des conditions acceptables. Qu'est-il donc arrivé, ont-ils retiré leurs paroles?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. HAZEN: Vous aurez un contrat directement avec le Gouvernement; ce qui est très commode pour vous puisque vous pourrez vous entendre entre vous sur un loyer de votre choix. Le Gouvernement vous paiera un loyer qui, selon vous, soldera les frais. N'auriez-vous pas pu en venir à un arrangement de la sorte avec cet organisme avec lequel vous avez eu des pourparlers auparavant?

M. COOPER: On me dit que l'*A.C.I.* est mêlée à l'organisme des Nations-Unies et à une foule d'autres questions de principe du Gouvernement. Je ne suis pas très au courant.

M. HAZEN: Les pourparlers entre vous et l'Aviation civile internationale ont-ils été suspendus?

M. COOPER: Non, monsieur, pas du tout.

M. HAZEN: Le Gouvernement vous a-t-il demandé de les discontinuer?

M. COOPER: On nous a averti que le Gouvernement serait l'une des parties au contrat, qui donnerait satisfaction aux chemins de fer, et qu'il convenait de laisser le Gouvernement et l'Aviation civile internationale négocier les conditions de la sous-location.

M. HAZEN: Vous l'appellez l'*ICAO*?

M. COOPER: L'*ICAO* est l'*I-C-A-O* (*International Civil Aviation Organization*) l'Aviation civile internationale.

M. HAZEN: Je vois, vous l'appellez l'*A.C.I.*

M. COOPER: Oui, monsieur, nous désignons ces organismes par leurs initiales.

M. HAZEN: L'Association internationale de transport aérien louera-t-elle une partie de l'édifice?

M. COOPER: Oui, monsieur, c'est entendu.

M. HAZEN: Avez-vous un engagement avec elle?

M. COOPER: Non, parce que nous devons attendre que l'engagement principal ait été conclu avec l'*A.C.I.*

M. HAZEN: D'autres compagnies auront-elles leurs bureaux dans l'édifice?

M. COOPER: Oui, les Lignes aériennes Trans-Canada, de même qu'un grand nombre d'autres compagnies d'aviation. Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien y auront des bureaux. La *B.O.A.C.* et la *K.L.M.* aussi.

M. HAZEN: Ont-elles déjà pris des baux?

M. COOPER: Non, il est assez difficile de faire signer des baux avant la fin d'une construction.

M. HAZEN: On m'a dit que vos loyers seraient suffisants pour amortir les immobilisations nécessitées par cet édifice dans 31 ans.

M. COOPER: Nous nous proposons de le faire.

M. HAZEN: Vous le pourrez, si le Gouvernement vous paie assez bien.

M. COOPER: Nous exigerons ce que nous considérons être un bon loyer. Nous le calculerons d'après le coût de la propriété et ses frais d'entretien. Il compensera tous nos frais, tels que nous les calculons.

M. HAZEN: Le montant du loyer a-t-il pu faire changer d'idée à l'*A.C.I.*

M. COOPER: Non, monsieur, le montant du loyer n'est pas encore fixé, parce que nous ne sommes pas certains du coût définitif. Nous avons commencé par

parler d'un loyer de \$2.75 le pied et, à présent, nous songeons à \$3 le pied. Nous avons prévenu les directeurs de l'*A.C.I.* et les autres que leur loyer serait d'environ \$3 le pied.

M. HAZEN: Le coût de l'édifice est évalué à 3 millions de dollars?

M. COOPER: \$3,840,000.

M. HAZEN: C'est votre évaluation de l'an dernier, la maintenez-vous aujourd'hui?

M. COOPER: Cette évaluation est plus élevée que celle de l'année dernière à cause des frais accrus.

M. HAZEN: Votre évaluation est aujourd'hui de \$3,840,000. Quelle était-elle l'an dernier?

M. COOPER: Pour l'édifice lui-même, elle était de \$3,572,000.

M. JACKMAN: Je suppose que ce n'est pas un contrat ferme?

M. COOPER: Il renferme une clause ascensionnelle.

M. JACKMAN: Elle est basée sur les salaires et les autres éléments qui forment le coût?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Qui est le constructeur?

M. COOPER: L'*Anglin-Norcross* pour l'édifice lui-même. La *Dominion Steel Company* monte la charpente d'acier.

M. HAZEN: C'est ce que vous m'avez dit l'an dernier. Vous avez dit que vous deviez en venir à une entente avec l'*A.C.I.* dans un délai d'une semaine ou deux et que vous ne preniez un risque que pour une semaine ou deux. C'était un bien plus grand risque.

M. COOPER: J'ai fait cette déclaration de bonne foi. Dans le temps, je croyais un engagement possible. Sans le moindre doute, en temps opportun, avant leur entrée dans l'édifice nous aurons un engagement liant les locataires.

M. HAZEN: Pas un engagement direct avec eux?

M. COOPER: Avec le Gouvernement. À notre point de vue, nous nous en porterons mieux.

M. HAZEN: Beaucoup mieux; vous pourrez probablement conclure un meilleur arrangement avec le Gouvernement.

M. COOPER: Pendant tous les pourparlers, nous nous sommes demandé ce qui arriverait si l'*A.C.I.* se dissolvait et quittait Montréal. Nous érigeons cet édifice en grande partie selon ses devis, ou du moins, pour ses besoins. Nous exigeons des garanties en cas de rupture du bail. C'est préférable pour nous que le bail soit intervenu avec le Gouvernement.

M. HAZEN: Vous n'avez pas conclu d'engagement avec l'*A.C.I.*; elle n'est pas assujétie à des dédommagements.

M. COOPER: Je vous ai dit l'an dernier que j'espérais lier l'*A.C.I.* par un engagement. Je vous ai donné la raison pour laquelle nous n'avons pas encore conclu d'engagement formel.

M. HAZEN: Personne n'est assujéti à des dédommagements?

M. COOPER: Avec un bail ferme du Gouvernement fédéral, nous serons mieux protégés qu'avec un bail de l'*A.C.I.*

M. HAZEN: Vous n'avez pas de bail ferme avec l'*A.C.I.*, mais vous comptez en avoir un?

M. COOPER: Oui.

M. REID: Quelle a été l'évaluation initiale du coût de l'édifice et quelle est-elle actuellement?

M. COOPER: L'an dernier, nous avons évalué le coût de cet immeuble à \$3,572,000. Actuellement, nous le plaçons à \$3,840,000.

M. REID: Je vous ai posé cette question parce que nous avons construit un hôpital dans la ville de New-Westminster. La construction a duré plus d'un an et le coût a doublé depuis les premières offres.

M. COOPER: Sans aucun doute nos frais ont monté et il faut que le loyer monte en conséquence.

M. NICHOLSON: Vos projets de l'an dernier comprenaient un nouvel hôtel?

M. VAUGHAN: Dans un avenir assez lointain. Nous n'avons rien fait de plus que d'obtenir des tracés.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crains fort que tant que l'acier sera aussi rare qu'aujourd'hui, nous devons attendre.

M. JACKMAN: Cet édifice est-il si nécessaire que sa construction soit pressante?

M. COOPER: Parlez-vous de l'édifice de l'aviation?

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Je crois que nous pourrions le louer deux fois.

M. JACKMAN: À \$3 le pied?

M. COOPER: Nous demandons \$3 le pied actuellement.

M. JACKMAN: Pour ce qui est de la signature des contrats réservant l'espace avant la fin de la construction, je puis dire qu'il n'y a eu aucune difficulté à ce sujet quand la Banque de Montréal a construit son édifice à Toronto.

M. COOPER: On m'a dit que le loyer était de \$3.50 le pied.

M. VAUGHAN: Je crois juste de mentionner que le Gouvernement a garanti le loyer de l'édifice. N'oublions pas qu'un grand nombre de pays font partie de l'organisme de l'Aviation civile internationale, qui comprend de nombreuses ramifications. Ces personnes ont exprimé le désir, finalement, d'avoir un bail avec le Gouvernement plutôt qu'avec nous. Le Gouvernement s'est engagé à nous protéger contre toute perte relativement à cet immeuble.

M. JACKMAN: Il semble que \$3 le pied vous permettrait d'amortir la dette pendant une période de 31 ans?

M. COOPER: Oui, en ce moment. Nous ne savons pas ce qui arrivera avant que la construction soit terminée.

M. JACKMAN: Cette Organisation de l'aviation civile internationale a-t-elle suffisamment de fonds?—A-t-elle le droit d'emprunter de ses membres en cas de déficits?

M. COOPER: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question.

L'hon. M. CHEVRIER: Chaque pays contribue au fonds de cet organisme. Le Canada verse des cotisations à l'Organisation financière de l'aviation civile internationale. Dans quelle mesure, je ne le sais pas. Tous les pays versent des cotisations à cet organisme et l'argent est pris à même ces fonds.

M. JACKMAN: Le Canada paie comme pays et nom comme Air-Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Non comme Air-Canada.

M. MUTCH: Tout cela est très intéressant, mais quel rapport y a-t-il avec la question à l'étude?

M. McLURE: Considérez-vous encore la possibilité d'ériger un immeuble près de la gare centrale pour loger votre personnel?

M. VAUGHAN: Il nous faudra le faire un jour. Nous avons des projets pour la construction d'un immeuble qui sera annexé à l'édifice dit de l'aviation. Nous n'avons encore rien fait quant à la construction même. Nous sommes très à court de bureaux à Montréal. Notre personnel est logé dans des bureaux ici et là. Nous en avons près de deux mille, je pense, sous le Viaduc dans un espace réservé autrefois pour un entrepôt.

M. McLURE: L'an dernier, lorsque vous avez présenté un exposé ici vous étiez d'avis que cet espace n'était guère convenable pour être occupé par le personnel?

M. VAUGHAN: Exactement, mais le coût est tellement élevé aujourd'hui que nous hésitons à nous lancer dans de grands projets de construction à moins d'y être obligés.

M. McLURE: Une autre question relativement à la page 8. Avez-vous déjà donné le profit d'exploitation sur chacun des hôtels qui constitue le profit total de quelque \$1,000,000?

M. COOPER: Nous n'avons pas encore soumis de chiffres. Nous les avons portés aux délibérations de l'an dernier. Voulez-vous que l'on en fasse la lecture?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense que l'an dernier vous les avez portés aux délibérations.

M. COOPER: Oui, je puis faire cela encore.

M. REID: Comment l'hôtel Vancouver se tire-t-il d'affaires?

M. COOPER: En 1947, après nous avoir payé notre loyer complet de \$280,000 et après avoir payé l'impôt sur le revenu et avoir mis de côté 10 p. 100 de dépréciation sur les meubles et les fournitures, l'hôtel Vancouver accusait un revenu net de \$288,000.

M. REID: Cela m'intéresse parce que ses prix sont certainement élevés.

M. MOORE: L'an dernier, j'ai posé une question au sujet de la construction d'un chemin de fer quelque part à partir de la Baie d'Hudson jusqu'à Lynn Lake. Je remarque qu'il y a plus de travaux miniers dans cette région. On me dit que l'on est à creuser un puits dans la région de Lynn Lake. Croyez-vous faire de la construction dans cette région cette année?

M. VAUGHAN: C'est une grosse entreprise. Nous n'avons encore rien fait. La construction se chiffre à plusieurs millions de dollars. Je pense que la construction de ce chemin de fer est encore éloignée.

M. MOORE: On n'a pas encore fait de représentations à ce sujet?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Lorsque vous avez expliqué le revenu plus bas des dividendes pour cette année par rapport à l'an dernier en raison du fait que certains intérêts ou dividendes d'Air-Canada n'étaient pas compris dans le revenu des intérêts, il résulte néanmoins que le revenu des intérêts est moins considérable que celui de l'an dernier.

M. COOPER: Comme vous le savez nous avons puisé dans nos fonds pour entretien différé. Nous avons vendu les obligations de ces fonds pour payer nos dépenses et, naturellement, ils diminuent à mesure que nous vendons les obligations.

M. JACKMAN: Vous n'ajoutez pas au compte d'entretien différé les obligations gardées dans ce compte?

M. COOPER: Exactement, nous avons toujours fait cela.

M. REID: Avez-vous déjà pensé d'acheter le *P.G.E.*?

M. VAUGHAN: Nous n'y pensons pas sérieusement présentement.

M. JACKMAN: Est-ce la ligne de chemins de fer reliée au *P.G.E.* qui traverse la région de la rivière la Paix? Ce chemin de fer deviendra-t-il votre propriété ou celle du Pacifique-Canadien?

M. VAUGHAN: Celle du *P.G.E.* Le Gouvernement de la Colombie-Britannique cherchait quelqu'un pour compléter la ligne, de Quesnel jusqu'à Prince-George, et de Clinton jusqu'à la voie principale du P.C. ou du C.N. et continuer une ligne à travers la région de la rivière la Paix.

M. JACKMAN: Si elle est construite fera-t-elle partie de votre réseau ou de celui du P.C., ou la voulez-vous tous les deux?

M. VAUGHAN: Pas à moins que quelqu'un paie les frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Vous ne croyez pas ce sera très bientôt?

HÔTELS

	Recettes		Dépenses		Impôts		Recettes nettes	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Année 1947:—								
Charlottetown.....	270,814	90	222,616	12	5,867	95	42,330	83
Pictou Lodge.....	40,408	18	30,298	77	373	08	9,736	33
Nova Scotian.....	762,867	27	604,608	60	24,760	80	133,407	87
Château Laurier.....	2,663,534	51	2,133,829	69	87,732	19	441,972	63
Prince-Arthur.....	381,013	61	306,598	70	6,258	52	68,156	39
Minaki Lodge.....	122,797	58	119,290	62	442	03	3,064	93
Fort Garry.....	901,439	23	733,892	88	33,920	06	133,626	29
Prince Edward.....	239,205	38	220,511	24	4,390	26	14,303	88
Bessborough.....	788,624	73	626,719	99	3,815	15	158,089	59
Macdonald.....	898,758	94	732,725	10	16,673	71	149,360	13
Jasper Park Lodge.....	759,531	41	613,084	40	9,775	98	136,671	03
	7,828,995	74	6,344,266	11	194,009	73	1,290,719	90
Année 1946:—								
Charlottetown.....	225,324	95	189,749	48	5,825	45	29,750	02
Pictou Lodge.....	30,376	35	28,024	41	395	41	1,956	89
Nova Scotian.....	793,194	38	632,930	17	20,317	50	139,946	71
Château Laurier.....	2,366,685	61	1,909,235	44	74,413	69	383,036	48
Prince-Arthur.....	334,025	64	280,237	73	5,968	61	47,819	30
Minaki Lodge.....	113,771	32	93,088	67	396	65	20,286	00
Fort Garry.....	860,421	11	715,257	87	34,035	20	111,128	04
Prince Edward.....	208,499	20	197,171	56	4,449	16	6,878	48
Bessborough.....	719,186	63	570,140	88	3,742	68	145,303	07
Macdonald.....	801,795	06	682,986	57	16,916	48	101,982	01
Jasper Park Lodge.....	598,237	92	477,085	43	7,066	86	114,085	63
	7,051,518	17	5,775,908	21	173,527	33	1,102,082	53
Augmentation ou diminution.....	777,477	57	568,357	90	20,482	40	188,637	27
	Immobilisations Dec. 31/47		Date d'ouverture		Nombre de chambres		Pourcentage d'oc- cupation	
	\$	c.						
Charlottetown.....	864,314	04	Avril 14, 1931.....		107		63.0	
Pictou Lodge.....	215,577	87	1926.....		50		79.3	
Nova Scotian.....	2,491,960	50	Juin 23, 1930.....		149		94.8	
Chateau Laurier.....	9,067,998	89	Ancienne aile, Juin 1912.....		519		84.0	
Prince-Arthur.....	1,221,748	93	Mars 14, 1911.....		101		84.7	
Minaki Lodge.....	1,102,972	96	1920.....		98		86.7	
Fort Garry.....	2,948,436	91	Décembre 1913.....		244		86.7	
Prince Edward.....	538,045	17	Juin 1912.....		80		73.0	
Bessborough.....	3,569,471	17	Décembre 1935.....		255		72.6	
Macdonald.....	2,302,144	08	Juillet 1915.....		186		92.1	
Jasper Park Lodge.....	2,824,038	36	1922.....		345		84.4	
	27,146,708	88						

M. MUTCH: Vous voulez dire que quiconque aura le P.G.E. devra payer les dépenses.

M. JACKMAN: C'est un beau pays.

M. VAUGHAN: C'est un beau pays, mais il faudra beaucoup de temps avant qu'un chemin de fer rapporte dans cette région.

M. REID: Même avec les réserves de charbon qui s'y trouvent?

M. VAUGHAN: On a dit beaucoup de choses du charbon, mais il y a beaucoup de charbon dans les autres parties du pays, également, où il y a déjà des chemins de fer.

M. JACKMAN: Vous pensez qu'il faudra beaucoup de temps?

M. VAUGHAN: Je le crois, à moins qu'un gouvernement provincial ou le Gouvernement fédéral soit prêt à payer les dépenses.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. HAZEN: Oui, je dirai au secrétaire du Comité que je n'ai pas reçu d'avis de cette séance. S'il m'en a avisé, il se peut que la convocation ait été perdue dans le courrier. Je regrette que ce soit arrivé parce que j'aurais eu plusieurs questions à poser, et je ne puis guère le faire maintenant.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous siégeons toute la semaine.

M. HAZEN: Oui, mais vous ne traiterez plus de ces questions.

L'hon. M. CHEVRIER: On ne vous retardera pas.

M. HAZEN: J'aimerais que M. Vaughan nous dise s'il y eut un décret statutaire obligeant les chemins de fer Nationaux du Canada à diminuer le tarif de transport à Portland, Maine, en date du 17 novembre dernier?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas.

M. HAZEN: Avez-vous diminué ces tarifs à la demande de Moore-McCormick?

M. VAUGHAN: Je pense que si vous allez discuter de ces tarifs de transport nous devrions faire venir M. Fraser, *notre* vice-président du trafic. Notre service du trafic s'est occupé de cette question en particulier. Je ne sais pas si la demande est venue de la part de Moore-McCormick ou non. À mon avis la décision a été prise uniquement dans le but de garder ce commerce aux chemins de fer Nationaux du Canada plutôt que de le laisser aller aux lignes étrangères à Boston, New York, Philadelphie ou ailleurs.

M. HAZEN: Pensez-vous que M. Fraser viendra?

M. VAUGHAN: Il viendra quand vous le voudrez.

M. HAZEN: Je veux lui poser des questions là-dessus.

M. VAUGHAN: Nous pourrions le faire venir ici demain, si vous voulez.

M. HAZEN: Ca me va.

M. VAUGHAN: Nous verrons ce qu'il y a à faire.

M. REID: La quantité de céréales qui est passée dans les ports du Pacifique en 1930 s'est chiffrée à environ un million de boisseaux, dont 50 p. 100 a été transportée par le Canadien-National. Qu'est-il advenu de ce trafic?

M. VAUGHAN: Avez-vous dit Portland?

M. REID: Non, le commerce des céréales dans les ports du Pacifique?

M. VAUGHAN: Comme vous le savez, monsieur Reid, nous ne traçons pas d'itinéraire pour le transport des céréales. Nous transportons les céréales aux endroits désignés par la Commission des grains.

M. REID: C'est à elle que je devrais m'en prendre à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous transportons le grain aux endroits désignés.

M. REID: Je vous soumets ceci; on devrait penser à la possibilité de permettre à votre compagnie de se rendre au littoral en Colombie-Britannique. Présentement vous vous rendez à Port-Mann qui est le terminus. Puis, il vous faut vous servir de lignes louées qui vous coûtent \$15 le wagon de cet endroit à Vancouver. Votre terminus est dans les plaines. De là vous devez alors amener vos wagons à quai et payer d'autres frais pour faire sortir votre grain et vos marchandises de Vancouver. Je pense que vous perdez beaucoup d'argent par votre dépendance du *Great Northern*, du Pacifique-Canadien et des chemins de fer du port de Vancouver. Vous êtes pris au centre de Vancouver. Si vous avez des marchandises pour l'Orient, il vous faut vous rendre à quai et payer \$15 le wagon.

Tandis que j'y suis, je voudrais savoir ceci; pourquoi les navires qui ont des cargaisons à destination de l'est ne se rendent-ils pas jusqu'au port de Vancouver au lieu de se servir du Canadien-National à partir de l'île de Vancouver et payer des frais de transport pour amener la cargaison de l'île de Vancouver à Port-Mann? Rien n'empêche les navires de Grande-Bretagne et des autres pays qui transportent de la laine, de la soie et d'autres cargaisons à destination de l'est de se rendre au port de New-Westminster, et le transport des chargements par voie ferrée au lieu de maintenir un service de wagon du Canadien-National pour les transférer de l'île de Vancouver à Port-Mann.

M. VAUGHAN: Nous aimerions que certains de ces navires se rendent à New-Westminster. Là encore nous ne pouvons les obliger à le faire. Ce que vous dites de notre situation à Vancouver est tout à fait vrai. Elle n'est pas favorable. Nous avons essayé de la régler. Nous l'avons étudiée à diverses reprises. Nous avons un contrat assez intéressant avec le *Great Northern*. La Commission du port contrôle un certain nombre de voies ferrées à cet endroit, mais le Pacifique-Canadien en contrôle la majorité.

M. REID: Le Pacifique-Canadien contrôle le littoral à Vancouver.

M. VAUGHAN: À plusieurs reprises nous avons considéré la possibilité d'en venir à une entente satisfaisante. La question est maintenant à l'étude parce que nous nous rendons compte que notre situation n'est guère enviable à Vancouver pour ce qui a trait au commerce d'importation et d'exportation.

M. REID: Vous travaillez pour les autres chemins de fer. \$15 le wagon pour traverser un pont pour entrer à Vancouver est un droit de péage élevé.

M. VAUGHAN: Je pense que la Commission du port est à étudier la chose, monsieur Chevrier.

L'hon. M. CHEVRIER: Cette question est à l'étude depuis des années.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous dit, monsieur Hazen, que vous n'avez pas reçu d'avis de convocation pour une séance aujourd'hui?

M. HAZEN: Non, je ne crois pas avoir reçu d'avis de convocation; je n'en ai pas reçu pour aucune assemblée. J'ignore quand j'ai ouvert ma case postale hier soir. Il y a peut-être eu un oubli. Peut-être m'a-t-on envoyé un avis et ne l'ai-je pas reçu. Je puis ne pas l'avoir vu. Je ne blâme personne pour cela. C'est ce qui explique mon arrivée tardive ce matin.

Le PRÉSIDENT: Puis-je dire aussi, monsieur Hazen, que j'ai reçu une communication touchant le projet de Portland et les lignes Moore-McCormick, d'un autre député, M. Isnor. Lorsque M. Fraser se présentera je la lirai en même temps et il pourra répondre à toutes les questions si cela convient.

M. JACKMAN: À la page 4 au poste déductions du revenu, résultats d'exploitation de propriétés exploitées séparément nous avons subi une perte de \$600,000 l'an dernier contre un profit de \$337,000 l'année précédente.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pouvons-nous pas discuter cela à la page 12? Je croyais que nous avions fini la page 4 et que nous en étions à la page 12.

M. MUTCH: Nous en étions à celle-ci lors de l'ajournement. Nous n'y sommes pas encore revenus.

L'hon. M. CHEVRIER: Auriez-vous la bonté de poser votre question concernant la page 12?

M. JACKMAN: J'ignore le pourquoi de ce procédé.

L'hon. M. CHEVRIER: Il en résulte ceci: que si nous voulons consacrer une quinzaine à la discussion de ce rapport, je suppose que nous le pourrions.

Le PRÉSIDENT: Quelle était la question?

M. JACKMAN: Je vois un poste dont je ne connais rien et il est assez important. Il figure aux déductions du revenu, les résultats d'exploitation de propriétés exploitées séparément. Pour commencer, j'ignore ce qu'elles sont. On voit en lettres

grasses une perte de \$600,000 et il est indiqué en italiques un profit de \$337,000 pour l'année précédente, soit environ un million de dollars de différence. J'ai simplement demandé une explication là-dessus.

M. COOPER: Veuillez vous reporter d'abord à la page 22.

M. JACKMAN: Préférez-vous que je soulève ce point plus tard?

M. COOPER: Je puis disposer maintenant. Je vous demanderai de vous reporter à la page 22 où figure une liste des compagnies qui forment notre réseau. Vous remarquerez qu'un certain nombre d'entre elles sont identifiées par un astérisque. Ce sont celles dont les résultats d'exploitation figurent à ce compte. Vous y voyez les *Canadian National Railways (France)*, la *Canadian National Realities Limited*, la *Canadian National Steamship Company Limited*, la *Canadian National Transportation, Limited*. Je crois qu'il y en a 27 en tout. Voulez-vous les résultats de chacune?

M. JACKMAN: De façon générale. Elles vous ont entraîné des pertes cette année en comparaison de l'année précédente.

M. COOPER: Certaines ont réalisé des bénéfices et d'autres ont subi des pertes, mais l'ensemble a produit des pertes. Par exemple, l'une d'elles est la *Northern Alberta Railways*, que nous exploitons conjointement avec le Pacifique-Canadien. Elle a eu des pertes de \$663,000 en 1947 (la moitié de notre part) contre une perte de \$495,000 l'année précédente. Les pertes seules de la *Northern Alberta Railways*, soit \$663,000, expliquent les pertes dans ce groupe. La *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company* a subi en 1947 des pertes de \$220,000 contre des pertes de \$35,000 l'année précédente. Le *Canadian Northern Land Department* qui en 1947 a réalisé un profit de \$248,000 en avait réalisé un de \$618,000 l'année précédente. Le nombre des terres vendues dans l'Ouest canadien a beaucoup diminué. La *Canadian National Steamships* sur le littoral du Pacifique a subi des pertes de \$95,000 en 1947 contre un faible bénéfice en 1946. Ces quatre ou cinq compagnies que j'ai citées sont les principales dans ce groupe de 27, exploitées séparément.

M. JACKMAN: En d'autres termes, certaines des filiales—vous les appelez compagnies exploitées séparément—ont été aussi atteintes que le Réseau l'an dernier en comparaison de l'année précédente?

M. COOPER: Oui, elles ont dû aussi faire face à la hausse croissante des frais de la main-d'œuvre et des matériaux.

M. JACKMAN: La perte principale provient peut-être du service des terres du Canadien-National?

M. COOPER: Il n'y a eu pas de perte.

M. JACKMAN: Un bénéfice moins élevé.

M. COOPER: Oui. Le service des terres a réalisé un bénéfice de \$370,000 moins élevé.

M. JACKMAN: Soit sur la vente des terres agricoles, ou pour l'élevage?

M. COOPER: Oui, d'étendues dans l'Ouest canadien accordées au *Canadian Northern* et au Grand-Tronc-Pacifique lorsqu'on en a projeté la construction.

M. JACKMAN: Je croyais que la *Canadian Northern Prairie Lands Company* avait anciennement acquis toutes vos terres.

M. VAUGHAN: Non, c'était une compagnie indépendante tout à fait distincte du chemin de fer.

M. JACKMAN: Elle a obtenu des terres de chemins de fer, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui. Je crois qu'elle en avait acheté une partie des *Canadian Northern Railways*.

M. JACKMAN: Vous reste-t-il encore de grandes étendues?

M. COOPER: Je ne le crois pas, mais je puis obtenir le chiffre et vous le communiquer.

M. JACKMAN: En reste-t-il beaucoup en Saskatchewan?

M. COOPER: Je ne saurais dire.

M. JACKMAN: Quand vous avez vendu des terres avez-vous réservé les droits aux minéraux?

M. VAUGHAN: Dans la plupart des cas.

M. JACKMAN: En Saskatchewan?

M. VAUGHAN: Nous avons dû y renoncer à quelques-uns afin d'éviter les impôts.

M. JACKMAN: Vous suivez cette ligne de conduite lorsqu'on vous impose?

M. VAUGHAN: Oui. Nous produirons un état des terres invendues.

M. JACKMAN: Avez-vous eu la chance de découvrir des minéraux dans ces terres?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas eu encore de grande mise en valeur des minéraux sur nos terres.

M. JACKMAN: Vous attendez-vous que votre service des terres continue à fonctionner pendant plusieurs années ou s'il a presque fini maintenant?

M. COOPER: Il possède certaines terres non encore vendues et des terres sous contrat, dont les paiements sont annuels. Certains de ces contrats embrassent une longue période.

M. JACKMAN: Vous attendez-vous que ce compte subsiste encore dix ans?

M. COOPER: Je le croirais.

M. VAUGHAN: Notre service des terres s'occupe d'autres choses que des terres des prairies. Il doit s'occuper de terrains urbains, de droits de passage et de questions analogues.

M. HAZEN: Je voudrais élucider un point. A propos des chiffres que m'a donnés M. Cooper relatifs à l'édifice de l'aviation civile internationale, il m'a dit, ainsi que je l'ai consigné, que votre estimation était de \$3,572,000 l'an dernier et de \$3,840,000 maintenant. Ce sont les chiffres que j'ai cités. Sont-ils exacts?

M. COOPER: Ce sont ceux que j'ai cités tantôt.

M. HAZEN: Je veux y attirer votre attention. Il doit y avoir quelque erreur. Vous dites à la page 20 des Témoignages du Comité de l'an dernier: "Le coût estimatif de l'édifice de l'aviation internationale, c'est son nom, est de \$3,936,000. Les frais d'exploitation prévus sont de \$406,000 par année. Les recettes annuelles prévues se chiffrent par \$544,000". Ce sont les recettes brutes. Vous remarquerez que le chiffre que je viens de lire est de \$3,936,000. Il diffère des chiffres que vous avez cités tantôt. Je me suis demandé si vous pouviez faire une rectification.

M. COOPER: Il me faudrait me reporter aux chiffres. Cela s'explique simplement parce que l'an dernier nous avions dit que cet édifice comporterait un édifice attenant et les chiffres que j'ai cités comportaient certains travaux ferroviaires qui entraient tous dans le même projet. A ce sujet, nous avons effectué certains travaux uniquement pour le chemin de fer et tout à fait étrangers à l'édifice de l'aviation. L'an dernier nous envisagions le projet comme formant plus ou moins un tout. J'ai morcelé les chiffres cette année et je vous ai donné séparément ceux pour cet édifice de ceux de l'édifice attenant et des travaux ferroviaires.

M. HAZEN: Ils m'intriguent encore quelque peu parce que vous nous avez donné le coût estimatif et les intérêts.

M. COOPER: Je vous en ai donné l'explication.

M. HAZEN: On n'en a pas fait mention l'an dernier.

M. COOPER: Je vous le concède. L'an dernier la discussion nous a, pour ainsi dire, été imposée et nous n'avions pas la ventilation de nos estimations. Nous savions ce que nous ferions et je vous ai alors fourni les chiffres. Douze mois se sont écoulés et nous avons eu l'occasion de morceler les chiffres pour les différentes

parties. Vous m'avez demandé aujourd'hui quel était le coût de l'édifice de l'aviation, séparément de tous les autres projets, et je vous l'ai donné.

M. HAZEN: Un instant. Je suis encore embarrassé parce que vous dites que le coût estimatif de l'édifice principal—c'est celui-ci—est de \$3,936,000. C'est son coût. Vous nous avez dit ensuite à combien s'élèveraient les intérêts sur cet édifice, soit \$406,000. Vous dites maintenant que les \$3,936,000 comprenaient autre chose.

M. COOPER: Ils comprenaient. . . .

M. HAZEN: Vous dites que les chiffres que vous nous avez fournis aujourd'hui sont exacts et que les autres sont erronés?

M. COOPER: Non, je dis que les deux sont exacts. Si étrange que cela paraisse, je répète que les deux sont exacts, mais que nous parlons d'un sujet légèrement différent. L'édifice que nous avons en vue l'an dernier était celui de l'aviation avec une construction attenante à l'immeuble qui devait être construit. Il y a un an nous pensions construire cet immeuble. Je vous ai donné le coût estimatif de la première étape qui comprenait l'édifice de l'aviation et la construction attenante. Cette dernière est peu importante et réunit ensemble les deux édifices.

M. HAZEN: Ensuite vous m'avez fourni les intérêts.

M. COOPER: Je peux vous les donner de nouveau.

M. HAZEN: Parlez-vous de ceux de. . . .

M. COOPER: Des deux.

M. HAZEN: Simplement de l'édifice de l'aviation ou de l'édifice attenant?

M. COOPER: Non, je vous ai donné les intérêts pour les deux. Si vous voulez avoir ceux pour l'édifice de l'aviation, je vous les fournirai.

M. HAZEN: Je voudrais avoir les intérêts si nous ne les avons pas. Je voudrais ceux concernant l'édifice de l'aviation d'après le coût actuel estimatif.

M. COOPER: On évalue les intérêts annuels à \$424,718.

M. HAZEN: Ils ont monté de près de \$18,000. A combien estimez-vous vos recettes annuelles?

M. COOPER: Si nous prenons pour base \$2.75 le pied elles seront de \$555,000.

M. HAZEN: Ce sont les mêmes.

M. COOPER: Est-ce là le chiffre que j'avais l'an dernier?

M. HAZEN: C'était \$544,000.

M. COOPER: Ces recettes seront de \$555,000. Nous les établissons encore d'après la base de \$2.75 le pied mais j'ai expliqué que nous allons probablement augmenter ce loyer, mais à \$2.75 le pied les recettes annuelles sont calculées à \$555,365. Je suis convaincu que la différence entre les deux chiffres s'explique par la superficie en pieds carrés qui change de temps à autre selon la façon dont l'espace est aménagé.

Le PRÉSIDENT: Est-ce clair, monsieur Hazen?

M. HAZEN: Il n'y a rien à ajouter?

M. COOPER: Non, monsieur. Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

M. HAZEN: Je crois que lorsque je vous ai d'abord interrogé, vous avez dit qu'il vous faudrait aller chercher d'autres renseignements, mais vous les avez tous ici.

Le PRÉSIDENT: Passons aux pages 12 et 13, formant le bilan consolidé. Vous voudrez peut-être poser nombre de questions à M. Cooper ou il se peut qu'il veuille faire une déclaration ou la discuter d'abord avec vous. J'ai oublié comment nous avons procédé l'année dernière.

M. JACKMAN: Il y a une très grande différence entre l'escompte sur la dette consolidée, l'amortissement de l'escompte sur cette dette, entre les deux années. Ce poste renferme-t-il quelque chose de spécial?

BILAN AU 31 DECEMBRE 1947 — ENSEMBLE DU RESEAU

ACTIF		PASSIF	
PLACEMENTS:		ACTIONS:	
Immobilisations en voie et matériel.....	\$2,009,365,828.19	Actions de filiales entre les mains du public.....	\$ 4,570,940.00
Améliorations aux propriétés louées..	2,152,436.91		
Propriétés diverses.....	62,363,084.92		
	<u>\$2,073,881,350.02</u>	DETTE A LONG TERME:	
Fonds de capital et autres fonds de réserve:		Dettes consolidées non échues:	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 666,500.00	Entre les mains du public.....	\$ 572,554,357.52
Autres actifs au prix de revient...	6,781,396.90	A titre de placement dans des fonds spéciaux.....	10,305,404.37
	<u>7,447,896.90</u>		<u>582,859,761.89</u>
Fonds pour entretien ultérieur.....	25,000,000.00	DOMINION DU CANADA—PRETS.....	689,470,348.51
Placements dans les filiales.....	59,794,603.17		
Autres placements:		EXIGIBILITÉS:	
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 80,000.00	Reliquats à payer, trafic et service des wagons—crédit.....	\$ 11,920,679.59
Autres actifs au prix de revient...	874,035.29	Comptes apurés et salaires à payer..	21,203,965.16
	<u>954,035.29</u>	Divers comptes à payer.....	6,767,441.33
	<u>\$2,167,077,885.38</u>	Arriérés d'intérêts.....	4,738,811.97
DISPONIBILITÉS:		Intérêts à payer au Dominion du Canada.....	18,858,212.91
Encaisse.....	\$ 13,538,605.15	Intérêts courus et non échus.....	5,984,356.75
Placements temporaires de fonds liquides.....	5,477,649.66	Comptes à payer.....	6,642,662.13
Dépôts spéciaux.....	5,191,995.19	Impôts courus.....	3,677,647.31
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs.....	16,708,642.43	Divers.....	1,856,785.42
Divers comptes à recevoir.....	9,979,480.59		<u>81,650,562.57</u>
Avances aux Lignes aériennes Trans-Canada.....	1,000,000.00	COMPTES CRÉDITEURS:	
Dominion du Canada—Solde dû sur déficit du chemin de fer.....	3,885,194.28	Réserve pour la pension contractuelle \$	40,915,000.00
Matériaux et approvisionnements...	62,945,537.23	Autres.....	5,565,397.93
Intérêts et dividendes à recevoir...	632,048.21		<u>46,480,397.93</u>
Comptes à recevoir.....	3,628,282.95	RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE:	
Divers.....	356,308.35	Réserve pour assurances.....	\$ 12,340,768.96
	<u>123,343,744.04</u>	Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement.....	99,925,359.96
COMPTES DÉBITEURS:		Réserve pour dépréciation—lignes au É.-U.—voie et matériel.....	25,120,276.76
Avances au fonds de roulement.....	\$ 383,586.10	Amortissement de projets de défense..	3,501,861.23
Fonds d'assurances:		Réserve pour entretien ultérieur.....	25,000,000.00
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 5,549,904.37	Autres réserves.....	1,023,474.84
Autres actifs au prix de revient...	6,790,864.59	Autres comptes d'ordre.....	8,135,334.38
	<u>12,340,768.96</u>		<u>175,047,076.13</u>
		PART DE PROPRIÉTAIRE—DOMINION DU CANADA (voir note)	
		Représentée par:—	
		1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la <i>Canadian National Railway Company</i>	\$ 18,000,000.00

COMITÉ SESSIONNEL DES CHEMINS DE FER

Fonds de la pension contractuelle:			
Valeurs du réseau au pair.....\$	4,009,000.00		
Autres actifs au prix de revient...	36,906,000.00		
		40,915,000.00	
Autres comptes débiteurs.....		2,850,123.59	
			56,489,478.65
COMPTES D'ORDRE:			
Comptes payés d'avance.....\$		71,821.18	
Escompte sur la dette consolidée....		4,322,828.22	
Divers.....		2,969,230.70	
			7,363,880.10
			<u>\$2,354,274,988.17</u>

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947.

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles ont été apportées dans les comptes du réseau National, au 1er janvier 1923, des livres des différentes compagnies et des chemins de fer de l'État.

Sur les lignes au Canada, la comptabilité de dépréciation ne s'applique au matériel que depuis le 1er janvier 1940, et la comptabilité de retrait continue à s'appliquer aux propriétés immobilières.

Sous réserve de ce qui précède, nous certifions qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1947, et que l'état des revenus relatif audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947 est dressé correctement.

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, nous avons présenté au Parlement un rapport sur notre vérification annuelle. Le dit rapport pour l'exercice 1947 consiste principalement en explications sur les comptes financiers, mais il mentionne également des questions que nous jugeons susceptibles d'intéresser le Parlement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,

Le 10 mars 1948.

Comptables agréés.

5,000,000 d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada..	378,518,135.02	
Immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'État	377,677,766.12	
		774,195,901.14

PASSIFS ÉVENTUELS:		
Importants passifs éventuels figurant à l'annexe.		<u>\$2,354,274,988.17</u>

NOTE:—La Part de propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, comme en font foi les Comptes publics du Canada conformément à la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

T. H. COOPER
Vice-président et contrôleur.

M. COOPER: Oui. Nous avons deux émissions dont le paiement pouvait être exigé dans les premiers mois de 1948. Nous avons une émission de \$20 millions d'obligations, 3 p. 100, dont nous pouvions exiger le paiement le 1er février 1948 et une autre émission de \$25 millions d'obligations, 3 p. 100, dont le paiement pouvait être demandé le 15 février 1948. Ces émissions ont été rachetées en 1947 et l'escompte non expiré a été défalqué de l'état des revenus de 1947.

M. JACKMAN: Ces obligations étaient-elles payables au Canada seulement?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. COOPER: Ce sont toutes des obligations canadiennes?

M. JACKMAN: Et elles ont été remboursées au Canada?

M. COOPER: Nous avons emprunté les fonds du Gouvernement.

M. JACKMAN: A courte échéance?

M. COOPER: A longue échéance.

M. JACKMAN: A 3 p. 100?

M. VAUGHAN: Nous les avons empruntés à 2½ p. 100.

M. JACKMAN: Le poste suivant est assez important aussi, frais divers imputables sur le revenu, \$457,000 contre \$1,130,000. Inclut-il quelque particularité?

M. COOPER: Il s'agit naturellement d'une réduction. Elle dépend de l'abolition de l'escompte sur le numéraire des États-Unis.

M. JACKMAN: Le 5 juillet 1945?

M. COOPER: Je crois que c'était en 1946.

M. JACKMAN: De sorte que pendant six mois vous avez eu une prime de 10 p. 100 mais pas après?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Cette réduction explique beaucoup ce résultat?

M. COOPER: C'est un gain dû à la libération de l'escompte sur le numéraire des États-Unis.

M. JACKMAN: Il est agréable de savoir que quelqu'un y gagne.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions sur la page 12?

M. McLURE: J'en ai une sur la page 9. Je ne croyais pas que vous en aviez fini avec la page 8. Elle concerne le crédit touchant le transbordeur de Northumberland adopté récemment, le poste 557. Je m'oppose à ce qu'on dise que c'est un déficit. Ce crédit se rapporte au déficit pour les transbordeurs de l'île du Prince-Édouard, de quelque \$900,000. J'ai prétendu l'an dernier qu'il ne devrait pas figurer aux comptes publics en tant que déficit mais apparaître comme affectation comme toutes les autres affectations du Gouvernement acquittées à même le revenu consolidé. C'est la seule du genre et elle figure comme déficit contre l'île du Prince-Édouard.

L'hon. M. CHEVRIER: Le chemin de fer de la baie d'Hudson figure aussi comme déficit.

M. McLURE: Prenez les canaux dans l'Ontario et le Québec. Leur construction a coûté des centaines de millions de dollars et leur déficit atteint chaque année \$4 ou \$5 millions. Cette somme n'est jamais imputée à titre de déficit contre le Québec ou l'Ontario mais toujours comme affectation et elle devrait figurer semblablement dans notre comptabilité, soit une affectation du Gouvernement acquittée à même le revenu consolidé et ne pas être indiquée comme déficit.

L'hon. M. CHEVRIER: Toutes les subventions pour les affectations apparaissent comme déficits lorsqu'il en existe dans les provinces au Canada. Les autres crédits supplémentaires du 31 mars 1948 renferment un crédit en vue de faire face aux déficits dans l'Ontario et le Québec ainsi que dans les provinces de l'Est et de l'Ouest.

M. McLURE: Figurent-ils comme déficits? Prenez les canaux; ils n'apparaissent jamais comme déficitaires. Leurs frais sont toujours défrayés à titre d'affectations.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est différent.

M. McLURE: Dans le contrat de 1873 cela figurait aussi comme affectation et non pas comme déficit.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une subvention pour une affectation.

M. McLURE: Ce n'est pas une subvention au sens exact de ce terme.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose que nous pourrions nous lancer dans une discussion sur la légalité de l'expression "subvention".

M. McLURE: Ce serait aussi facile de l'appeler affectation tout comme les autres au lieu de la faire apparaître comme déficit.

L'hon. M. CHEVRIER: L'exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson figure aussi comme déficitaire.

M. McLURE: C'est différent. Il n'est pas lié par contrat pour assurer un service. D'après le contrat la province de l'île du Prince-Édouard l'est. Je ne veux pas revenir sans cesse sur ce sujet, mais il est toujours douloureux.

L'hon. M. CHEVRIER: Je me rends compte maintenant de son importance.

M. McLURE: J'espère que lorsque ce montant reviendra une autre année ce sera comme affectation plutôt que déficit.

M. JACKMAN: Le président signale à la page 7: "En plus d'influencer le coût d'exploitation, cette majoration de prix a forcé le chemin de fer à augmenter son capital d'exploitation". Je me rends compte comment vous compensez votre déficit si vous en avez un; par un crédit voté par le Parlement, mais s'il vous faut accroître votre fonds de roulement vous le placez simplement au budget.

M. VAUGHAN: Notre budget y pourvoit cette année.

M. JACKMAN: Le budget n'a pas encore été déposé.

M. BROWN: Non, nous étudierons cela à la fin.

Le PRÉSIDENT: La page 12 contient-elle autre chose qui intéresse le Comité?

M. NICHOLSON: À cette page je remarque \$12,340,768 dans la caisse d'assurance. Je me demande si M. Cooper a les données pour ces quelques dernières années. Depuis combien de temps ce poste excède-t-il \$12 millions?

M. COOPER: Il est resté à \$12 millions depuis quelque temps. La caisse comporte réellement un plafond. Nous le croyons suffisant pour nous protéger contre tous les risques et il a été convenu que si elle renferme un surplus à la fin de l'année nous le transportons à la comptabilité du réseau et s'il a un déficit nous acquittons la prime supplémentaire. Je crois que nous n'avons eu un déficit qu'une année. Le chiffre de la caisse ne varie pas d'une année à l'autre.

M. NICHOLSON: Avez-vous le montant des pertes pendant une période d'années? Pouvons-nous en prendre connaissance?

M. COOPER: Des pertes imputées sur la caisse?

M. NICHOLSON: Oui.

M. COOPER: Je puis vous les donner pour 1947, ainsi que pour les années précédentes. En 1947 nos pertes imputées sur la caisse ont été de \$400,000. Notre revenu sur la prime a été de \$102,000. Notre revenu provenant de placements a atteint \$597,000. Nos pertes ont été de \$400,000. Les frais administratifs se sont élevés à \$21,000, d'où un bénéfice de \$277,000 qui a été transporté de la caisse à l'état du revenu du réseau.

M. NICHOLSON: Combien avez-vous dit?

M. COOPER: \$277,000.

M. NICHOLSON: Serait-ce trop vous demander que d'obtenir les chiffres pour la dernière décennie?

M. COOPER: Ce nous serait très facile.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser touchant la page 12?

M. HAZEN: Je voudrais en poser une. J'ignore si j'enfreins ou non le règlement. Je vois à la page 10:

Nous désirons de nouveau attirer l'attention sur l'inégalité des conditions qui affectent la concurrence entre le rail et le pneu.

A mon sens il est très important d'attirer l'attention du Gouvernement sur cela. Je veux demander à M. Vaughan s'il a étudié quelque solution pour cette situation? Avez-vous quelques propositions sur ce qu'on devrait faire?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous en avons offert une en 1939 alors que M. Howe a présenté un bill en vue de modifier la Loi des transports.

M. HAZEN: En quelle année?

L'hon. M. CHEVRIER: On m'apprend que c'était en 1938—ce bill comportait un passage qui devait assurer la juridiction de la Commission des transports sur certaines routes. L'opposition des provinces a été telle qu'il a fallu le retirer. Les provinces sont d'avis qu'elles sont les maîtresses de leurs routes et elles ne goûtent pas l'ingérence du Gouvernement fédéral dans ce domaine. A moins d'une entente entre celui-ci et les provinces sur ce sujet très délicat, je ne crois pas que vous allez constater qu'il serait très désireux, vu l'attitude qu'il avait assumée à la session de cette année-là de présenter une loi qu'on pourrait interpréter comme susceptible de ravir aux provinces certains de leurs droits.

L'hon. M. CHEVRIER: Il en résulte effectivement un problème de solution très ardue. Bien que je n'offre que ma propre opinion à son sujet, pour moi il entre dans la sphère des relations fédérales-provinciales.

M. HAZEN: J'allais proposer qu'on pourrait peut-être le présenter plus tard à une conférence fédérale-provinciale avec l'espoir d'aboutir à une solution.

L'hon. M. CHEVRIER: Le livre vert renfermait une série de postes au programme et mentionnait aussi le problème du transport. Malheureusement, on ne l'a jamais abordé.

M. HAZEN: Il me paraît y avoir une grande absence d'égalité.

L'hon. M. CHEVRIER: J'en conviens.

M. HAZEN: Ainsi que le président vient de le dire, c'est très malheureux.

M. VAUGHAN: Nous avons un service qui a étudié cela avec grand soin et qui possède des données complètes à ce sujet, mais ainsi que M. Chevrier l'a dit, c'est un sujet délicat à traiter.

M. NICHOLSON: Je me demande si le ministre a pris quelques mesures depuis qu'il dirige le ministère, en vue d'essayer de convoquer une conférence fédérale-provinciale afin de tenter d'en venir à une entente quelconque.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pris aucune mesure de ce genre et ne me propose pas d'en prendre après avoir constaté ce qui s'est produit à la dernière conférence fédérale-provinciale. Avant d'entreprendre quoi que ce soit, je voudrais avoir l'assurance qu'il y aurait quelque possibilité d'entente, mais sachant ce qui est arrivé en 1938 je doute fort que les provinces aient changé d'avis.

M. NICHOLSON: Il y a dix ans de cela. Cette question constitue un problème national important. Parce qu'une conférence a échoué ce n'est pas une raison pour ne pas tenter d'en convoquer une autre.

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être.

M. GIBSON: N'est-ce pas un fait que les chemins de fer transportent une tonne-marchandises-mille moins cher que toute autre forme de transport terrestre?

M. VAUGHAN: Oui, par le transport en masse si on tient compte de tous les facteurs de coût; cela n'est pas douteux.

M. GIBSON: Croyez-vous que vous pourriez concurrencer les camions rien que d'après de facteur de base?

M. VAUGHAN: Oui. Par exemple, le chemin de fer est obligé de construire sa propre emprise. Il lui faut l'entretenir. Il doit payer des intérêts et des taxes sur celle-ci.

M. HAZEN: Il vous faut aussi verser des salaires plus élevés.

M. VAUGHAN: Oui. Cela est hors de tout doute, mais après tout il faut tenir compte des éléments du coût. Il a été prouvé sans conteste à de nombreuses reprises qu'aux États-Unis et au Canada le chemin de fer reste la forme de transport meilleur marché pour les distances supérieures à 50 ou 100 milles.

M. MOORE: Il devrait être possible de prendre des dispositions pour que le transport par camion aide le chemin de fer.

M. VAUGHAN: Nous avons conclu de nombreux arrangements avec les compagnies de camionnage pour le transport par route et par rail chaque fois que nous croyons qu'il est de notre avantage de le faire. Ils prennent constamment plus d'extension.

M. JACKMAN: Je voudrais poser une question juridique et peut-être M. Macmillan se prononcerait-il concernant les terres de la Saskatchewan appartenant au réseau et dont il a réservé les droits aux minéraux. Il y a maintenant renoncé à cause de l'impôt.

L'entente entre le Gouvernement fédéral et la province nouvellement établie de la Saskatchewan renfermait-elle quelque disposition en vue de protéger ceux dont les droits aux minéraux leur avaient été conservés, pour qu'ils ne fussent pas perdus?

M. VAUGHAN: Peut-être M. MacMillan pourrait-il vous répondre.

M. MACMILLAN: Je ne le puis réellement pas, ne connaissant pas les termes de l'entente, mais je doute que la loi renferme une disposition en ce sens.

M. VAUGHAN: D'après de que j'en sais, elle ne renferme rien.

M. JACKMAN: A propos des forces hydrauliques du Manitoba, il existe une réserve très précise quant à ce que cette province peut accomplir concernant les forces hydrauliques accordées à divers intéressés, s'ils en ont pris possession subséquentement. En réalité, il ne s'agit pas d'une forme de prise de possession, mais cela a pour effet d'obliger les personnes dont les droits aux minéraux leur ont été réservés d'y renoncer.

M. VAUGHAN: Tous les intéressés ont fait de fréquentes représentations à la Saskatchewan à ce sujet.

M. JACKMAN: Au point de vue juridique, vous n'êtes pas protégé.

M. VAUGHAN: Non, pas d'après ce que j'en sais.

M. JACKMAN: A propos des renseignements généraux sur les impôts, vous avez dit qu'avec l'expiration de l'entente entre le Dominion et les provinces pour fins de guerre, il y a un poste à considérer, en tant que le réseau en général n'accuse pas de bénéfice, relativement à sa taxation imposée dans l'Ontario et le Québec.

M. VAUGHAN: M. Cooper a les détails là-dessus.

M. COOPER: Elle est calculée d'après la longueur des voies dans la province?

M. JACKMAN: On y avait renoncé pendant la guerre?

M. COOPER: Oui. Pendant cinq ans ces provinces ont consenti à se retirer du domaine des impôts sur les compagnies et sur le revenu personnel, ainsi donc elles n'ont perçu aucun impôt de sociétés pendant la période de cinq ans.

M. JACKMAN: Au lieu de payer des impôts sur les sociétés à l'une ou l'autre de ces provinces?

M. COOPER: Pendant la durée de l'entente, aucune taxe n'a été payée à ces provinces.

M. JACKMAN: Mais auparavant vous acquittiez des impôts non pas sur les résultats nets, mais d'après la longueur des voies?

M. COOPER: C'est cela.

M. JACKMAN: De sorte que vous êtes revenus à la base des longueurs de voies pour les profits ou pertes?

M. COOPER: Nous sommes exactement où nous en étions avant l'entente de cinq ans.

M. JACKMAN: Avez-vous à portée le chiffre des impôts payés d'après la longueur des voies?

M. COOPER: Ils se sont totalisés à \$457,000 pour l'Ontario en 1947; à \$60,000 dans le Québec. Il y a une différence en ce que les municipalités de Québec ont des pouvoirs de taxation plus étendus qu'en Ontario.

M. JACKMAN: Ne croyez-vous pas à l'égard de toute cette question de taxation de bénéfiques que si vous pouviez démontrer que vous ne réalisez pas de bénéfiques dans l'une ou l'autre de ces provinces, que l'argument voulant que vous ne devriez pas payer d'impôts serait bien motivé, parce que vous auriez pas de recettes suffisantes pour cela?

M. COOPER: Ce n'est pas une taxe sur les recettes, mais plutôt sur la valeur de la propriété, évaluée dans ce cas, par la longueur des voies ferroviaires dans la province.

M. JACKMAN: Assurément. On a pris cela pour base au lieu de pouvoir répartir les recettes par province.

M. MACMILLAN: Je ne le crois pas, parce que l'Ontario a depuis de nombreuses années un *Railway assessment Act* qui est un statut en vertu duquel les installations ferroviaires sont imposées pour taxation municipale. Cette loi exclut certaines installations et permet l'imposition, mais l'emprise est imposée d'après sa valeur, la valeur moyenne des terres contiguës. Les installations, constructions, édifices et autres postes analogues sont exemptés, sauf ces installations qui exigent l'emploi de main-d'œuvre. Ce n'est pas tout à fait le texte du statut, mais c'est un exposé approximatif de la situation.

M. JACKMAN: C'est toujours au lieu de l'impôt municipal plutôt que de l'impôt sur le revenu.

M. MACMILLAN: Oui.

M. JACKMAN: Cela a été abandonné à titre d'impôt sur le revenu de la compagnie et des particuliers au cours de la guerre?

M. COOPER: Non. Il s'agissait d'un impôt provincial dérogatoire.

M. MACMILLAN: Il existe deux systèmes. L'impôt provincial qui a été abandonné par la province au cours de la période de mise à exécution de l'accord fédéral-provincial, et aussi les impôts municipaux sur les installations.

M. JACKMAN: Cela a été inclus dans l'accord fédéral-provincial; l'impôt que vous payez actuellement aux gouvernements de l'Ontario et du Québec, vous ne le payiez pas durant la guerre?

M. COOPER: Nous avons continué à payer les impôts municipaux au cours de la période de cinq ans.

M. JACKMAN: Mais le rapport du président dit: "Impôts. La provision faite au bilan pour les impôts a dû être augmentée de \$2,765,075 à cause surtout d'un règlement de réclamations avec les villes de Saint-Jean et Halifax, des impôts rétablis en Ontario et Québec à l'expiration de l'entente conclue en temps de guerre avec l'État..." Voilà une des raisons pour lesquelles le taux de l'impôt a été élevé.

M. COOPER: Les provinces ont établi de nouveaux impôts et des taxes sur les corporations. Dans le cas d'un chemin de fer, les impôts sont basés sur la longueur des lignes; dans le cas des téléphones, ils sont basés sur autre chose; et dans le cas des compagnies de messageries, sur autre chose encore. Mais en ce qui concerne

les chemins de fer, les impôts sont calculés d'après la longueur des lignes dans la province.

M. JACKMAN: C'est un impôt que vous devez payer maintenant et qui n'existait pas au cours des années de guerre.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il une question sur la page 13?

M. McLURE: Étant donné que les autobus se rendent jusqu'au transbordeur de Borden, les chemins de fer Nationaux du Canada sont-ils autorisés par la loi à faire payer \$1.50 le voyage à ces autobus pour le voyage jusqu'au transbordeur? C'est un grand inconvénient pour le public. Le service d'autobus peut faire défaut, il se peut que l'accident survienne dans une partie de l'île où il n'existe aucun service de tramways. Puis il faut que les gens descendent de l'autobus à la gare et achètent un billet de cinq ou dix cents, qui devrait être inclus dans la course de soixante cents qu'ils ont parcourue, et il leur faut sortir tous leurs effets. Alors que la compagnie d'autobus, si les voyageurs refusent de payer le \$1.50, les laisse à la première gare. Je me demande donc si le Canadien-National est autorisé par la loi à dire que l'autobus ne peut se rendre au quai.

M. VAUGHAN: Je ne pense pas que nous fassions quoi que ce soit que nous ne soyons pas autorisés à faire.

M. MACMILLAN: D'où l'autobus part-il?

M. McLURE: Il peut venir de Victoria, où il n'existe pas de chemin de fer, ou de Rocky-Point, ou de Charlottetown où il existe un service de chemin de fer.

M. MACMILLAN: Où aboutit-il? Est-ce au quai, en ce qui concerne le prix exigé?

M. McLURE: Si l'autobus se rend au transbordeur, alors on exige le prix.

M. WALTON: Le prix a été exigé depuis bien des années, et je crois qu'il était justifié par l'usage de notre propriété.

M. McLURE: L'usure ne doit pas être considérable, étant donné que c'est la province elle-même qui entretient la route jusqu'au quai. Cette route se rend jusqu'au navire.

M. VAUGHAN: Les autobus sont censés payer une contribution pour l'utilisation de nos installations.

M. McLURE: Non, les autobus utilisent celles du Gouvernement. C'est une question de peu d'importance, mais elle cause de très grands inconvénients. Le montant est minima. Il s'élève probablement à \$1,000 par année.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais ce montant s'ajouterait au déficit, et je reviens à une question que vous avez soulevée il y a un moment, au sujet des griefs que vous exprimez relativement à la méthode utilisée pour publier ce montant dans le coût estimatif. En lisant le rapport Duncan je constate que celui-ci contient une recommandation que les chemins de fer ont observée depuis qu'elle a été formulée. "Nous recommandons de plus qu'en ce qui concerne le service du bateau-passeur, il ne devrait pas être compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer, mais devrait être exploité par l'administration ferroviaire sous un compte distinct pour le ministère. Nous sommes d'avis qu'à cause de son association avec les comptes de chemin de fer, le compte de ce service ne reçoit pas toute l'attention qu'il devrait. Ainsi, c'est en vertu de ladite recommandation que les chemins de fer inscrivent ce montant dans un compte distinct.

M. McLURE: Cela a été enlevé aux chemins de fer en 1932 sur la recommandation de la commission Duncan.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez expliqué pourquoi ce service a été établi de cette manière.

M. McLURE: Mais le montant n'était pas censé être soustrait et puis paraître parmi les déficits.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais c'est exactement ce que dit le rapport.

M. McLURE: Non. Ce montant devait être pris à même le compte du chemin de fer. Ce déficit a toujours été imputable à l'exploitation du chemin de fer, et en 1931 ou 1932, nous avons enlevé ce déficit, de façon qu'il ne soit pas inscrit au débit de notre division du chemin de fer de l'île du Prince-Édouard.

M. VAUGHAN: Il va falloir que nous trouvions ce compte et que nous voyions bien de quoi il s'agit.

M. HAZEN: Pourriez-vous nous fournir le détail du compte rendu des impôts pour la somme de \$9,887,323?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Je ne vous demanderai pas de nous lire cela, si c'est trop long.

Le PRÉSIDENT: Cela sera consigné au compte rendu.

IMPÔTS	
<i>Gouvernement fédéral</i>	<i>1947</i>
Assurance-chômage.....	\$1,156,052
Timbres d'accise.....	115,174
<i>Gouvernement américain</i>	
RR. Retirement Tax Act.....	1,937,103
Assurance-chômage.....	1,011,086
Revenus et excédents de bénéfices.....	140,454
Capital-actions.....	.....
Autres impôts.....	18,119
<i>Autres gouvernements (Grande-Bretagne, Mexique).....</i>	<i>20,145</i>
<i>Provinciaux.....</i>	<i>603,890</i>
<i>Impôts des Etats-Unis.....</i>	<i>1,445,003</i>
<i>Impôts municipaux</i>	
Halifax.....	364,883
Saint-Jean.....	178,263
Montréal.....	1,092,233
Québec.....	45,203
Saint-Lambert.....	24,496
Hamilton.....	41,478
London.....	44,486
Ottawa.....	96,618
Port-Arthur.....	12,968
Stratford.....	36,469
Toronto.....	372,828
Windsor.....	35,935
Winnipeg.....	23,131
Calgary.....	11,837
Edmonton.....	74,227
New-Westminster.....	21,492
Prince-Rupert.....	21,733
Vancouver.....	52,567
Buffalo.....	40,716
Portland, Maine.....	42,792
Autres municipalités.....	805,942
	\$9,887,323

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à la page 13, ou bien faut-il passer à la page 14, "Part de propriétaire"?

M. JACKMAN: Pouvez-vous nous faire connaître le nombre des employés des Télégraphes du Canadien-National?

M. VAUGHAN: Nous pouvons certainement vous procurer ce chiffre. Si nous ne l'avons pas ici. Nous l'avons peut-être.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser sur la page 14?

M. VAUGHAN: Non, nous n'avons pas ce chiffre ici, mais nous allons vous le fournir, monsieur Jackman.

Le PRÉSIDENT: Page 14, "Part de propriétaire"; "Capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada".

PART DE PROPRIÉTAIRE—DOMINION DU CANADA

	Solde au 31 déc. 1946	Transactions en 1947	Solde au 31 déc. 1947
CAPITAL-ACTIONS, <i>Canadian National Railway Company</i>	\$ 18,000,000.00	—	\$ 18,000,000.00
CAPITAL-ACTIONS, TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA:			
Valeur initiale fixée à.....	\$270,037,437.88	—	\$270,037,437.88
Surplus de recettes, années 1941-1945..	112,502,061.64	—	112,502,061.64
Gains de capital.....	19,105,651.38	—	19,105,651.38
Pertes de capital.....	21,241,546.47	\$* 1,885,469.41	23,127,015.88
	<u>\$380,403,604.43</u>	<u>\$ 1,885,469.41</u>	<u>\$378,518,135.02</u>
IMMOBILISATIONS DU DOMINION DU CANADA POUR CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.....			
	\$377,614,970.84	\$* 62,795.28	\$377,677,766.21
	<u>\$776,018,575.27</u>	<u>\$ 1,822,674.13</u>	<u>\$774,195,901.14</u>

*Détails en page 19.

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Solde au 31 déc. 1947	P. 100 du Total
PART D'INTÉRÊT:*		
Capital-actions, <i>Canadian National Railway Company</i>	\$ 18,000,000.00	
Capital-actions, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	378,518,135.02	
Immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'État.....	<u>377,677,766.12</u>	<u>\$ 774,195,901.14</u> 37.8%
CAPITAL EMPRUNTÉ:		
Détenu par le public.....	\$582,859,761.89	
Prêts du Dominion du Canada.....	<u>689,470,348.51</u>	<u>1,272,330,110.40</u> 62.2%
	<u>\$2,046,526,011.54</u>	<u>100.0%</u>

*Sauf actions de filiales détenues par le public—\$4,570,940.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, sous la rubrique: "Recettes d'exploitation", à la page 15; avez-vous quelques questions?

M. JACKMAN: Simplement afin de nous rafraîchir la mémoire au sujet de la capitalisation du Canadien-National, car nous ne rencontrons ses fonctionnaires qu'une fois l'année, et nous sommes portés à oublier certains détails; le capital-actions du Canadien-National est de \$18,000,000. Quels sont les éléments qui composent ce capital, monsieur Cooper?

M. COOPER: Nous avons émis pour \$18,000,000; c'est-à-dire que la *Canadian National Railway Company* a émis \$18,000,000 d'actions au fédéral en échange du capital-actions de la *Canadian Northern Railway Company*.

M. JACKMAN: Pour des actions?

M. COOPER: \$18,000,000 forme le montant des actions de la *Canadian National Railway Company* par l'entremise de qui le gouvernement fédéral contrôle le *Canadian Northern*, le *Grand Trunk Pacific*, et les autres compagnies de notre réseau.

M. JACKMAN: Et l'article suivant est le capital-actions dans le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, \$378,518,135.02.

M. COOPER: Vous vous rappelez que dans la Loi sur la revision du capital, 1937, les prêts du Gouvernement pour du capital qui s'élevaient au montant de \$270,000,000 furent échangés pour des actions dans le Trust des titres. Et depuis 1937, la valeur de ces actions a augmenté de \$108,000,000, montant qui constitue le profit net réalisé par le chemin de fer au cours des années de guerre, moins certains profits et pertes sur le capital, qui, en vertu de la loi ci-dessus, devaient s'ajouter ou se déduire de la Part de propriétaire, qui équivaut également aux actions du réseau du Canadien-National possédées par le Gouvernement fédéral. Le troisième article de \$377,000,000 représente les dépenses du Gouvernement relativement aux chemins de fer de l'État faites avant leur incorporation dans le réseau du Canadien-National en 1922; au total, \$774,000,000, qui représentent, en réalité, la part des actionnaires dans le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Quel a été l'amortissement en 1937, lors de la réorganisation du capital en 1937

M. COOPER: Le capital-actions du *Grand Tronc* et du *Canadian Northern* qui, par décisions arbitrales, était jugé sans valeur, et certaines débentures de la province du Canada avant la Confédération, s'élevant au montant de \$262,000,000, ont été amortis; et des prêts s'élevant au montant de \$270,000,000, qui, je l'ai dit, représentaient les prêts à des fins d'immobilisation, ont été transportés d'un compte de dettes à intérêts à un compte de part de capital; les prêts pour combler les déficits s'élevant au montant de \$373,000,000 ont été amortis et l'intérêt sur les prêts s'élevant à un montant de \$530,000,000 ont été amortis.

M. JACKMAN: Quel est le total global?

M. COOPER: La défalcation des prêts que nous a fait le Gouvernement, pour combler nos déficits et nous permettre de payer nos intérêts, s'élève à 904 millions de dollars.

M. JACKMAN: L'intérêt accumulé formit 530 millions de ce montant?

M. COOPER: Oui. Il n'y avait pas d'actif dans cette accumulation. C'était de l'argent perdu il y a bien des années, antérieurement à 1937, et nous avons toujours prétendu que ce solde n'aurait jamais dû figurer dans le bilan des chemins de fer. Le Gouvernement a reconnu notre point de vue lors de l'adoption de la Loi de 1937 sur la revision du capital des chemins de fer, mais nous n'avons défalqué aucune des immobilisations de capitaux du Gouvernement. Il ne faut pas l'oublier, bien qu'on entende dire de temps à autre que la loi ci-dessus a amené une défalcation des placements de capitaux dans les chemins de fer Nationaux du Canada. Je ne crois pas que ce soit la vérité. Tous les capitaux du Gouvernement sont encore inclus dans notre capitalisation, mais jusqu'à concurrence de \$270 millions. La dette portant intérêt est devenue du capital ordinaire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser à ce sujet? Passons maintenant aux recettes d'exploitation.

RECETTES D'EXPLOITATION

	1947	1946
Marchandises.....	\$338,440,473.29	\$296,403,320.83
Réduction des taux dans les provinces Maritimes (20%)	4,141,529.39	3,909,878.07
Voyageurs.....	43,017,689.66	50,128,223.16
Bagages.....	159,926.67	182,522.20
Wagons-lits.....	3,176,570.61	3,587,104.21
Wagons-salons.....	303,941.31	284,444.29
Postes.....	4,583,160.69	4,275,981.70
Agence ferroviaire de messageries.....	460,112.11	118,269.78
Messageries.....	20,791,671.70	19,461,209.16
Autres trains de voyageurs.....	19,479.13	41,901.84
Lait.....	478,090.37	504,275.89
Aiguillage.....	4,061,705.77	3,334,010.96
Transbordements par eau.....	327,782.36	242,268.32
Wagons-restaurants et buffets.....	2,488,583.51	3,104,899.44
Restaurants.....	304,198.06	281,704.48
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	376,722.87	462,921.99
Consigne.....	94,459.66	118,919.06
Emmagasinage—Marchandises.....	174,740.50	140,305.04
Emmagasinage—Bagages.....	61,251.47	77,644.73
Surestarie.....	2,578,673.72	2,270,174.93
Commissions des télégraphes (É.-U.).....	15,500.90	13,580.86
Télégraphes commerciaux.....	7,685,919.00	7,340,019.34
Élévateurs à grain.....	293,964.15	205,476.07
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	784,272.74	868,635.14
Divers.....	2,662,906.54	2,524,982.72
Exploitations en commun—Crédit.....	813,608.63	812,390.49
Exploitations en commun—Débit.....	98,954.81	109,038.81
	<u>\$438,197,980.00</u>	<u>\$400,586,025.89</u>

M. JACKMAN: Le Canadien-National doit-il faire plus de dépenses en immobilisations que le Pacifique-Canadien?

M. COOPER: Je ne le crois pas.

M. JACKMAN: Même au rythme de votre expansion, avec vos projets de nouvelles lignes et d'améliorations?

M. VAUGHAN: Nous avons un plus grand réseau que le Pacifique-Canadien, de sorte qu'il se peut fort bien que nos dépenses en immobilisations soient plus fortes.

M. COOPER: Dans les huit années allant de 1940 à 1947, nos dépenses en immobilisations se sont élevées à \$59 millions, soit à environ \$7 millions par année, ce qui n'est pas beaucoup pour un réseau de chemins de fer de 24,000 milles.

M. JACKMAN: Au cours de ces années, le Pacifique-Canadien a baissé sa dette consolidée très considérablement.

M. VAUGHAN: Nous avons diminué notre dette consolidée chaque année depuis un bon nombre d'années. Nous l'avons baissée de beaucoup. Par exemple, en 1932 nos frais fixes ont atteint \$59,690,000. Nous les avons réduits chaque année depuis, si bien qu'ils ne se chiffrent plus aujourd'hui qu'à \$45,925,000.

M. JACKMAN: Quelle était votre dette?

M. COOPER: En 1932, elle était de \$1,289 millions en tout. En 1947, elle n'était que de 1,272 millions. Par conséquent, entre 1932 et 1947, la dette en immobilisations accuse une diminution de \$17 millions, malgré nos fortes dépenses.

M. VAUGHAN: Dans la même période, les frais fixes ont baissé de \$14 millions par année.

M. COOPER: Le montant de nos achats d'outillage vous intéresse-t-il? De 1940 à 1947, nous avons acheté pour \$125 millions de nouveau matériel. Pendant la même période, nous avons passé au compte des frais d'exploitation \$131 millions

pour la dépréciation. Depuis 1940, nous payons tout le nouveau matériel à même les recettes.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez vous des questions à poser sur les recettes d'exploitation à la page 15 du rapport annuel.

M. HAZEN: Les recettes du trafic-voyageurs ont baissé de plus de \$7 millions en 1947 par comparaison à 1946. Je me suis demandé pendant quelque temps pourquoi les chemins de fer n'ont pas réclamé une augmentation du tarif-voyageurs quand ils ont réclamé de la Commission un relèvement du tarif-marchandises. M. Vaughan veut-il m'en donner les raisons?

M. VAUGHAN: Nous en avons discuté ce matin.

M. HAZEN: Nous en avons discuté ce matin.

M. HAZEN: Alors, je ne vais pas recommencer.

M. VAUGHAN: Vous pourrez trouver votre réponse dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur les recettes d'exploitation? Ou sur les frais d'exploitation, l'entretien des voies et des structures?

Le PRÉSIDENT: Passerons-nous à la page 16 du Rapport annuel, aux "Frais d'exploitation, entretien du matériel". Y a-t-il des questions à ce sujet?

FRAIS D'EXPLOITATION

	1947	1946
Entretien de la voie et des constructions		
Surintendance.....	\$ 4,840,954.29	\$ 4,467,817.94
Entretien de l'infrastructure.....	8,940,967.02	8,761,886.50
Tunnels et passages souterrains.....	62,197.42	51,215.45
Ponts, estacades et ponceaux.....	3,330,862.76	2,859,062.67
Traverses.....	7,704,258.03	6,168,103.68
Rails.....	3,988,418.63	2,825,137.53
Autres matériaux pour la voie.....	3,155,437.37	2,660,235.82
Ballast.....	1,683,977.42	1,721,467.58
Pose de rails et revêtement.....	19,247,121.00	18,381,101.75
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	843,287.73	648,759.21
Stations et bureaux.....	3,153,298.98	2,801,982.31
Édifices sur l'emprise.....	353,104.40	362,193.55
Postes d'alimentation d'eau.....	633,854.04	563,851.22
Postes à combustible.....	351,992.46	315,665.52
Ateliers et remises à locomotives.....	2,340,796.59	2,023,021.72
Élévateurs à grain.....	31,741.24	43,447.21
Quais et docks.....	168,346.15	197,504.42
Lignes des téléphones et télégraphes.....	1,476,683.02	1,255,079.31
Télégraphes commerciaux.....	1,762,135.87	1,475,967.63
Signaux et enclenchements.....	1,395,017.96	1,219,980.43
Usines génératrices.....	45,418.97	17,268.47
Réseaux de transport d'énergie.....	225,189.93	185,378.39
Constructions diverses.....	3,902.60	2,490.45
Propriété de la voie—Dépréciation—Lignes aux États-Unis.....	885,430.05	903,079.96
Propriété de la voie—Retraits.....	881,509.63	1,860,910.12
Machines pour la chaussée.....	767,998.96	642,934.84
Démantèlement.....	160,393.32	248,973.14
Amortissement de projets de défense.....	—	2,147.41
Petits outils et accessoires.....	1,097,950.76	887,800.55
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	5,211,918.39	3,192,937.07
Améliorations publiques—Entretien.....	491,985.65	656,394.58
Accidents aux personnes.....	625,460.07	718,369.45
Assurance.....	26,256.18	28,329.53
Impressions et papeterie.....	94,426.33	79,530.04
Autres frais.....	20,394.90	41,343.70
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Débit.....	1,046,479.08	909,722.71
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Crédit.....	1,876,138.16	2,084,511.95
Droits de passage.....	77,955.30	59,905.78
	<u>\$ 75,250,984.34</u>	<u>\$ 67,156,485.69</u>

Le PRÉSIDENT: Passerons-nous à la page 16 du rapport annuel, "Frais d'exploitation, entretien du matériel"? Quelqu'un a-t-il des questions là-dessus?

FRAIS D'EXPLOITATION—(Suite)

	1947	1946
Entretien du matériel		
Surintendance.....	\$ 1,934,402.08	\$ 1,782,438.48
Machines d'atelier.....	2,741,996.35	2,216,834.46
Machines d'usines génératrices.....	188,884.32	133,788.39
Retraits de machinerie.....	229,112.85	371,828.28
Dépréciation de machinerie—Lignes aux États-Unis.....	67,505.36	66,352.14
Démantèlement de machines réformées.....	7,985.36	4,345.76
Locomotives à vapeur—Réparations.....	26,367,192.23	23,160,658.70
Autres locomotives—Réparations.....	472,660.21	386,951.98
Wagons à marchandises—Réparations.....	21,939,842.15	19,060,111.97
Voitures de voyageurs—Réparations.....	12,009,531.49	10,559,617.41
Matériel flottant—Réparations.....	502,682.89	483,483.83
Matériel de service—Réparations.....	2,688,872.93	2,239,503.28
Matériel des messageries—Réparations.....	242,555.77	226,514.32
Matériel divers—Réparations.....	239,453.96	209,953.42
Matériel divers—Retraits.....	10,189.79	11,154.35
Démantèlement de matériel réformé.....	139,136.38	79,149.70
Matériel—Dépréciation.....	16,920,929.13	17,701,420.95
Matériel des messageries—Dépréciation.....	180,881.07	170,773.90
Accidents aux personnes.....	629,673.92	527,141.28
Assurance.....	43,679.41	31,396.38
Impressions et papeterie.....	78,214.76	63,278.45
Autres frais.....	12,362.68	47,555.34
Entretien du matériel utilisé en commun, Débit.....	344,209.78	412,118.29
Entretien du matériel utilisé en commun, Crédit.....	221,706.80	213,041.34
Entretien différé—Matériel.....	8,000,000.00	6,000,000.00
	<u>\$ 79,770,248.07</u>	<u>\$ 73,733,329.72</u>
Circulation		
Surintendance.....	\$ 2,563,871.38	\$ 2,394,625.68
Agences extérieures.....	3,301,452.06	3,139,627.52
Publicité.....	914,598.05	729,962.98
Associations de circulation.....	138,281.18	124,634.02
Impressions et papeterie.....	370,485.21	329,271.27
Bureau industriel.....	162,650.38	138,375.29
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....	256,776.93	236,392.04
	<u>\$ 7,708,115.19</u>	<u>\$ 7,092,888.80</u>
Transport		
Surintendance.....	\$ 4,396,229.30	\$ 4,105,576.51
Ordonnance des trains.....	2,403,190.11	2,313,357.02
Personnel des stations.....	29,520,061.13	27,621,315.08
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestarie.....	114,217.49	130,763.83
Quais à charbon et minéral.....	53,132.90	78,885.12
Fournitures et frais des stations.....	2,161,786.44	1,806,146.24
Chefs et commis des gares.....	5,704,768.21	5,256,575.69
Conducteurs et serre-freins des gares.....	10,405,411.00	9,304,920.39
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	964,415.81	907,568.58
Mécaniciens de locomotives des gares.....	6,373,538.52	5,871,797.48
Wattmen des gares.....	1,016,493.58	762,186.62
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	8,195,195.03	6,457,988.44
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite.....	16,212.60	16,216.95
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	95,253.61	83,300.13
Eau pour locomotives de manœuvre.....	218,394.36	228,337.42
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre.....	104,478.40	91,655.52
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....	79,783.56	64,643.58
Frais des remises à locomotives—Gares.....	2,440,970.60	2,237,604.10
Fournitures et frais de gares.....	225,217.80	207,415.36
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit.....	2,222,772.22	1,909,538.93
Exploitation en commun des gares et terminus—Crédit.....	2,208,534.26	2,087,574.92
Mécaniciens des trains.....	17,551,318.84	16,035,536.72
Wattmen des trains.....	178,054.36	133,665.09
Combustible pour locomotives des trains.....	40,900,739.83	32,185,554.37
Force motrice pour trains—Produite.....	4,690.34	5,309.93
Force motrice pour trains—Achetée.....	58,038.70	49,531.11
Eau pour locomotives des trains.....	1,488,387.11	1,415,603.09
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	664,488.21	595,205.92
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	382,989.36	331,374.48
A reporter.....	<u>\$135,731,765.16</u>	<u>\$118,119,998.78</u>

FRAIS D'EXPLOITATION—(Suite)

Transport (Suite)	1947	1946
Report.....	\$135,731,765.16	\$118,119,998.78
Frais des remises à locomotives des trains.....	6,850,009.39	6,379,506.62
Employés des trains.....	20,523,147.49	18,710,228.33
Fournitures et frais des trains.....	13,083,400.27	11,445,162.14
Exploitation des wagons-lits.....	2,158,181.92	2,150,487.70
Manceuvre des signaux et enclenchements.....	683,722.20	650,174.62
Protection des passages à niveau.....	984,908.49	979,709.04
Exploitation des ponts mobiles.....	173,046.27	166,447.98
Exploitation des télégraphes et téléphones.....	480,888.75	464,575.98
Télégraphes commerciaux.....	6,251,398.21	5,798,271.25
Exploitation du matériel flottant.....	1,319,354.00	1,265,123.95
Service des messageries.....	12,790,800.30	11,117,190.76
Impressions et papeterie.....	951,961.01	795,388.85
Autres frais.....	1,900,191.98	1,505,911.48
Exploitation en commun des voies et propriétés—Débit	1,228,652.86	1,102,710.56
Exploitation en commun des voies et propriétés—Crédit	513,714.22	494,378.63
Assurance.....	16,504.93	21,676.65
Déblayage des accidents.....	590,922.61	496,239.06
Dommmages à la propriété.....	135,038.97	99,436.65
Dommmages aux bestiaux sur l'emprise.....	89,983.27	76,434.34
Pertes et dommages—Marchandises.....	2,790,464.18	2,318,846.70
Pertes et dommages—Bagages.....	10,679.58	16,416.69
Accidents aux personnes.....	2,209,168.58	2,168,016.61
	<u>\$210,440,476.20</u>	<u>\$185,353,576.11</u>
Divers		
Services des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 3,753,190.08	\$ 4,193,154.21
Restaurants.....	307,144.24	280,544.06
Élévateurs à grain.....	155,626.58	195,697.54
Autres exploitations.....	45,870.22	40,280.84
	<u>\$ 4,261,831.12</u>	<u>\$ 4,709,676.65</u>
Généralités		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 567,250.20	\$ 539,613.28
Appointements et frais du personnel subalterne.....	7,218,837.70	6,904,342.48
Fournitures et frais du bureau central.....	369,338.80	354,481.91
Contentieux.....	449,639.62	429,900.22
Service des secours.....	27,500.00	27,500.00
Pensions.....	10,502,481.04	10,446,942.09
Impressions et papeterie.....	314,437.41	280,250.94
Frais d'évaluation.....	15,215.00	15,075.89
Autres frais.....	175,981.91	148,898.15
Propriétés en commun, en général, Débit.....	63,457.31	55,756.14
Propriétés en commun, en général, Crédit.....	13,186.91	11,999.78
	<u>\$ 19,690,952.08</u>	<u>\$ 19,190,761.32</u>

M. GIBSON: L'entretien des locomotives à vapeur est très dispendieux, puisque les réparations ont atteint \$26 millions. Pourquoi n'acheteriez-vous pas des locomotives diesel?

M. VAUGHAN: Nous en avons commandé un certain nombre.

M. McCULLOCH: Il ne faudrait plus de charbon alors.

M. VAUGHAN: Remarquez, monsieur McCulloch, que nous ne pouvons pas obtenir au Canada une quantité de charbon qui approche même nos besoins.

M. MUTCH: Avez-vous dit quantité ou qualité?

M. VAUGHAN: Quantité.

M. EMMERSON: En ce qui concerne les locomotives, le réseau est très à court d'énergie motrice.

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: C'est l'une de vos difficultés. Pouvez-vous nous donner le pourcentage de locomotives hors de service dans le réseau aujourd'hui et aussi le nombre pour la région de l'Atlantique?

M. WALTON: Je vous donnerai les chiffres. Nous ne les avons pas ici, mais nous pouvons les avoir promptement.

M. EMMERSON: Pouvez-vous nous donner les chiffres pour les locomotives de trains de marchandises ainsi que pour celles de trains de voyageurs?

M. WALTON: Pas aujourd'hui. Une partie de ces locomotives peuvent passer d'un service à l'autre et servent tantôt pour les voyageurs tantôt pour les marchandises. Je puis vous donner les chiffres pour tout le réseau et pour la région de l'Atlantique.

M. EMMERSON: Nous avons loué des locomotives, n'est-ce pas?

M. WALTON: Oui, pendant les mois d'hiver, quand le trafic était le plus dense. Nous en avons loué des lignes américaines pour ajouter aux nôtres. Le Pacifique-Canadien a fait la même chose cet hiver.

M. EMMERSON: A quel taux par jour?

M. WALTON: Entre \$80 et \$90 par jour, sans réparations autres que celles qu'il faut pour les tenir en service tous les jours. Quand un long service nécessite des réparations, les locomotives retournent au chemin de fer dont elles sont la propriété pour être remises en état à ses frais. Nous ne payons que le loyer.

M. EMMERSON: Par exemple, dans le cas, signalé dans les journaux, d'une de ces locomotives qui a fait explosion dans la gare Turcot l'hiver dernier . . .

M. WALTON: C'est l'an dernier.

M. EMMERSON: Les réparations ont-elles été à la charge du Canadien-National?

M. WALTON: Absolument. Nous avons dû payer dans ce cas tout comme dans celui d'une locomotive qui nous aurait appartenu. Nous ne l'avons pas renvoyée à ses propriétaires.

M. EMMERSON: Quelle a été la situation l'année dernière en ce qui concerne les réparations aux locomotives? Avons-nous pu y tenir tête, je veux dire en fabriquant-nous pour le nombre de milles que nous parcourons?

M. WALTON: Non, notre production de ces derniers mois est insuffisante pour répondre à nos parcours.

M. EMMERSON: Nos locomotives parcourent autant de milles par mois qu'autrefois?

M. WALTON: Oui, nous avons des chiffres là-dessus. Le nombre de milles par jour est plus élevé qu'anciennement. Les chiffres sont là, nous pourrions les consulter.

M. EMMERSON: Pouvez-vous nous donner le nombre de milles?

M. WALTON: M. Cooper me montre des chiffres indiquant que le nombre moyen de milles par jour pour les locomotives du service du transport des marchandises en 1939 a été de 101, tandis qu'en 1947, il a été de 141. Pour le service des voyageurs, le nombre moyen de milles par jour et par locomotive en 1939 a été de 166 et en 1947 de 219.

M. EMMERSON: Par locomotive en service?

M. WALTON: Exactement. Ce sont des milles parcourus par les locomotives effectivement en service.

M. EMMERSON: Pouvez-vous nous donner le nombre de milles par mois pour toutes les locomotives du chemin de fer, non seulement celles qui sont en service, mais pour toutes les locomotives? Pouvez-vous nous donner le nombre de milles par mois ou la moyenne du nombre de milles par mois pour les cinq dernières années.

M. WALTON: Monsieur Emmerson, nous vous obtiendrons ces chiffres.

M. MUTCH: Au sujet des réparations et de l'entretien, monsieur le président, dans nos ateliers transforme-t-on aujourd'hui des wagons-lits à rideaux en wagons à compartiments?

M. WALTON: La transformation s'accomplit selon les plans de wagons du même type que les *Fort Lawrence*, dans lesquels il y a quatre chambres et un grand salon, ainsi que selon les plans de wagons du type *Brantford*, qui comprennent des sections ouvertes, un salon et deux compartiments. Nous avons deux wagons spécimen de ces types. Nos propres bateaux nous apportent d'autres wagons comme ces deux-là.

M. MUTCH: Est-ce pratique de transformer des wagons-lits à rideaux en wagons chambres?

M. WALTON: C'est très pénible et très coûteux. Nous préférierions acheter des wagons-chambres et changer les wagons que nous voulons transformer selon le type *Fort-Lawrence* ou selon le type *Brantford*, ce qui ne demanderait pas autant de travail avec notre matériel d'aujourd'hui.

M. MUTCH: On tend à multiplier les wagons-chambres?

M. WALTON: Oui, les wagons-chambres sont en grande demande aujourd'hui.

M. VAUGHAN: Il est bien difficile pour nous d'effectuer ces transformations et de faire toutes nos autres réparations ordinaires. Nous avons commandé un certain nombre de wagons-chambrettes chez d'autres compagnies de voitures.

M. MUTCH: Tout en envisageant l'avenir, je jetais aussi un regard sur le passé. Je me souviens d'un temps où nos ateliers avaient moins de travail qu'aujourd'hui et je voulais savoir si vous aviez étudié cette question et si la transformation était pratique.

M. VAUGHAN: La tendance actuelle est décidément favorable aux pièces fermées. Je crois que les gens sont fatigués des wagons-lits ouverts et, pour cette raison, nous convertissons un plus grand nombre de nos voitures en wagons-chambres. Nous avons aussi acheté un certain nombre de ces wagons à chambrettes l'une au-dessus de l'autre, dont la livraison se fera peut-être seulement dans un an, bien qu'on nous l'ait promise pour l'automne prochain. Je me demande si nous les aurons.

M. MUTCH: Les voitures de ce type que vous avez sont sur la ligne transcontinentale, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

M. GIBSON: Combien de locomotives avez-vous en tout?

M. WALTON: Environ 2,500.

M. MOORE: Je veux savoir si le service de la mécanique du chemin de fer a eu le temps voulu pour préparer un état comparatif des frais d'entretien des locomotives à vapeur et des locomotives Diesel?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nos renseignements aient une grande valeur. Nous n'avons eu en service, jusqu'ici, que quelques locomotives Diesel pour manœuvres en gare. Nous n'avons pas encore de locomotives Diesel en service sur notre réseau; nous en avons commandé, cependant.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur l'entretien du matériel?

M. EMMERSON: Oui, une autre au sujet des locomotives. Dans votre relevé des locomotives ou des réparations aux locomotives à vos ateliers, faites-vous votre comparaison d'après le nombre de locomotives qui entrent à l'atelier ou qui y sont réparées ou si vous la faites d'après le nombre qui en sortent pour entrer en service sur le réseau?

M. WALTON: Non, nous classifions les locomotives selon les réparations lourdes ou légères. Les réparations n° 2 ou n° 3 sont de très grosses réparations qui peuvent s'étendre jusqu'aux pièces lourdes, à la chaudière et au foyer. Les réparations nos 4 et 5 sont moins considérables. Après une revision complète de la locomotive,

on calcule le nombre de milles de service qu'elle pourra accomplir en plus, et voilà comment on les cote.

M. EMMERSON: Dans le contrôle des réparations et de l'entretien de vos locomotives, avez-vous des chiffres qui montrent le rendement relatif de pouvoir réel, de traction d'attelage, de mois en mois ou d'année en année? Établissez la comparaison avec les cinq dernières années. Y aurait-il augmentation ou diminution?

M. VAUGHAN: Parlez-vous de l'effort de traction de nos locomotives?

M. EMMERSON: Oui.

M. VAUGHAN: Il est allé sans cesse en augmentant. Il est beaucoup plus considérable qu'en 1939. On peut vous donner des chiffres pour le prouver.

M. WALTON: Naturellement, la grosseur de nos locomotives augmente. À la fin de 1938, l'effort total de traction, c'est-à-dire le nombre de livres d'effort de traction, était de 108 millions pour toutes les locomotives.

M. EMMERSON: A un rendement de 100 p. 100?

M. WALTON: Non, mais en faisant la part de l'effort raisonnable de traction de chaque locomotive, d'après le nombre de milliers de livres d'effort de traction qu'elle possède. Le total, pour le chemin de fer, était de 108 millions, alors qu'il était monté, à la fin de l'an dernier, à 112 millions. La grosseur des locomotives augmente. Nous en remplaçons quelques petites et vieilles.

M. EMMERSON: Vous consommez au jour le jour une partie de ce pouvoir. Quel est le rendement que peut donner cette locomotive? Une locomotive doit parcourir un certain nombre de milles avant d'être envoyé à l'atelier?

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: Vous calculez qu'il vous faut tant de milliers de milles?

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: Alors, vous parcourez cette distance.

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: Votre effort utile a-t-il augmenté ou a-t-il diminué? Ou bien en avez-vous consommé plus que vous n'en avez rétabli?

M. WALTON: Dernièrement, nous avons dépensé plus que nous n'avons réparé, bien que nous ayons gardé des hommes qui ont dépassé maintenant soixante-cinq ans, à condition qu'ils soient physiquement en état de travailler et qu'ils y consentent. Ce service de réparations est le seul service du chemin de fer où nous permettons que l'on emploie des ouvriers qui ont dépassé leurs soixante-cinq ans. Nous engageons des ouvriers supplémentaires partout où nous pouvons en trouver, à condition qu'ils aient la compétence requise pour ce genre de travail. Autrement dit, nous n'épargnons aucuns frais, comme le prouve le rapport sur le matériel que voici, tiré du rapport annuel. Ce rapport prouve que huit millions de dollars ont été tirés du fonds de réserve. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour surmonter les difficultés que la question des locomotives nous cause, mais la circulation a été si intense pendant la guerre et, depuis, il n'y a pas eu de ralentissement. Il s'agit simplement de mettre tout en branle pour triompher de cette situation, mais nous n'y avons pas encore réussi.

M. EMMERSON: Dans les divers ateliers (prenez la région de l'Atlantique, par exemple) produisez-vous autant de travail? Obtenez-vous des ateliers autant d'effort de traction que précédemment?

M. WALTON: Je le crois. Mais je parle de mémoire. Le rendement à l'atelier de Moncton a été bon.

M. EMMERSON: A-t-il gardé son même coefficient de rendement au cours des cinq dernières années?

M. WALTON: Il n'a pas diminué.

M. HAZEN: Je vois ici un article au sujet au combustible des trains: \$40,900,-739.83. M. Vaughan a dit que les chemins de fer ne peuvent pas se procurer au Canada tout le charbon dont ils ont besoin. Pourrait-il nous donner un état détaillé qui serait consigné au compte rendu et qui indiquerait la quantité de charbon obtenue au Canada; celle qui provient des États-Unis; la quantité d'huile achetée; la part qui provient des États-Unis; la proportion du combustible utilisée au Canada et celle utilisée aux États-Unis?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur, nous avons ici tous ces renseignements et il nous fera plaisir de les déposer.

M. JACKMAN: Cet article pour l'entretien différé du matériel est de huit millions de dollars au lieu de six millions; est-il tiré du compte d'entretien différé? Il ne se rapporte pas à la somme à recevoir?

M. COOPER: Non, monsieur, c'est là le montant qui a été retiré.

M. JACKMAN: À l'heure actuelle, vous calculez chaque année la dépréciation de votre matériel?

M. COOPER: Oui, depuis 1940.

M. JACKMAN: Combien avez-vous dépensé (le matériel et l'entretien ne sont pas nécessairement la même chose) combien avez-vous dépensé, en premier lieu, pour l'entretien du matériel, pendant l'année?

M. COOPER: \$79,000,000. J'aurais dû dire \$87,000,000: mais nous avons pris un crédit de \$8,000,000 au fonds de réserve, ce qui fait une dépense nette de \$79,000,000.

M. JACKMAN: Quel est le montant de la dépréciation sur le matériel?

M. COOPER: C'est indiqué ici: \$16,920,000.

M. JACKMAN: Ainsi, vous n'avez débité au réseau que la somme de \$16,920,000 pour la dépréciation du matériel, pendant que vous retiriez \$8,000,000 du fonds de réserve. Pour faire ce travail, le total de vos dépenses a été de \$87,000,000, n'est-ce pas?

M. COOPER: C'est cela. Le taux de la dépréciation est de 3 et un tiers p. 100, ce qui donne à notre matériel une durée moyenne de 27 années. Ce taux, je crois, est suffisant.

M. JACKMAN: A ce taux, vous avez déduit \$16,000,000 pour la dépréciation et, cependant, vous avez dépensé \$87,000,000; même si l'on tient compte des années de guerre

M. COOPER: Vous parlez de deux choses différentes. Ces \$87 millions constituent le compte d'entretien et de réparations, etc., et les \$16 millions pour la dépréciation y sont compris. La dépréciation n'a rien à faire avec l'entretien du matériel. Elle n'est que l'amortissement du coût initial.

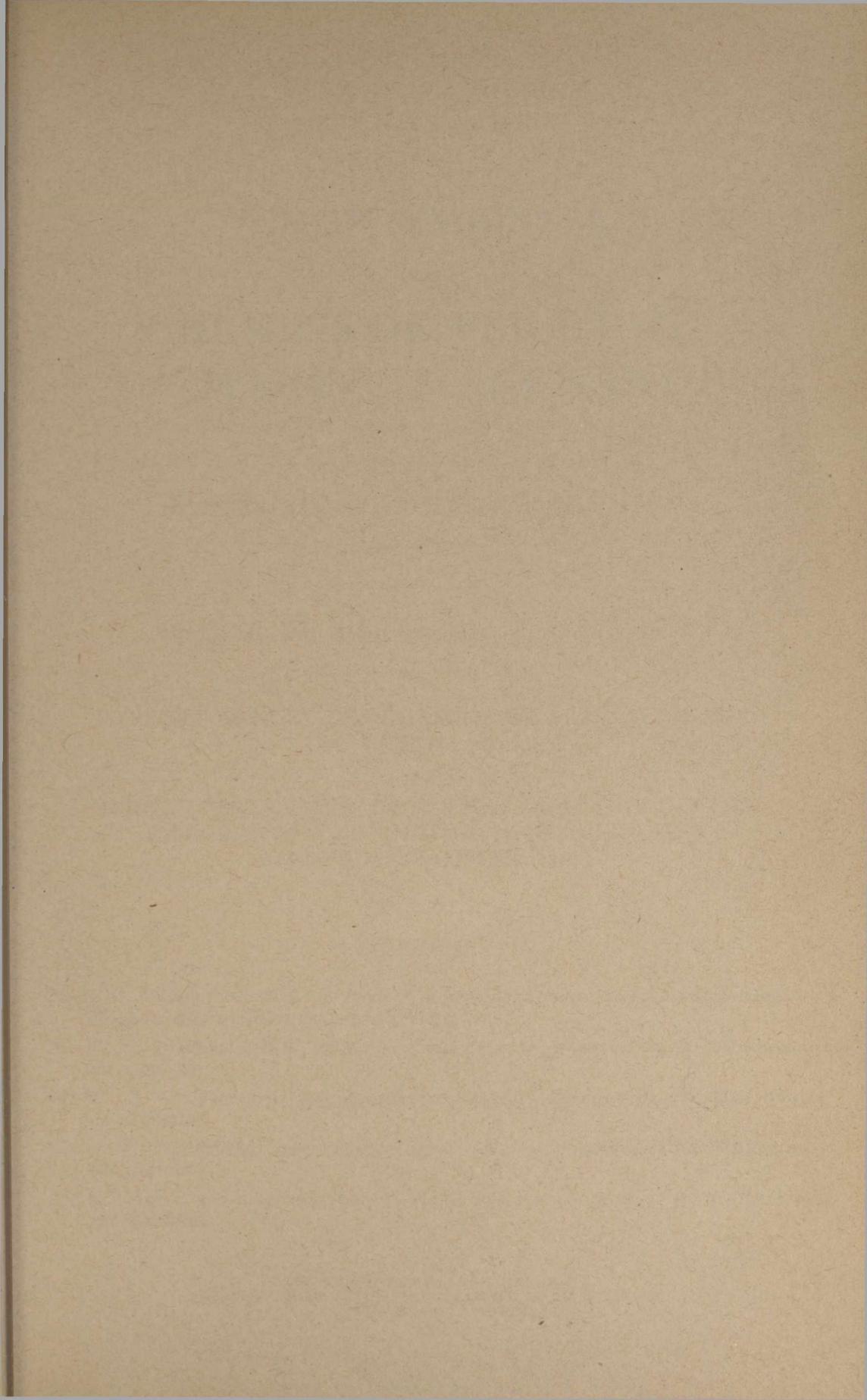
M. JACKMAN: Autrement dit, l'entretien du matériel coûte beaucoup plus que la dépréciation de ce même matériel?

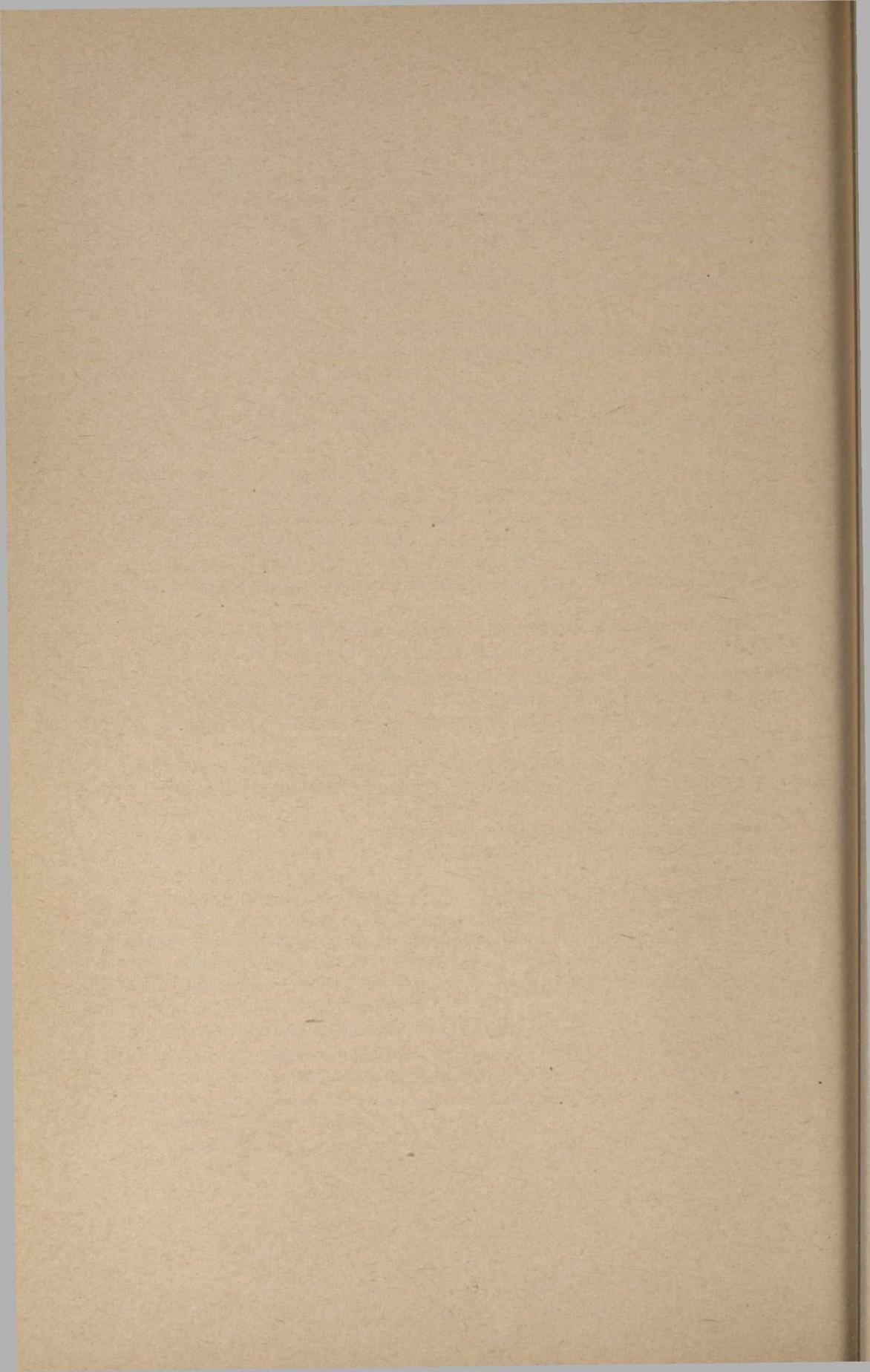
M. COOPER: Ah oui, quatre ou cinq fois plus.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est six heures. Voulez-vous siéger de nouveau demain, à onze heures du matin et à quatre heures de l'après-midi?

Très bien, messieurs, il y aura séance demain, à onze heures du matin et à quatre heures.

Le comité s'ajourne.





SESSION DE 1947-1948
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE
LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n^o 2

SÉANCE DU MERCREDI, 20 AVRIL 1948

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA (1947)

et

BUDGET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
ET DE LA CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES)
STEAMSHIPS LIMITED (1948)

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, C.M.G., *président et président du conseil d'administration, chemins de fer Nationaux du Canada;*
- M. N. B. Walton, C.B.E., *vice-président exécutif, chemins de fer Nationaux du Canada;*
- M. T. H. Cooper, *vice-président et contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada;*
- M. N. J. MacMillan, *conseiller juridique en chef, chemins de fer Nationaux du Canada;*
- M. A. Fraser, *vice-président, service de la traction, chemins de fer Nationaux du Canada.*

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 20 avril 1948.

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

Présents: MM. Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, Lacroix, Lafontaine, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Nicholson, Pouliot, Reid et Warren.

Aussi présents:

Des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. Vaughan, Walton, Cooper, May, MacMillan, Thompson, et MM. A. Fraser, vice-président, service de la traction, L. G. Knowles, gérant du trafic-marchandises.

Du ministère des Transports: MM. Lessard, Collins et Thornton.

Le président lit une lettre que lui a adressée, le 17 avril 1948, M. G. B. Isnor, député d'Halifax, au sujet de *Moore, McCormack Lines Incorporated*.

M. R. C. Vaughan est rappelé. Il commente la lettre de M. Isnor.

M. Alistair Fraser est appelé et interrogé au sujet de la question soulevée dans la lettre de M. Isnor.

A la suite de la discussion sur cette question, le Comité reprend l'étude du rapport annuel (1947) des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Cooper dépose les renseignements demandés par MM. Nicholson, Jackman et Hlynka.

Il est entendu d'insérer ces renseignements dans les témoignages.

Les autres renseignements demandés seront déposés plus tard.

L'interrogatoire de M. Vaughan se continue. Il est accompagné de MM. Cooper, Walton et MacMillan.

A une heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Clark, Emmerson, Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, Lacroix, Lafontaine, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot et Warren.

Aussi présents:

Des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. Vaughan, Cooper, Walton, MacMillan, Thompson.

Du ministère des Transports: MM. Lessard, Collins et Thornton.

Aussi MM. G. B. Isnor, et J.-A. Bonnier, députés.

Il est entendu d'étudier le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, le jeudi 22 avril prochain.

Le Comité termine l'étude du rapport annuel (1947) des chemins de fer Nationaux du Canada.

MM. Walton et Cooper déposent les autres renseignements demandés à la séance du matin. Il est entendu d'insérer ces renseignements dans les témoignages.

L'interrogatoire de M. R. C. Vaughan se continue.

Avec le consentement du Comité, M. Bonnier interroge le témoin sur les abords de gare de St-Henri, à Montréal.

Sur proposition de M. McCulloch, le rapport annuel (1947) des chemins de fer Nationaux du Canada est adopté.

Le Comité commence et termine l'étude du budget de 1948 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

MM. Vaughan, Cooper et Walton sont interrogés ensemble.

Sur proposition de M. Lafontaine, le budget de 1948 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, est adopté. 2

M. MacMillan donne des renseignements supplémentaires à M. Nicholson au sujet des tarifs de petite et de grande vitesse.

Il est entendu que le Comité tiendra deux séances mercredi.

A 5 h. et demie, le Comité s'ajourne au mercredi 21 avril, à 11 heures.

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le MARDI 20 avril 1948.

Le Comtié sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous constituons un quorum. J'ai parlé hier d'une lettre que j'ai reçue de M. Isnor. J'aimerais en faire lecture au Comité. Hier, M. Hazen a saisi le Comité de ce problème, qui a été discuté à la Chambre. Si je ne me trompe, M. Vaughan a dit que M. Fraser serait probablement ici pour répondre à quelques questions. La lettre a trait à une autre lettre en provenance de *Moore-McCormack Lines Incorporated*. Elle est en date du 17 avril 1948.

Cher M. CLARK: Le 11 février 1948, l'honorable Lionel Chevrier, ministre des Transports, parlant à la Chambre, a cité une lettre adressée par *Moore-McCormack Lines Incorporated* à un fonctionnaire du Canadien-National au sujet du transfert de *Moore-McCormack Lines Incorporated*, d'Halifax à Portland, Maine. Par la suite, M. King-Hazen, député, a demandé que cette lettre et d'autre correspondance soient déposées.

M. Chevrier a fait remarquer qu'une coutume établie depuis plusieurs années à la Chambre voulait que le Canadien-National ne fût pas tenu de produire la correspondance ou les télégrammes de ce genre, et il se crut donc justifié de refuser de déposer cette correspondance. Une motion fut présentée et la Chambre appuya le ministre; la correspondance ne fut pas produite.

Je demande donc qu'une copie de toutes les lettres, télégrammes et autres pièces documentaires échangées entre le Canadien-National ou tout fonctionnaire de ladite compagnie et la *Moore-McCormack Lines Incorporated* ou un employé ou agent de ladite compagnie durant l'année 1947, pour ce qui a trait aux taux de transport des marchandises ou au transfert desdites lignes du port d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, à Portland, Maine, soient mises à la disposition des membres du Comité.

Espérant que votre Comité, comme c'est son habitude en traitant de ces questions, autorisera la production de cette lettre, veuillez me croire,

(Signé) GORDON B. ISNOR,
Député d'Halifax.

Messieurs, M. Vaughan a laissé entendre que M. Fraser serait présent pour répondre aux questions de M. Hazen. M. Vaughan désire peut-être faire quelques commentaires?

M. VAUGHAN: La Chambre semble avoir réglé la question de la correspondance. Nous ne croyons pas qu'il soit opportun de déposer la correspondance échangée entre nos services. Si nous acceptons ce procédé, chaque petite pièce de correspondance serait disponible. Ce serait désastreux au point de vue du moral de la compagnie si nous vous communiquions les lettres qui traitent de questions disciplinaires et d'autres questions du même genre. Les chemins de fer ont à faire face à une concurrence serrée. Bien que notre correspondance n'ait rien à cacher, en

principe nous n'aimons pas à la déposer. C'est pour cette raison que j'ai proposé hier que M. Fraser vienne lui-même répondre aux questions de M. Hazen.

M. HAZEN: Vous dites que selon vous ces lettres devraient être déposées et mises à la disposition du Comité. Pourriez-vous nous dire alors pour quelle raison une de ces lettres a été mise à notre disposition; il s'agit d'une lettre du 9 décembre 1947, adressée par la *Moore-McCormack Limited* à M. F. J. Stock.

M. VAUGHAN: Je crois qu'elle a été confiée au ministre des Transports n'est-ce pas?

M. HAZEN: C'était une lettre adressée par la *Moore-McCormack Lines Incorporated* à M. F. J. Stock, directeur du trafic au service du fret étranger, et elle portait la date du 9 décembre 1947.

L'hon. M. CHEVRIER: Je désire répondre à votre question. Vous demandez la raison pour laquelle cette lettre a été mise en disponibilité. Elle a été remise en réponse à une accusation que vous avez formulée à la Chambre voulant que le Canadien-National n'avait pas agi équitablement envers certaines firmes dans les ports d'Halifax et de Saint-Jean. La lettre a été déposée et lue dans l'unique but de démontrer que tel n'était pas le cas, qu'au contraire les hauts fonctionnaires du Canadien-National ont tout fait pour conserver le commerce dans les ports ci-dessus.

Après cela, vous avez présenté une motion demandant de produire tous les documents. J'ai suivi la ligne de conduite de tous mes prédécesseurs en la matière, en soutenant que c'est la coutume du Canadien-National de ne dévoiler aucun renseignement pouvant servir à ses concurrents, et la Chambre a appuyé cette attitude.

M. HAZEN: Je vais vous poser une question. Croyez-vous qu'il est juste d'essayer de réfuter une accusation en produisant une seule lettre de tout un dossier de correspondance, une lettre écrite après que toute l'affaire a été arrangée? Croyez-vous cela juste?

L'hon. M. CHEVRIER: Je dois vous dire tout d'abord que la lettre n'a pas été extraite d'un dossier volumineux. Je n'ai pas vu de dossier volumineux. Je ne sais pas quel est le dossier.

M. JACKMAN: Ce n'est pas là une réponse à la question de M. Hazen.

L'hon. M. CHEVRIER: Avez-vous posé une question?

M. JACKMAN: Vous ne répondez pas à la question de M. Hazen.

L'hon. M. CHEVRIER: Le Comité décidera si la réponse à cette question est acceptable, ce n'est pas à un membre du Comité d'en décider. Le président, peut-être, peut dire que ce n'est pas une réponse.

M. JACKMAN: Bon, ça va.

L'hon. M. CHEVRIER: Si c'en est pas une réponse, le président peut ordonner au témoin de répondre, mais le témoin n'y est pas tenu.

M. JACKMAN: J'exprimais une opinion personnelle, non pas celle du Comité. Je ne crois pas que vous ayez pensé autrement.

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Si vous avez une question à poser, j'y répondrai avec plaisir.

M. HAZEN: Je ne crois pas que vous soyez en meilleure position de juger que je le suis en cette matière. Vous dites que vous n'avez pas vu les dossiers. Vous ne savez pas combien de lettres se trouvent dans le dossier, alors ni vous ni moi ne savons ce qui s'est passé.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne prétends pas le savoir.

M. HAZEN: Quand vous essayez de réfuter une accusation en produisant une lettre et qu'une lettre simulatrice...

L'hon. M. CHEVRIER: L'accusation que j'ai voulu réfuter n'avait rien à voir aux tarifs. Je crois avoir exposé cette question très clairement dans les débats. L'accusation que je cherchais à réfuter par la production d'une lettre portait sur le fait que des hauts fonctionnaires du Canadien-National avaient agi injustement à l'égard de certains ports des provinces Maritimes; c'est pour cette unique raison que j'ai produit la lettre. Celle-ci n'aurait pas été déposée si, dans vos remarques, vous n'aviez pas formulé cette accusation.

M. HAZEN: Je crains que cette discussion n'aboutisse à rien.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien mon avis. J'ai lu un paragraphe de votre lettre en guise de réplique à votre accusation. Vous avez ensuite insisté pour que je lise la lettre tout entière puisque j'en avais lu un paragraphe.

M. HAZEN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que j'ai fait. Pour avoir accédé à votre demande, vous proposez maintenant que toute la correspondance soit déposée. C'est votre attitude qui est déraisonnable, non la mienne.

M. HAZEN: Je ne puis insister, mais je répète que c'est nécessaire.

M. VAUGHAN: Vous auriez peut-être satisfaction à interroger M. Fraser.

M. HAZEN: Je me demande quels renseignements nous pourrions obtenir de M. Fraser. Quelle est votre situation?

M. FRASER: Je suis vice-président et directeur du service de la traction.

M. HAZEN: Quelles sont vos fonctions?

M. FRASER: Généralement parlant, j'ai la direction complète du trafic.

M. HAZEN: Est-ce que vous établissez les programmes du Canadien National en matière de trafic-marchandises?

M. FRASER: J'ai la tâche de les reviser tous.

M. HAZEN: Devez-vous établir ces programmes pour le Canadien-National?

M. FRASER: En dernière analyse, c'est le président qui les établit, mais j'accomplis cette tâche sous sa direction.

M. HAZEN: Le conseil d'administration a-t-il un mot à dire à ce sujet?

M. FRASER: Je ne le crois pas. A ma connaissance, il n'y a jamais eu d'intervention de sa part, à moins d'une raison de la plus haute importance.

M. HAZEN: Le Gouvernement ou le Parlement s'occupent-ils de ces programmes?

M. FRASER: Pour ce qui me concerne, je n'en ai jamais eu connaissance.

M. HAZEN: Quelle est à tout prendre la ligne de conduite du Canadien-National en matière de trafic, au sujet du trafic-marchandises? Quelle est-elle concernant le transport des denrées canadiennes sur ses propres lignes?

M. FRASER: Voilà une question qui embrasse beaucoup de terrain, monsieur Hazen; je puis dire toutefois que sa ligne de conduite générale est de transporter le plus possible de marchandises et de voyageurs sur ses lignes.

M. HAZEN: Le Canadien-National a-t-il pour ligne de conduite de voir à ce que les marchandises provenant de ses lignes, non spécifiquement

acheminées autrement, soient transportées dans les limites du Canada par le Canadien-National, lorsque ces marchandises sont adressées à des endroits au Canada?

M. FRASER: Oui, absolument.

M. HAZEN: Cela est clair?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Est-ce la ligne de conduite du Canadien-National de voir à ce que les tarifs du trafic-marchandises pour l'exportation, depuis le point de départ jusqu'au point d'arrivée, ne dépassent jamais dans les ports canadiens les tarifs de ce transport par l'entremise des ports américains?

M. FRASER: Oui, sans conteste.

M. HAZEN: Ainsi, telle est votre ligne de conduite?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: C'est donc celle du Canadien-National de voir à ce que tout trafic semblable, non spécifiquement acheminé autrement par l'expéditeur, soit transporté par le Canadien-National vers les ports canadiens?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Le Canadien-National a-t-il pour attitude de ne jamais, par les moyens en son pouvoir, recommander ou encourager, directement ou indirectement, le transport de telles marchandises par des routes autres que celles que nous venons de mentionner?

M. FRASER: C'est vrai.

M. HAZEN: Mais la compagnie doit, à tous égards et en toute bonne foi, faire tout son possible pour remplir les conditions sur lesquelles a été fondée la subvention du public en faveur de ses chemins de fer?

M. FRASER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Ces conditions sont l'encouragement du transport des marchandises par les débouchés canadiens et les ports de mer canadiens. C'est bien là votre attitude?

M. FRASER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Or, l'automne dernier, le Canadien-National a-t-il réduit ses tarifs du trafic-marchandises sur un certain nombre de marchandises, y compris le papier à journal, le bois d'œuvre et le bois de pulpe, depuis les points de départ au Canada jusqu'à Portland, Maine, aux États-Unis d'Amérique?

M. FRASER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Avez-vous réduit le tarif sur le papier et les produits du papier, y compris le papier à journal, de 10½ p. 100 le cent livres ou d'environ 26 p. 100?

M. FRASER: Je vais m'en assurer en vérifiant les tarifs. Nous l'avons réduit au niveau du tarif d'Halifax et de Saint-Jean.

L'hon. M. CHEVRIER: Veuillez donc répéter cela.

M. FRASER: Nous avons réduit le tarif pour Portland sur les marchandises mentionnées par M. Hazen, au même niveau que celui d'Halifax et de Saint-Jean, et cela comprend le bois d'œuvre. Je vais vous trouver les chiffres dans un instant.

M. HAZEN: J'allais vous interroger au sujet d'un ou de deux articles. Combien d'articles ont été réduits?

M. HAZEN: Neuf au total, sept pour commencer et deux autres par la suite.

M. HAZEN: Avez-vous réduit le tarif sur le papier à journal, la pulpe et le papier d'environ 26 p. 100? Avez-vous réduit le tarif sur le

bois d'œuvre d'à peu près 20 p. 100? Avez-vous diminué le tarif sur le bois de pulpe d'environ 26 p. 100?

M. FRASER: Si vous me le permettez, je vais vous citer un cas typique.

M. HAZEN: Ma question a trait aux pourcentages.

M. FRASER: Le tarif de Shawinigan-Falls à Portland a été réduit de 35 cents à 25 cents, à peu près 30 p. 100 dans ce cas.

M. HAZEN: C'est plus que je ne pensais. Pouvez-vous faire le même calcul dans le cas du bois d'œuvre et du bois de pulpe?

M. FRASER: Il s'agit de pulpe de bois et non de bois de pulpe. Mettons de Pembroke à Portland, les tarifs pour le bois d'œuvre ont été réduits d'à peu près 24 p. 100.

M. HAZEN: Que dites-vous de la pulpe de bois?

M. FRASER: Le tarif est le même que pour le papier à journal.

M. HAZEN: Il serait d'environ 30 p. 100?

M. FRASER: Oui, environ 30 p. 100.

M. HAZEN: Avant d'opérer ces réductions, le Canadien-National a-t-il entamé des négociations avec *Moore-McCormack Lines Incorporated*?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: *Moore-McCormack Lines Incorporated* est-elle une des lignes de navigation américaines les mieux connues et les influentes?

M. FRASER: Oui, c'est un des réseaux les plus importants des Etats-Unis.

M. HAZEN: Quand ces négociations ont-elles commencé?

M. FRASER: Les négociations avec *Moore McCormack* ont commencé en avril 1947.

M. HAZEN: Qui a poursuivi ces négociations pour le Canadien-National?

M. FRASER: M. Pullen, gérant général du service des marchandises.

M. HAZEN: M. John Pullen?

M. FRASER: M. John Pullen.

M. HAZEN: M. F. J. Stock relève-t-il de lui?

M. FRASER: En effet.

M. HAZEN: Le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada s'est-il abouché avec la compagnie *Moore McCormack Lines Incorporated*, ou est-ce plutôt celle-ci qui s'est abouchée avec ce réseau?

M. FRASER: Le réseau s'est abouché avec *Moore McCormack*.

M. HAZEN: M. F. J. Stock, gérant du trafic, du service du trafic à l'étranger, relève-t-il de ce réseau?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Est-ce qu'il relève de votre autorité?

M. FRASER: Il relève de M. Pullen et M. Pullen tombe sous ma juridiction.

M. HAZEN: M. J. F. Stock s'est-il rendu à New-York en avril dernier pour discuter cette question avec *McCormack Lines Incorporated* dans ses bureaux?

M. FRASER: Lui ou M. Pullen y est allé. Je ne sais pas au juste lequel. Je crois que c'est M. Pullen.

M. HAZEN: Non.

M. FRASER: Vous avez raison, M. Pullen y est allé d'abord et ensuite M. Stock.

M. HAZEN: Ce fut le commencement des négociations?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Avez-vous accompagné M. Stock?

M. FRASER: Non.

M. HAZEN: Sur les instructions de qui s'est-il rendu à New-York?

M. FRASER: Sur les instructions de M. Pullen.

M. HAZEN: Saviez-vous qu'il y allait.

M. FRASER: Je l'ignorais.

M. HAZEN: A son retour, vous a-t-il fait rapport à vous ou à M. Pullen?

M. FRASER: A M. Pullen.

M. HAZEN: Vous êtes-vous déjà rendu vous-même à New-York pour discuter cette question avec *Moore McCormack*?

M. FRASER: Non.

M. HAZEN: Est-ce que *Moore McCormack* ou quelques-uns de ses hauts fonctionnaires ont déjà discuté cette question avec vous dans votre bureau de Montréal?

M. FRASER: Non, monsieur.

M. HAZEN: Maintenant, d'après ce que vous m'avez dit, les chemins de fer Nationaux du Canada ont pris l'initiative et sont entrés en communication avec *Moore-McCormack* pour obtenir un tarif réduit.

M. FRASER: Peut-être serait-il utile, pour le compte rendu, que je vous en donne les raisons, monsieur Hazen.

M. MCCULLOCH: Allez, répondez-lui.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que le témoin a droit de nous dire pourquoi cela m'intéresse de le savoir et le Comité également, j'en suis sûr.

M. FRASER: Voici quelle était la situation: *Moore McCormack* entretenait un service durant l'hiver entre St-Jean et Halifax, à raison d'un départ par mois. En avril, un navire devait se rendre à Halifax, mais la compagnie avertit le public que le voyage était annulé, que le navire ne se rendrait pas à Halifax, mais plutôt à Boston. Nous sommes allés voir les représentants de la *Moore-McCormack* et leur avons dit que c'était là une décision plutôt précitée et leur avons demandé le maintien de son service Halifax-Saint-Jean au lieu de celui vers Boston. Ils nous ont refusé cela catégoriquement.

Nous avons alors demandé à ses représentants: "Si vous ne voulez pas assurer le service vers Halifax ou Saint-Jean, l'assurerez-vous vers Portland"? C'était parce que le réseau des chemins de fer Nationaux pouvait prendre part au trafic vers Portland. Ils nous ont répondu: "Nous nous rendrons à Portland au lieu de Boston si vous voulez nous accorder, comme vous l'avez toujours fait dans le passé, des tarifs égaux à ceux de Halifax et Saint-Jean". Nous avons dit que nous les leur accorderions; alors ils ont décidé en faveur du port de Portland au lieu de Boston.

M. REID: Auriez-vous perdu le transport des marchandises autrement?

M. FRASER: Ah oui, certainement.

M. HATFIELD: Le gouvernement des Etats-Unis a-t-il eu quelque chose à voir à cela?

M. FRASER: Non.

M. HATFIELD: Il est propriétaire de ces navires?

M. FRASER: C'est fort possible. Je n'en suis pas sûr.

M. HAZEN: Vous dites que les Etats-Unis en sont propriétaires?

M. FRASER: J'ai dit que je l'ignorais mais que c'est fort possible.

M. HATFIELD: *Moore McCormack* voit au fonctionnement de ces navires en régie intéressée?

M. FRASER: Peut-être bien.

M. HAZEN: A quelle date le réseau des chemins de fer Nationaux a-t-il décidé de réduire son tarif vers Portland, Maine?

M. FRASER: Vers le 1er novembre. Vers le temps où les discussions ont eu lieu, naturellement, c'était en rapport avec les départs de l'hiver suivant, parce que ce voyage d'avril serait le dernier vers les provinces maritimes. Les navires devaient ensuite se rendre à Montréal comme ils l'ont fait.

M. HAZEN: A quelle date les nouveaux tarifs sont-ils entrés en vigueur?

M. FRASER: Le 17 novembre 1947.

M. HAZEN: Cette question de réduire les tarifs a-t-elle été portée à l'attention des administrateurs du réseau?

M. FRASER: Certainement que non!

M. HAZEN: Les administrateurs ont-ils donné leur approbation à cette réduction de tarif?

M. FRASER: Je ne le crois pas. M. Vaughan pourrait peut-être répondre.

M. VAUGHAN: La question ne leur a jamais été soumise.

M. HATFIELD: Pourquoi pas?

M. HAZEN: Laissons faire.

M. HATFIELD: J'ai demandé pourquoi?

M. FRASER: On m'a dit de ne pas répondre.

M. HAZEN: Ah! très bien.

M. FRASER: J'imagine difficilement un cas où un changement de tarif de ce genre serait porté à l'attention du Conseil d'administration. C'est un ajustement qui relève normalement du commis préposé au tarif.

M. REID: J'allais justement demander si les taux de tarif sont soumis aux administrateurs. C'est du nouveau pour moi s'ils le sont.

M. FRASER: Seulement s'il s'agissait de questions de grande importance.

M. HAZEN: Très bien. Parlons maintenant brièvement des fonctions des administrateurs. Je vous renvoie maintenant à la Loi sur le Canadien-National et le Pacifique-Canadien, 1933, qui a été légèrement modifiée en 1936 lorsque les régisseurs ont été remplacés par des administrateurs.

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Maintenant, monsieur, cet article ne stipule-t-il pas que:

Les régisseurs devront ordonner, décréter et faire en sorte que toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées par les chemins de fer Nationaux au point d'origine ou entre le point d'origine et la mer, soient, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie de ports maritimes canadiens.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a là aucune infraction à cet article.

M. HAZEN: Vous pourrez le défendre ensuite. Je veux simplement savoir si ce n'est pas là une directive aux administrateurs.

M. FRASER: Il faudrait le leur demander. D'après nos méthodes d'exploitation, une telle entente serait appliquée par mon service, c'est-à-dire par moi-même et mes fonctionnaires, et à moins d'infraction aux ordres, la question ne serait pas soumise aux administrateurs.

M. HAZEN: Vous ne prétendez pas que j'ai mal rapporté l'article?

M. FRASER: Pas du tout. Je suis convaincu que vous ne le feriez pas.

M. HAZEN: Le président des chemins de fer Nationaux du Canada était-il au courant de cette réduction avant sa mise en vigueur?

M. FRASER: Il faudrait le lui demander à lui-même, mais je ne le crois pas.

M. VAUGHAN: Je n'en savais rien. C'est une question de routine. Ces questions ne sont pas soumises au président, en général.

M. FRASER: Ni au vice-président.

M. VAUGHAN: Non.

M. HAZEN: L'usage du port de Portland comme terminus océanique d'un réseau que l'Etat possède et contrôle donne-t-il de l'emploi aux ouvriers américains?

M. FRASER: Oui, je le crois.

M. HAZEN: Existe-t-il une loi quelconque qui oblige des chemins de fer Nationaux du Canada à réduire leurs tarifs-marchandises vers Portland?

M. FRASER: Assurément non; je ne connais rien qui les en empêche non plus.

M. HAZEN: La réduction a-t-elle été purement volontaire de la part des fonctionnaires du Canadien-National?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: L'action du Canadien-National en réduisant ses tarifs-marchandises vers Portland, Maine, aux Etats-Unis, a-t-elle stimulé le transport des marchandises aux ports américains?

M. FRASER: Non.

M. HAZEN: Cela ne l'a pas stimulé?

M. FRASER: Non.

M. HAZEN: Comme résultat... Tiens, je vais vous poser une autre question. Diriez-vous que les hauts-fonctionnaires et le conseil d'administration du réseau des chemins de fer Nationaux agissaient en toute bonne foi lorsqu'ils ont fait tout en leur pouvoir pour que les marchandises canadiennes fussent transportées aux ports océaniques canadiens, tel que stipulé par la loi, et pour développer le commerce dans les autres ports canadiens et les débouchés canadiens lorsqu'ils ont réduit les taux de transport vers Portland?

M. FRASER: Oui. J'en suis convaincu et voici la raison: le commerce était déjà disparu des ports canadiens; les affaires se faisaient à Boston et le choix était entre Portland et Boston.

M. HAZEN: Ce n'est là qu'une seule ligne.

M. FRASER: Oui, c'est vrai.

M. HAZEN: Le gouvernement canadien, au nom du peuple canadien, n'a-t-il pas accordé une aide financière aux chemins de fer Nationaux du Canada, à condition qu'il travaillent au développement commercial des ports océaniques canadiens?

M. FRASER: Oui, je le crois.

M. HAZEN: La *Moore McCormack Incorporated* s'est-elle servie du port de Montréal au cours des mois d'été de 1946?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: La *Moore McCormack Incorporated* s'est-elle servie des ports de Halifax et de Saint-Jean au cours de l'hiver 1946-1947?

M. FRASER: Oui, jusqu'en avril.

M. HAZEN: L'été dernier, s'est-elle servie du port de Montréal?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Au cours de l'hiver dernier, 1947-1948, la *Moore McCormack* s'est-elle servie des ports de Halifax et Montréal?

M. FRASER: Halifax et Montréal?

M. HAZEN: Halifax et St-Jean.

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Est-ce après que les prix de transport ont été réduits sur le réseau de Portland, que la *Moore McCormack Incorporated* s'est servi du port de Portland, dans l'Etat du Maine, au lieu de...

M. FRASER: C'est arrivé en même temps, oui.

M. HAZEN: Est-ce une conséquence de la réduction des prix du transport si elle s'est servie de Portland?

M. FRASER: Oui, je crois que j'ai répondu à cette question, monsieur Hazen. Elle a convenu de laisser Boston et de venir à Portland si nous réduisions les tarifs de transport.

M. HAZEN: Serait-ce exact de dire que c'était une conséquence de la réduction des tarifs de transport en faveur de la *Moore McCormack Incorporated*?

M. FRASER: Oui, je crois que c'est juste. Il est tout aussi juste d'ajouter que ses navires se rendaient encore à Halifax et à Saint-Jean. Cette réduction des tarifs dépendait du maintien de son service vers Boston. Elle en avait déjà assuré un par un navire qui était parti de cette ville.

M. HAZEN: Maintenant, il existe une compagnie connue sous le nom de *International Freighting Corporation*. C'est une compagnie de messageries d'importance, le réseau *I.F.C.*

M. FRASER: Je n'en sais rien mais je suppose que vous avez raison.

M. HAZEN: Savez-vous si le réseau *I.F.C.* — *International Freighting Corporation* — s'est servi des ports de St-Jean et Halifax comme base pour ses voyages en Amérique du Sud avant la guerre?

M. FRASER: Je l'ignore, mais j'accepte votre déclaration.

M. HAZEN: S'en sert-il maintenant?

M. FRASER: Il faudra que je me renseigne. Je l'ignore moi-même.

M. HAZEN: Savez-vous quels sont les ports dont elle se sert durant la saison d'hiver?

M. FRASER: Non.

M. HAZEN: Savez-vous si elle se sert du port de Montréal durant la saison d'été?

M. FRASER: Je regrette de dire que je n'ai pas ce renseignement. Il n'existe pas de raison particulière que je sache, mais je vais m'informer.

M. HAZEN: Savez-vous que la ligne *Sheppard*, une autre ligne américaine, est devenue une concurrente l'automne ou l'hiver dernier relativement à l'expédition du papier à journal canadien dans le Sud?

M. FRASER: Non, mais cela se peut.

M. HAZEN: Savez-vous si ces navires se sont rendus à Portland lorsque la réduction des taux de transport est entré en vigueur?

M. FRASER: Je ne le sais pas.

M. HAZEN: Savez-vous si la ligne *Sheppard* se sert...

M. FRASER: Oui, en fait, on m'informe que la ligne *Sheppard* a changé ses services de New-York à Portland. Je crois qu'elle ne s'est jamais servie du port d'Halifax ou de celui de Saint-Jean, à ce qu'on m'informe, mais je vous procurerai des renseignements précis.

M. HAZEN: Pouvez-vous me dire si l'*International Freighting Corporation* et les lignes *Sheppard* ont l'intention de se servir du port de Montréal ou des ports du Saint-Laurent cet été?

M. FRASER: Je regrette ne pouvoir vous dire cela, mais je puis m'en assurer. Si vous êtes bien fixé sur ce point j'accepterai votre affirmation.

M. HAZEN: Non, je pose la question. Je ne suis pas certain de bien des choses. Je vais vous demander ceci: en fait, n'est-il pas de tradition que les ports d'Halifax et de Saint-Jean deviennent habituellement les ports-termini d'hiver des lignes dont les navires partent de Montréal ou d'autres ports du Saint-Laurent durant l'été?

M. FRASER: Dans le cas de plusieurs lignes, oui.

M. HAZEN: Et dans le cours ordinaire des choses, les gens des provinces Maritimes ne s'attendraient-ils pas naturellement que l'*International Freighting Corporation* se serve des ports d'Halifax et de Saint-Jean l'hiver si elle utilise le port de Montréal ou les ports du Saint-Laurent l'été n'eût été la réduction des taux sur les marchandises à destination de Portland?

M. FRASER: Non, cela ne s'ensuit pas du tout, parce qu'elle avait déjà cessé de se servir des ports d'Halifax et de Saint-Jean l'hiver bien qu'elle se servait du port de Montréal l'été. Le seul port dont se sert la Compagnie *Sheppard* est celui de New-York. Il y a un grand nombre de lignes qui se servent du port de Montréal l'été et qui n'utilisent pas les ports de Saint-Jean et d'Halifax l'hiver.

M. HAZEN: Nommez-en quelques-unes.

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Etiez-vous à l'emploi des chemins de fer Nationaux du Canada quand ils ont établi un terminus à New-London, Connecticut, pour le transport d'automobiles exportés au Canada en 1926?

M. FRASER: Oui, je crois que ce fut en 1919. Je ne faisais pas partie du service du trafic.

M. HAZEN: Les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils pour ligne de conduite d'essayer de développer des ports des Etats-Unis? Revenons à cela.

M. FRASER: Notre programme consiste à essayer de développer des ports canadiens. En fait, sous l'administration du Canadien-National Portland est un port qui s'est virtuellement tari.

M. VAUGHAN: Je voudrais intervenir pour faire remarquer que pour ce qui concerne New-London nous n'avons pas de navires en provenance de cet endroit, et quant à nous, New-London ne constitue pas un port du tout.

M. HAZEN: J'admets cela, mais vous avez essayé d'en faire un des ports.

M. VAUGHAN: Non, pas pour le trafic d'exportation. New-London a été utilisé pour le transport de marchandises de cet endroit à New-York comme partie d'un parcours direct à New-York.

M. HAZEN: N'êtes-vous pas porté ou n'avez-vous pas été porté dans le passé, — ou n'a-t-on pas exercé une pression pour que des ports américains soient développés quant au cours itinéraire?

M. VAUGHAN: Très décidément non.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je crois que c'est une des questions les plus injustes qui puissent être posées en raison de ce qu'elle implique; et je m'y oppose. La question était: votre programme consiste-t-il à développer le commerce américain dans les ports américains? J'estime que c'est une question très injuste, et je m'y oppose, monsieur le président. Si vous voulez interroger le témoin loyalement, très bien; mais je sais que l'on ne vous permettrait pas de poser cette question en ces termes devant un tribunal. Si vous voulez interroger le témoin, contradictoirement, faites-le; rien ne vous en empêche, mais faites-le loyalement.

M. HAZEN: A mon sens, la question ne comporte rien de répréhensible.

L'hon. M. CHEVRIER: Votre question implique que les chemins de fer Nationaux du Canada dirigent du commerce vers les Etats-Unis. Eh bien, vous savez que cela n'est pas vrai.

M. HAZEN: Je n'en sais absolument rien. Je pose la question. Je sais bien qu'en raison de la réduction des tarifs vers Portland qu'ils ont effectuée, non seulement les ports d'Halifax et de Saint-Jean ont perdu les lignes *Moore-McCormack*, mais je dis qu'ils vont perdre le commerce de la ligne *Sheppard* et de l'*International Freightling Corporation* dont j'ai parlé.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est précisément ce que le témoin vous a dit, que le service des navires ne fut pas détourné d'Halifax et de Saint-Jean vers Portland, mais de Boston à Portland, afin de procurer aux chemins de fer Nationaux du Canada le commerce que nous n'eussions pas obtenu autrement. Personne n'est mieux renseigné que vous sur ce point, et pourtant vous persistez à traiter de ce sujet en particulier.

M. HAZEN: Quels sont les frais d'exploitation, — nous n'avons pas besoin de nous engager dans une polémique à ce sujet — j'ai ma propre opinion et le ministre des Transports a la sienne — mais j'affirme qu'au dire des gens des provinces Maritimes, le Gouvernement ne s'en tient pas à son programme.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela n'est pas exact.

M. HAZEN: Quant aux ports canadiens. J'ai cité la Loi et les directives qui furent données aux administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Et le témoin a répondu à la question concernant le paragraphe 2 de l'article 14 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, et ce paragraphe n'a pas été enfreint en aucune façon. Alors, comment pouvez-vous faire l'affirmation que vous venez de faire?

M. HAZEN: C'est une différence d'opinion. Or, quels furent les frais d'exploitation de la ligne de Portland en 1947?

M. FRASER: Je n'en ai pas la moindre idée; il faudrait que vous posiez cette question aux dirigeants du service d'exploitation.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas ce renseignement ici. L'exploitation de la ligne de Portland fait partie de notre région centrale.

M. HAZEN: Eh bien, vous pouvez obtenir ces chiffres; je suppose que vous les avez dans vos archives.

M. POULIOT: Je comprends, monsieur Vaughan, ainsi que le ministre l'a déclaré, que le seul changement effectué concernait le service de Boston à Portland et non pas d'Halifax ou de Saint-Jean à Portland.

M. VAUGHAN: Cela est exact.

M. POULIOT: C'est ce à quoi se résume la question.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous donner ces chiffres?

M. VAUGHAN: Oui, nous pourrions vous les procurer.

M. HAZEN: Les consignerez-vous au compte rendu?

M. VAUGHAN: Oui; les frais d'exploitation?

M. HAZEN: Les frais entiers d'exploitation. Quelle proportion du montant est payée en numéraire des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous fournir ces renseignements.

M. FRASER: En fait, je puis vous donner une réponse à ce sujet. Tous les frais de transport quant aux articles expédiés à Portland sont acquittés en numéraire canadien et non en numéraire des Etats-Unis.

M. HAZEN: Ce ne sont pas des frais d'exploitation?

M. VAUGHAN: Les salaires de tous les employés et les prix de tous les matériaux par rapport à nos lignes dans la Nouvelle-Angleterre sont payés en numéraire des Etats-Unis.

M. HAZEN: C'est ce dont je m'enquiers, et à combien ces montants se chiffrent-ils en numéraire des Etats-Unis. J'ignore s'ils ont été payés ou non en numéraire des Etats-Unis. Combien de trafic a été dirigé à ce jour aux *Moore-McCormack Lines Incorporated* à Portland depuis la réduction des taux le 17 novembre dernier?

M. FRASER: Je ne puis distinguer entre *Moore-McCormack* et quelque autre ligne, mais les expéditions totales de marchandises exportées à Portland s'établissent à 25,547 tonnes. Simplement pour consignation dans le compte rendu, durant la même période le trafic à Saint-Jean et à Halifax s'est chiffré à 688,479 tonnes.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser une question à M. Fraser, monsieur Hazen?

M. HAZEN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Combien de chargements complets de navire les 25,547 tonnes que vous avez mentionnées représentent-ils?

M. FRASER: J'estimerais qu'elles correspondraient aux cargaisons de cinq ou six navires.

M. VAUGHAN: Je tiendrais à dire qu'en 1947 il y eut seulement 261,000 boisseaux de grain expédiés par voie de Portland de décembre à mars, et en 1946, la quantité fut de 760,000 boisseaux. En d'autres termes, comparativement à 1946, la quantité de grain expédiée à Portland en 1947 fut moins que le tiers.

M. HAZEN: Les gens des provinces Maritimes jugeraient ce résultat plus satisfaisant. Les chiffres que vous avez donnés étaient établis jusqu'à quel jour?

M. FRASER: A la fin de mars 1948, de décembre 1947 à mars 1948,— toute la saison d'expédition à compter de la fin de mars. En termes de pourcentage cela correspond à 4 p. 100 environ.

M. POULIOT: Quelle est la proportion des expéditions par voie de Portland en comparaison de celle par les ports d'Halifax et de Saint-Jean?

M. FRASER: J'estime qu'elle serait probablement la même, 4 p. 100 environ.

M. POULIOT: Les expéditions que vous effectuez par voie de Portland comptant pour 4 p. 100 de ce que vous expédiez par les ports d'Halifax et de Saint-Jean?

M. FRASER: Exactement.

M. POULIOT: Pendant une période de douze mois?

M. FRASER: Non, durant l'hiver.

M. POULIOT: Ce que vous expédiez à Portland durant l'hiver représente 4 p. 100 de ce que vous expédiez durant toute l'année?

M. FRASER: Non, monsieur, pas pour toute l'année; 4 p. 100 de ce que nous avons expédié au cours de la même saison, — quatre mois.

M. POULIOT: Et durant le reste de l'année, les huit autres mois, vous avez expédié d'Halifax et de Saint-Jean?

M. FRASER: Oui. La plupart des expéditions s'effectuent naturellement par voie de Montréal durant l'été, mais il y a des occasions isolées où un navire prend un chargement à Halifax et à Saint-Jean.

M. POULIOT: Les expéditions sont effectuées par voie de ports canadiens?

M. FRASER: Oui.

M. HAZEN: Il me reste une autre question à poser et elle se rapporte à l'expédition de seigle par voie de Portland l'automne dernier. On m'informe qu'un million de boisseaux de seigle a été expédié par voie de Portland l'automne dernier?

M. FRASER: Oui, monsieur, un million de boisseaux environ.

M. HAZEN: Or, un des journaux qui eut connaissance de cette affaire s'est apparemment mis en communication avec M. Hommey, le secrétaire du Conseil français des approvisionnements et lui a demandé ce qui en était. Il avait appris, a-t-il dit, que les navires britanniques se servaient des ponts plats des porte-avions pour le transport du grain et que les installations à Saint-Jean et à Halifax avaient été changées pour accommoder ce genre particulier de navire, ce qui leur permettait difficilement de répondre aux besoins des cargos ordinaires. Or, il va sans dire que cette affirmation est inexacte. Il a dit également en réponse à une question que les éleveurs de Saint-Jean et d'Halifax étaient remplis de grain destiné au Royaume-Uni et que cela constituait la raison pour laquelle on ne pouvait en expédier en France. Cela n'était pas exact. Il a dit qu'il avait été informé que Portland n'est qu'un autre port canadien à tout événement, parce que les Chemins de fer Nationaux du Canada se rendent à cet endroit, — vous croyez que cela n'est pas exact — et les provinces Maritimes ne voient pas cela d'un bon œil.

M. FRASER: Je suis absolument certain qu'il n'a pas obtenu ce renseignement de moi.

M. HAZEN: Il a dit de plus qu'ils payaient des taux uniformes sur le grain qu'ils expédiaient par voie de Portland, ce qui est incontestablement exact, et il ne leur en coûterait pas davantage pour les expéditions; le tarif n'est pas moindre. Quelqu'un qui cherchait à mousser des affaires a dû faire cette affirmation à la mission française des approvisionnements. Je ne sais qui c'était, mais y eut-il une enquête, quelques-uns de vos employés supérieurs se sont-ils jamais adressés au secrétaire-général du Conseil français des approvisionnements ou à quelques-uns de ses dirigeants au sujet de ces expéditions?

M. FRASER: On m'informe que le gouvernement français tenait beaucoup à ce que ses expéditions fissent place aux approvisionnements de vives destinés à la Grande-Bretagne qui étaient expédiés d'Halifax et de Saint-Jean. C'est le renseignement que je tiens.

M. HAZEN: De qui le tenez-vous?

M. FRASER: Il m'est venu du bureau de M. Pullen, et la décision prise à ce sujet a relevé entièrement du gouvernement français. Comme vous et moi le savons, il n'y a rien qui empêche les dirigeants du port de Saint-Jean d'accommoder des porte-avions ou tout autre genre de navire.

M. HAZEN: Etes-vous certain que le département n'a pas cherché à obtenir les expéditions?

M. FRASER: Les expéditions nous ont été confiées sans que nous les recherchions. On m'informe que le gouvernement français s'est adressé à nous — en tout cas c'est ce gouvernement qui a décidé de se servir du port de Portland et il nous a avertis; ce n'est pas la ligne de navigation mais le gouvernement français qui nous a avertis.

M. HAZEN: Les employés supérieurs de votre compagnie.— vous-même ou les employés sous votre régie — tenteraient-ils quelque effort pour que ces expéditions se fassent par Halifax ou Saint-Jean?

M. FRASER: Dans ce cas en particulier je ne le penserais pas parce que...

M. HAZEN: Quelque membre du personnel de votre département?

M. FRASER: Non, excusez-moi, voici ce que j'allais dire: vous avez lu attentivement le texte qui dit en quoi consistent nos fonctions relativement au trafic sans itinéraire déterminé, au trafic qui n'est pas dirigé par l'expéditeur. Ce trafic fut dirigé par l'expéditeur. Nous ne pouvons dire à l'expéditeur qui a spécifié l'itinéraire de sa marchandise qu'elle devrait être détournée de Saint-Jean à Portland ou de Portland à Halifax, et nous le faisons pas. D'après mon interprétation de la tâche qui nous incombe de par la loi, nous ne sommes pas tenus de le faire. Je crois comprendre que nous n'avons à nous occuper que des marchandises non acheminées, qui peuvent aller dans un port ou dans un autre.

M. POULIOT: A l'égard desquelles vous avez toute liberté de choix.

M. FRASER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: C'est un droit de l'homme.

M. FRASER: Voici comment les choses fonctionnent: l'expéditeur, quel qu'il soit — prévoit d'abord de l'espace sur son navire; puis il doit se procurer un permis d'exportation. Il établit ensuite l'acheminement selon l'espace disponible là où il peut l'obtenir. En ces années-là, il n'y avait pas de marchandises non acheminées.

M. HAZEN: Je ne saisis pas très bien ce point: admettons que *Moore McCormack* vous disent: "Nous n'expédierons plus par voie d'Halifax et de Saint-Jean, à cause des conditions existantes", conditions qui seraient attribuables en grande partie, je le présume, au Canadien-National?

M. FRASER: De fait, en lisant la lettre de *Moore-McCormack*, vous verrez qu'il ne s'agit pas du tout du Canadien-National.

M. HAZEN: Je pourrais lire beaucoup de choses; des déclarations différentes ont été faites par des compagnies différentes; mais je n'entrerai pas dans ces détails.

M. FRASER: Je ne puis accepter cette tâche.

M. HAZEN: Admettons que l'on vous dise: "Nous n'expédierons pas de cette manière", et qu'en réponse à cette affirmation réduisiez d'autant le tarif vers Portland, parce que vous affirmez que vous voulez sauvegarder vos affaires; s'agissait-il de cela?

M. FRASER: Oui, pour le Canadien-National.

M. HAZEN: Supposons maintenant que vous n'avez pas réduit le taux vers Portland, cela aurait-il influé sur votre commerce, et dans quelle mesure?

M. FRASER: Au lieu de remorquer les marchandises tout le long du chemin jusqu'à Portland, il aurait fallu que nous les passions à une autre ligne à quelque point de jonction — l'une des lignes qui desservent Boston et New-York — la *Boston Maine* — et que nous acceptions moins de recettes qu'en remorquant jusqu'à Portland. Nous ne desservons pas Boston.

M. HAZEN: Vous avez remorqué 26,000 tonnes — 25,000 tonnes; quelles recettes vous ont-elles rapportées?

M. FRASER: Je puis vous donner le chiffre.

M. HAZEN: Je désire le renseignement. Vous avez remorqué 25,000 tonnes et touché une certaine somme d'argent pour ce faire. Si vous aviez remorqué 25,000 tonnes sur une moindre distance, de combien moindre auraient été vos recettes de chemin de fer?

M. FRASER: Je vais le déterminer. Il y aurait quelques cents de moins par cent livres.

M. HAZEN: J'aimerais avoir le chiffre en dollars.

M. FRASER: Je vais pouvoir vous procurer ce renseignement.

M. POULIOT: La ligne *Moore-McCormack* est-elle une ligne américaine?

M. FRASER: Oui .

M. HAZEN: L'une des plus considérables et des plus puissantes lignes.

M. FRASER: Il faudra quelque temps pour obtenir le renseignement demandé, vu que nous serons obligés de connaître chaque envoi distinct; nous devons séparer le montant d'imprimés du montant d'acétone, le montant de diverses marchandises, parce que les taux et les divisions diffèrent. Cela prendra du temps.

M. HAZEN: Si ces marchandises avaient été confiées à *Moore-McCormack*; si elles n'étaient pas allées à Portland, mais à Boston, et que le même chiffre d'affaires leur eût été affecté, quelle serait la différence?

M. FRASER: Trois ou quatre cents par cent livres. Je prends un exemple au hasard — environ \$150,000 à \$175,000 — non, pardon, \$15,000 ou \$16,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser une ou deux questions? Si j'ai bien saisi, la ligne *Moore-McCormack* est une ligne américaine ayant pour base le port de Boston?

M. FRASER: Et New-York — l'un et l'autre.

L'hon. M. CHEVRIER: Elle opère généralement au Canada par voie du port de Montréal, durant l'été, et des ports d'Halifax et de Saint-Jean durant l'hiver?

M. FRASER: Il en était ainsi à cette époque, en effet.

L'hon. M. CHEVRIER: Et ce qui s'est passé est ceci: à cause de l'engorgement du trafic à certains de ces ports — engorgement que M. Hazen attribue au Canadien-National, bien que vous le niez, ce qui importe peu pour le moment — on a décidé de changer de route. Or, ce qui m'intéresse, c'est de savoir combien de navires, et combien de cargaisons représentant autant de navires, ont été acheminées vers le port de Portland, et ce que cela signifie du point de vue des chargements de navire?

M. FRASER: Je pense qu'il y avait cinq navires.

L'hon. M. CHEVRIER: Cinq navires par an?

M. FRASER: De la compagnie *Moore-McCormack*.

L'hon. M. CHEVRIER: De la compagnie *Moore-McCormack* qui faisaient couramment usage des ports de mer?

M. FRASER: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Durant l'hiver, je le présume.

M. HATFIELD: La *Moore-McCormack* avait-elle des départs fréquents?

M. FRASER: Une ou deux fois par mois, je pense.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Hatfield, si vous me permettez de poursuivre, vous pourrez poser vos questions plus tard. J'ai deux ou trois questions que j'aimerais poser. Vous dites donc que vous avez nivelé le tarif.

M. FRASER: Oui, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Jusqu'à Portland, c'est-à-dire, pour mettre le taux sur le même pied que vers Saint-Jean et Halifax?

M. FRASER: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: En nivelant les taux, ou en quoi que ce soit que vous ayez pu faire, avez-vous en aucune façon agi en contravention de la coutume établie dans notre pays ou adoptée par le Canadien-National?

M. FRASER: Pas que je sache.

L'hon. M. CHEVRIER: La Loi de 1911 concernant le *Canadian Northern Railway* vous est-elle familière? J'aimerais en verser au compte rendu le texte, qui porte ce qui suit:

M. HAZEN: Pardon...

Le PRÉSIDENT: Veuillez permettre à l'hon. M. Chevrier de terminer ses remarques.

M. HAZEN: Ne me faites-vous pas honneur en donnant lecture de mon propre sommaire?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Si cela vous fait honneur, je m'en chargerai volontiers.

M. HAZEN: Je dois dire que la chose me fait honneur.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous et moi serons donc d'accord sur ceci.

La compagnie doit consentir à ce qui suit:

1. Que toutes les marchandises parties de ses lignes, à moins d'indications à ce contraies par l'expéditeur, quand la destination de ces marchandises est un point quelconque au Canada, soient expédiées par les chemins de fer situés sur le territoire canadien.

Pour ce qui est du débat engagé, le Canadien-National a-t-il agi en contravention de cet article?

M. FRASER: Non.

L'hon. M. CHEVRIER:

2. Que le taux d'entier parcours pour le trafic d'exportation, du point de départ à sa destination, ne dépassera en aucun temps, par voie des ports canadiens, le taux exigé par voie des ports américains.

Le Canadien-National a-t-il agi en contravention de cet article?

M. FRASER: Non, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER:

3. Et que toutes ces marchandises, à moins d'indications contraies par l'expéditeur, seront transportées aux ports océaniques canadiens.

Le Canadien-National a-t-il agi en contravention de cet article?

M. FRASER: Non, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Et maintenant, je vais vous poser cette question: l'article 14 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien se lit ainsi qu'il suit:

Les régisseurs devront ordonner, décréter et faire en sorte que toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer, qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées aux Chemins de fer Nationaux au point d'origine, ou entre le point d'origine et la mer, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie de ports maritimes canadiens.

Le Canadien-National a-t-il agi en contravention de cet article?

M. FRASER: Pas à ma connaissance.

L'hon. M. CHEVRIER: La coutume établie au Canadien-National n'est-elle pas de favoriser, en tout temps le transport des marchandises ou la circulation sur ses propres lignes par voie des ports canadiens?

M. HAZEN: La question est tendancieuse.

M. FRASER: La réponse serait tendancieuse, en effet.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est tout.

M. HATFIELD: J'aimerais demander au témoin si le discours prononcé par M. Vaughan dans la ville de Portland le 4 juillet 1947 eut pour

M. VAUGHAN: Je n'ai prononcé aucun discours à Portland.

M. FRASER: Aucune.

M. HATFIELD: Vous connaissez ce discours?

M. VAUGHAN: Je n'ai prononcé aucun discours à Portland

M. HATFIELD: Vous avez été interviewé par le directeur municipal de la Chambre de commerce.

M. VAUGHAN: Permettez-moi de tirer ce point au clair. Je n'ai accordé aucune entrevue. Avant de prendre le train de 9 heures du matin je reçus de ces messieurs une visite de courtoisie au cours de laquelle ils me dirent qu'ils espéraient pouvoir augmenter considérablement le chiffre d'affaires qu'ils faisaient par voie du port de Portland. Je leur demandai comment ils avaient l'intention de procéder pour y parvenir. Ils me répondirent alors: "En attirant des marchandises de Boston, de New-York et d'autres ports des Etas-Unis". Je leur répondis à mon tour: "Belle aubaine pour vous. Nous ne pouvons vous aider pour ce qui est des marchandises canadiennes, mais si nous pouvons vous obtenir plus d'affaires de Boston ou de New-York, nous le ferons".

M. HATFIELD: Voici ce que le journal rapporte de votre discours.

M. VAUGHAN: Je n'ai fait aucun discours: il s'agissait seulement d'une déclaration.

M. HATFIELD: Vous avez fait une déclaration. Ils ne vous ont pas dit qu'ils allaient enlever du commerce à Boston.

M. VAUGHAN: Vous lisez à même une déclaration faite dans un journal par un nouvelliste. Je ne me souviens plus de ce qui fut dit. Je sais que ce que le journaliste écrivit était faux et que les paroles étaient mal rapportées.

M. HATFIELD: Vous avez déclaré que vous feriez tout en votre pouvoir pour aider la ville de Portland.

M. VAUGHAN: Je n'ai rien déclaré de la sorte. J'ai dit que nous ferions tout en notre pouvoir pour favoriser l'acheminement des marchandises par Portland plutôt que par Boston et New-York.

M. HATFIELD: Voici ce que porte la déclaration...

M. VAUGHAN: Vous n'avez là qu'un rapport de journal fourni par un nouvelliste.

M. HATFIELD: Le gérant municipal m'a rapporté ce que vous aviez dit.

M. VAUGHAN: Peu m'importe ce qu'il en dit, je vais vous rapporter textuellement ce qui fut dit.

M. HATFIELD: Vous reveniez de la ville de Boston, après avoir tout réglé en vue de reprendre votre service hors de Boston.

M. VAUGHAN: Je revenais de Boston. Je m'y étais rendu pour voir lancer un de nos navires. Ce navire n'emporte pas de marchandises hors de Boston, il ne prend à bord que des passagers.

M. POULIOT: La question touchait trois villes américaines?

M. VAUGHAN: Précisément.

M. POULIOT: New-York, Boston et Portland?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Halifax et Saint-Jean furent-ils aussi en cause?

M. VAUGHAN: Il ne s'agissait aucunement de transférer du commerce des ports canadiens à Portland.

M. POULIOT: D'après ce que vous avez dit, il s'agissait de Portland d'une part, et de Boston et New-York de l'autre?

M. VAUGHAN: Précisément.

M. POULIOT: Et non pas de Portland d'une part, et de Saint-Jean ou Halifax de l'autre?

M. VAUGHAN: C'est juste. Les gens de Portland savent très bien — nous le leur avons répété à plusieurs reprises — que nous ne pouvions détourner aucune quantité de marchandises des ports canadiens vers Portland.

M. HATFIELD: Vous avez invité ces messieurs à votre voiture privée. Cette photo a été prise dans votre voiture particulière.

M. VAUGHAN: C'est vrai. Que vient faire ceci?

M. HATFIELD: Vous proposiez de faire tout en votre pouvoir pour aider la ville de Portland.

M. VAUGHAN: J'ai dit que je ferais tout en mon pouvoir pour favoriser Portland de préférence à Boston et New-York. Je persiste à le dire, et je crois que tout fonctionnaire du Canadien-National a le devoir de diriger le trafic vers Portland, à condition qu'il ne détourne pas de marchandises d'Halifax ou de Saint-Jean. Il s'agit de conserver au chemin de fer sa clientèle.

M. HATFIELD: Vous avez détourné des marchandises de leur acheminement.

M. VAUGHAN: Ces marchandises, autrement, s'acheminaient vers New-York ou Boston.

M. HATFIELD: Une délégation est venue d'Argentine pour vous interviewer?

M. VAUGHAN: Non.

M. HATFIELD: De combien de personnes se composait-elle; j'entends de l'Argentine?

M. VAUGHAN: Non, je n'ai pas vu cette délégation.

M. POULIOT: Il a pu y avoir un interview, mais il ne s'ensuit pas qu'on en ait rapporté exactement les résultats.

M. VAUGHAN: C'est cela. Les déclarations précitées contre le Canadien-National et ses officiers sont très injustes et des plus inexactes.

Je vais révéler au Comité ce qui s'est passé pendant la guerre. Nous avions de nombreuses excuses afin de détourner le trafic d'Halifax et de Saint-Jean vers Portland. En passant, il n'y a que 290 milles jusqu'à Portland contre 850 à Halifax et plus de 600 à Saint-Jean par le Canadien-National. Il n'y a pas de taux vers Portland inférieur à celui vers Saint-Jean ou Halifax, nonobstant la différence de parcours.

Pendant la guerre nous n'avons pu obtenir qu'une quantité très limitée de houille de la Nouvelle-Ecosse. Nous avons transporté par rail de la houille de la Virginie occidentale et d'ailleurs aux Etats-Unis jusqu'aux provinces Maritimes de façon à continuer d'acheminer le trafic vers ces ports. Nous aurions pu très facilement dire que nous n'avions pu trouver de houille dans ces provinces et qu'ainsi nous acheminerions le trafic vers Portland.

Que s'est-il passé le printemps dernier lorsque la grève a éclaté à Sydney? Nous avons encore transporté la houille par rail, des Etats-Unis au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, afin de continuer l'acheminement du trafic vers Halifax et Saint-Jean.

M. HATFIELD: Et la grève aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: En quoi concerne-t-elle ce sujet? Nous aurions pu détourner le trafic vers Portland si nous l'avions voulu. Au lieu de cela, nous avons dépensé littéralement des millions de dollars au transport par rail de la houille américaine dans les provinces Maritimes afin de maintenir l'acheminement du trafic par les ports d'Halifax et de Saint-Jean.

M. HAZEN: Vous avez été obligé d'agir ainsi en vue de répondre aux besoins d'outre-mer.

M. VAUGHAN: Nous ne pouvions trouver de houille. Nous aurions pu diriger le trafic vers Portland et nous dispenser de faire venir de la houille d'aussi loin que la Virginie occidentale. Je répète simplement, messieurs, que vos avancés sont très injustes.

M. HATFIELD: Je parle des vaisseaux de la ligne *Moore-McCormack*.

M. VAUGHAN: On a dit et répété à maintes reprises que ces vaisseaux allaient à Boston ou à New-York. Tout ce que nos officiers ont fait et à bon droit, c'était de s'efforcer de conserver le trafic pour le Canadien-National, propriété du peuple canadien. Nos gens auraient manqué à leur devoir s'ils n'avaient pris tous les moyens possibles d'obtenir le trafic pour le réseau tant qu'ils ne le détourneraient pas des ports canadiens. Il a été établi sans conteste que les officiers du réseau n'ont rien fait en vue de détourner le trafic des ports canadiens.

M. POULIOT: J'ai une autre question à poser concernant les consignations par les ports des Etats-Unis. Elles coûtent meilleur marché par voie de Portland que par Boston ou New-York.

M. VAUGHAN: M. Fraser pourrait dire si les taux diffèrent ou non.

M. FRASER: Ils sont les mêmes vers Portland, Saint-Jean et Halifax.

M. POULIOT: Et ceux vers New-York et Boston?

M. FRASER: Nous avons établi les taux à l'étude plus bas que ceux vers Boston et New-York.

M. POULIOT: Le parcours est-il plus court?

M. FRASER: De beaucoup.

M. HAZEN: Combien le Canadien-National a-t-il dépensé l'an dernier en améliorations ou réparations au port de Portland?

M. VAUGHAN: Je ne saurais le dire. Je crois que nous avons dépensé très peu. Si vous y allez, vous verrez que nos docks s'effondrent faute de réparations. Nous avons démoli l'un de nos élévateurs qui s'effondrait pour cette cause.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous poser une autre question? D'après ce qu'ont dit MM. Hazen et Hatfield, le trafic passant par Saint-Jean et Halifax devrait bénéficier d'un taux plus bas que par Portland?

M. HAZEN: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que vous avez dit à la Chambre et encore dans votre déclaration tantôt.

M. HAZEN: Où?

L'hon. M. CHEVRIER: Dans les questions que vous avez posées.

M. HAZEN: Je m'oppose à ce que vous résumiez la portée de mes observations. Je crois qu'il est juste que vous posiez des questions tout comme moi.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous voulez me permettre de poursuivre, je vais interroger. N'est-ce pas un fait qu'anciennement les taux vers ces ports étaient égaux?

M. FRASER: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est-à-dire, que ceux vers Portland, Halifax et Saint-Jean l'étaient?

M. FRASER: Avant 1938.

L'hon. M. CHEVRIER: Avant cette année ils l'avaient toujours été?

M. FRASER: Oui.

M. POULIOT: Même lorsque M. Bennett était au pouvoir? Je vais modifier ma question et vous demander s'ils l'ont été même de 1930 à 1935?

M. FRASER: Oui.

M. POULIOT: Ils n'ont pas été modifiés pendant cette période?

M. FRASER: Non, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Lors de l'égalisation des taux on les a mis sur le même pied qu'auparavant?

M. FRASER: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: En d'autres termes, on a égalisé les taux, on ne les a pas abaissés?

M. FRASER: Oui, la situation — avez-vous terminé?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. FRASER: Ceci me stupéfie quelque peu: pendant quelques années les taux vers Halifax ont été d'un cent par cent livres plus élevés qu'ils ne l'étaient vers Saint-Jean. Le Canadien-National les a rendus identiques sans directives ou instructions de qui que ce soit. Il a réduit le taux vers Halifax d'un cent, le rendant égal à celui vers Portland. Cet état de choses s'est maintenu jusqu'en 1938.

En 1938 les taux vers les ports des Etats-Unis, y compris Portland, ont été relevés. Les augmentations autorisées dans ces taux ont varié de 5 à 10 p. 100 et on a aussi autorisé des relèvements des taux vers Halifax et Saint-Jean.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela s'est fait par l'*Interstate Commerce Commission* et la Commission des transports?

M. FRASER: Oui. Les consignateurs de produits sur lesquels s'appliquaient ces taux se sont adressés aux chemins de fer et leur ont dit être très mal pris. Ils sortaient d'une crise. De façon générale, ces taux s'appliquaient aux denrées à bas prix. Ils nous ont priés de ne pas hausser les hausser sur ces denrées si nous le pouvions. Nous avons consenti à ne pas les relever.

On aurait pu trouver aussi à nous critiquer de ce côté, parce qu'un consignateur de quelques autres denrées aurait pu nous dire: "Vous avez agi étrangement; vous avez relevé le taux sur les denrées que j'expédie mais non pas sur ces autres". Les taux n'ont pas été haussés que pour un nombre restreint de produits mais ils ont été relevés sur tous les autres, exactement de la même façon que les taux vers Portland. Nous avons cru faire ce qui convenait. Nous n'avons pas pensé commettre une injustice. Je suis plutôt étonné qu'on ne nous en accorde pas quelque mérite. Halifax et Saint-Jean n'ont obtenu de ce fait aucun avantage sur Portland et Portland n'a pas été désavantagée pour la raison que les vaisseaux ne s'y rendaient pas. Si des vaisseaux y avaient fait escale, le taux vers cette ville aurait été maintenu bas exactement de la même façon. Je ne puis que vous répéter qu'aucun officier de chemin de fer n'assume volontiers ce qu'on appelle un taux sur le papier. On peut modifier seulement les taux sur lesquels les consignateurs insistent très fort, de sorte que nous avons poursuivi ce rajustement jusqu'à la déclaration de la guerre.

Nous n'avons pas tenu compte des relèvements des taux vers Halifax et Saint-Jean, s'élevant dans certains cas à 5 p. 100 et dans d'autres, à 10 p. 100. Nous ne l'avons pas fait, je dois l'avouer, pour Halifax et Saint-Jean particulièrement. Nous avons agi ainsi afin d'aider les expéditeurs canadiens qui nous ont dit que si nous ne le faisons pas, ils devraient se retirer des affaires, non pas faire leurs expéditions par quelque autre port; ils ne pourraient continuer leur commerce.

Puis la guerre a éclaté et ces taux ont été immobilisés vers Halifax et Saint-Jean. Je vous dirai simplement qu'alors il n'y avait pas d'occasion de les relever. Si nous l'avions eue, nous aurions pu hausser le taux vers Halifax et Saint-Jean et le rendre à celui vers Portland, ce qui nous aurait assuré bien plus de recettes sur le trafic vers Halifax et Saint-Jean. Toutefois, les taux avaient été immobilisés et nous n'avons pu les modifier.

Lorsque les représentants de la ligne *Moore-McCormack* sont venus nous voir les taux étaient encore immobilisés. La seule façon de les égaliser était d'abaisser le taux vers Portland. Si c'avait été le contraire, les taux vers Halifax et Saint-Jean auraient pu être haussés au niveau de celui vers Portland, d'où une forte augmentation des recettes du Canadien-National à cause du transport plus important par Halifax et Saint-Jean. En procédant ainsi nous n'aurions enlevé aucun trafic à Boston de sorte qu'au lieu de relever le taux vers Halifax et Saint-Jean, nous avons conservé les taux immobilisés et décidé ce qu'il y avait de mieux ensuite, soit essayer d'acheminer le trafic vers Portland. En les réduisant et en n'accroissant pas ceux vers Halifax et Saint-Jean, nous avons cru faire ce qui était approprié, même au point de vue national.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous l'avez fait à mon sens.

M. FRASER: J'hésite à dire si la chose va se répéter, mais \$15,000 ne sont pas à dédaigner.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, cette question a été, je crois, entièrement débattue ce matin.

M. NICHOLSON: On a lu une lettre de M. Isnor dans laquelle il demande le dépôt de cette correspondance. Pour moi, le Canadien-National se trouverait dans une situation très difficile si les députés pouvaient le demander. Je dois, cependant, manifester ma protestation que le ministre ait choisi une lettre dans un dossier aussi considérable que celui-là alors que d'autres députés ne sont pas libres d'avoir accès à ce genre de correspondance. J'espère que cela ne se renouvellera plus.

L'hon. M. CHEVRIER: Je croyais avoir expliqué pourquoi je l'avais fait. C'était uniquement afin de répondre aux accusations portées par M. Hazen à la Chambre. Je ne pouvais y répondre autrement que par une déclaration et par la lecture de la partie pertinente de la lettre. Vu que cette déclaration figurait dans la lettre, j'ai cité le paragraphe la contenant et M. Hazen a exigé que je dépose ensuite la lettre.

M. NICHOLSON: Je suis d'avis qu'on a donné une explication très satisfaisante de ce que le C.-N. a fait. Si vous aviez donné cette explication sans référer à la lettre confidentielle, cela aurait suffi.

L'hon. M. CHEVRIER: Je l'ai tenté. Vous savez, cependant que dans le cas d'une motion pour la production de documents un député enfreint le règlement s'il tente de faire une autre déclaration. Si on m'avait donné l'occasion de faire une deuxième déclaration, c'est ce que j'aurais dit.

M. HATFIELD: Les représentants de la ligne *Moore-McCormack* ne sont-ils pas allés voir le ministre avant la réduction des taux?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis pas témoin, mais je n'ai pas d'objection à dire que je ne connais aucun représentant de celle-ci; je n'ai jamais vu quelqu'un de cette compagnie et personne n'est venu me voir pour discuter la question.

M. HATFIELD: Un représentant de cette compagnie a passé une ou deux semaines à Ottawa avant la réduction des taux susmentionnés. Il m'a dit qu'il y était venu vous interviewer ou bien un haut fonctionnaire de votre ministère et qu'il avait vu le président du Canadien-National à Montréal.

M. VAUGHAN: Il ne m'a jamais vu. Je n'ai jamais vu de représentant de cette compagnie.

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne m'a pas vu, non plus que le sous-ministre de mon ministère.

M. HATFIELD: A-t-il vu un haut fonctionnaire de votre ministère?

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'a pas vu de hauts fonctionnaires, c'est ce qu'ils m'ont dit.

Le PRÉSIDENT: J'aurais une chose à dire. La question du dépôt de la lettre de M. Isnor a été réglée en Chambre par la Chambre. On a posé toutes les questions possibles et les réponses ont été données. Abordons la page 16.

M. NICHOLSON: Je crois comprendre que nous devons obtenir certains renseignements ce matin. Pourrions-nous les avoir maintenant?

Le PRÉSIDENT: Avant cela, si vous n'y avez pas d'objection, si le Comité est consentant, M. Fraser a encore une réponse à donner.

M. FRASER: Avant de terminer mon témoignage, je veux élucider pour le compte rendu, qu'alors qu'on impute entièrement au Canadien-National les plaintes précitées, le Pacifique-Canadien a agi exactement de même.

M. HAZEN: Mais après vous.

M. FRASER: En fait, le Pacifique-Canadien a publié ses taux peu après nous. Nous nous sommes entendus avec lui avant la publication des taux, que nous publierons les mêmes. Il est difficile à croire que quelqu'un s'imaginerait que celui-ci dont les navires font escale à Saint-Jean aurait agi tel que précité en vue de détourner le trafic vers Portland pour le donner à la compagnie *Moore-McCormack* ou à toute autre.

Je voulais élucider ce point. Tout le monde paraît oublier le fait que le Pacifique-Canadien était autant à blâmer ou avait autant de mérite que le Canadien-National, selon le cas.

M. HATFIELD: Pas du tout, le Pacifique-Canadien ne possède-t-il pas des papeteries où vous n'êtes pas aménagés pour recueillir le papier à journal? Il y était obligé pour se poser en concurrent et obtenir cette marchandise?

M. FRASER: Pas du tout; nous avons tous deux conféré ensemble et avons discuté notre programme relativement à l'égalisation des tarifs.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cela répond à la question, monsieur Hatfield. Les chemins de fer en sont venus à une entente avant la publication des tarifs. Passons à la page 16, sous trafic.

M. Cooper déposera ces rapports qui ont été demandés hier, puis nous commencerons l'étude de la matière à la page 16, trafic.

M. COOPER: M. Nicholson s'est enquis des résultats de la Caisse d'assurance du Canadien-National au cours des dix dernières années. M. Jackman a demandé combien d'employés le département des télégraphes comptait en 1947. M. Jackman s'est enquis du nombre d'acres de terre invendue dans l'Ouest canadien réparties entre les provinces du

Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. M. Nicholson a demandé un état comparatif des recettes du courrier par rapport à la longueur des voies exploitées, entre le Canadien-National et le Pacifique-Canadien. M. Hlynka a demandé une répartition de nos recettes et dépenses entre les lignes à l'ouest et à l'est de Port-Arthur pour l'année 1947.

Je dépose maintenant les réponses à ces questions, et on pourrait peut-être les consigner au compte rendu du Comité.

Question posée par M. A. M. Nicholson

Résultats de la Caisse d'assurance du Canadien-National — 10 — 1938 à 1947, les deux années comprises.

	Recettes		Dépenses		Recettes nettes
	Primes	Recettes nettes de placements	Pertes	Frais d'administration	
	\$	\$	\$	\$	\$
1938.....	42,154	583,712	305,939	15,213	304,754
1939.....	32,962	826,811	295,468	15,213	549,092
1940.....	47,775	496,171	410,107	12,917	120,922
1941.....	51,636	258,667	413,190	14,871	117,758
1942.....	64,685	492,250	374,968	16,846	165,121
1943.....	197,857	562,313	518,725	18,105	233,341
1944.....	98,431	1,523,461	389,470	21,696	1,210,725
1945.....	131,627	1,046,687	1,692,228	22,435	536,349
1946.....	119,727	424,810	562,016	23,163	40,642
1947.....	102,397	597,346	400,598	21,860	277,285

Question posée par M. H. R. Jackman

Nombre d'employés du département des télégraphes en service en 1947: 3,878.

Province	Acres
Manitoba	10,288·30
Saskatchewan	233,507·98
Alberta	4,567·90
Superficie totale	248,364·18

Question posée par M. C. H. Nicholson

Comparaison des recettes provenant de courriers par rapport à la longueur des voies exploitées — Canadien-National vs Pacifique-Canadien:

	Bureau fédéral de la statistique C.N.R.	P.-C.
Nombre moyen de milles de voies exploitées.	21,735.7	17,034.1
Proportion de la longueur totale exploitées ..	56.1%	43.9%
Recettes provenant du courrier	\$3,830,045	\$4,172,010
Proportion des recettes totales	47.8%	52.2%

Questions posées par M. A. M. Nicholson et M. A. Hlynka

Recettes, dépenses et recettes nettes, année 1947, divisées entre les lignes à l'ouest et à l'est de Port-Arthur :

Lignes à l'ouest de Port-Arthur et d'Armstrong	\$119,964,915	\$110,207,860	\$ 9,757,055
Lignes à l'est de Port-Arthur et d'Armstrong	257,340,180	236,693,906	20,646,274
Lignes aux E.-U.	60,892,885	50,220,841	10,672,044
Total	\$438,197,980	\$397,122,607	\$41,075,373

M. NICHOLSON: Je me suis enquis au sujet du tarif sur les œufs expédiés à Regina et à Ottawa.

L'hon. M. CHEVRIER: J'espère que l'on ne prendra pas autant de temps à répondre à cette demande de renseignement que dans le cas de Portland.

M. VAUGHAN: On dit que ces renseignements seront déposés dans la matinée.

Le PRÉSIDENT: Nous les déposerons.

M. NICHOLSON: Il devrait être facile de se procurer ce renseignement.

M. MACMILLAN: Nous essayons de vous donner les tarifs quant au trafic qui circule effectivement. Le président a dit hier, je crois, en réponse à une de vos questions, qu'il s'agissait peut-être d'une taxe convenue dans ce cas. Il y a un certain trafic qui circule en vertu d'accords prévus par la Loi des transports, sous le régime desquels l'expéditeur s'engage à livrer au chemin de fer tout son trafic moyennant la fixation d'un taux spécifique. Les œufs constituent un des produits qui sont fréquemment transportés d'après ce régime. Nous voulons vous donner une idée d'ensemble de la situation.

M. NICHOLSON: Le ministre avait certains renseignements à ce sujet le 15 avril quand il a répondu à M. Coldwell. Je voudrais obtenir ces renseignements avant que le Comité termine sa tâche. Le président a dit hier, ai-je compris, qu'il n'y eut pas de distinctions par application à des localités dans l'Ouest, que les augmentations ont été appliquées partout au Canada.

M. MACMILLAN: Cela est exact.

M. NICHOLSON: On m'informe qu'il existe une différence, que le taux d'augmentation en Ontario n'est pas aussi élevé qu'il l'est dans la Saskatchewan. Je voudrais savoir si j'ai raison ou non. Combien s'écoulera-t-il de temps avant que je puisse obtenir ce renseignement?

M. MACMILLAN: Nous vous le donnerons demain.

M. VAUGHAN: Il vous serait avantageux si nous pouvions vous donner un exposé d'ensemble au lieu de choisir un article ici et là, ce qui pourrait induire en erreur. Nous vous donnerons ce renseignement demain matin.

M. EMMERSON: Je voudrais poser une ou deux questions à M. Walton. Quelle est la proportion des apprentis par rapport aux machinistes dans les divers ateliers?

M. WALTON: Nos règlements en fixent le nombre à un sur cinq.

M. EMMERSON: Pourriez-vous dire quelle est la proportion actuelle, disons à la fin de 1947, pour tout le réseau ainsi que la région de l'Atlantique, j'entends le nombre total d'apprentis?

M. WALTON: Je n'ai pas ce renseignement. Vous voulez la proportion des apprentis par rapport aux machinistes à la fin de 1947, sous forme de chiffre total.

M. EMMERSON: Pour la région de l'Atlantique et pour le réseau.

M. McLURE: J'ai demandé au président l'an dernier si notre province aurait l'occasion de se faire attribuer un certain nombre d'apprentis. Etant donné que nos ateliers ont été transportés de Charlottetown à Moncton, nous n'avons pas eu d'apprentis depuis un certain nombre d'années. Des demandes viennent continuellement d'individus qui veulent apprendre le métier. On a dit en cette occasion que l'on ferait une juste répartition quant aux apprentis admis aux ateliers de Moncton, basée sur la population des trois provinces Maritimes.

M. WALTON: Cela est exact.

M. VAUGHAN: Je me souviens que vous avez posé cette question.

M. WALTON: J'ai eu l'occasion de me renseigner sur ce qui a été fait en 1947. Nos archives font voir que dans la région de l'Atlantique nous avons engagé 15 apprentis, dont trois venaient de l'île du Prince-Édouard. Ce sont les trois seuls postulants de cette province. Dans la mesure où nous le pourrons, nous nous en tiendrons à cette proportion qui constitue une répartition approximative raisonnable entre l'île du Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.

M. POULIOT: Relativement aux deux questions que M. Emmerson et M. McLure vous ont posées, voulez-vous dire qu'il y a un apprenti —

M. WALTON: Un sur cinq, un apprenti sur cinq machinistes.

M. POULIOT: Auriez-vous la bienveillance de vérifier pour moi, à titre de renseignement personnel, le nombre d'apprentis à la Rivière-du-Loup? Je crois que vous serez surpris d'apprendre que leur nombre est bien inférieur à cette proportion. J'espère que l'on remédiera à cette situation en temps utile.

M. WATSON: Je serai heureux de faire cela.

M. POULIOT: Il est impossible d'obtenir des apprentis à la Rivière-du-Loup. La situation a été améliorée depuis le passage de M. Johnson à Moncton. Il a accompli une tâche magnifique que M. Robinson continuera, je l'espère. La situation laissait à désirer avant cela. Nous avons subi des injustices continuellement de la part de Moncton. Vu les actions de surintendants précédents, M. Johnson a eu une tâche très difficile à accomplir, mais il a amélioré la situation. Il s'est tiré d'affaire admirablement bien et je suis certain qu'il fera bonne figure n'importe où il se trouvera. J'espère que son successeur marchera sur ses traces.

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

M. JACKMAN: Pourrions-nous faire consigner au compte rendu le nombre d'employés nouveaux embauchés en 1947, pas des anciens combattants, qui reprenaient leur emploi dans la compagnie, et de ce total combien étaient des diplômés d'universités?

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

M. JACKMAN: La question des frais d'intérêts a été soulevée hier et je voudrais faire incorporer au compte rendu un tableau montrant le montant des frais d'intérêts au compte de la dette consolidée et au compte des prêts du gouvernement, séparément et dans l'ensemble, exprimé sous forme de pourcentage ou de décimale des: a) recettes totales d'exploitation; b) recettes nettes d'exploitation, — ou devrais-je employer l'expression "revenu net d'exploitation"?

M. COOPER: Je ne suis pas certain de ce que vous avez précisément à l'esprit. Si vous voulez dire la différence entre les recettes et les dépenses vous devriez vous servir de l'expression "revenu net d'exploitation"; si vous voulez inclure les impôts, les locations de propriétés exploitées en commun, et les locations en commun de matériel, vous devriez

vous servir de l'expression "revenu net d'exploitation ferroviaire"; mais si vous entendez le résultat définitif vous devriez vous servir de l'expression "revenu net". Je ne suis pas certain de laquelle des trois vous avez à l'esprit.

M. JACKMAN: Je désire le renseignement pour fins de comparaison et je crois que vous avez dans votre état le chiffre concernant le revenu net d'exploitation ferroviaire. Ce serait probablement celui qui répondrait le mieux à mes fins.

M. COOPER: Très bien, monsieur.

M. JACKMAN: c) Montant net applicable au paiement des intérêts. Je voudrais avoir les chiffres à ce sujet pour 1939 et pour votre année la plus profitable, c'était 1944 ou 1945?

M. COOPER: Quand vous parlez de "net" par rapport au montant applicable au paiement des intérêts, le montant en 1947 fut \$27,939,000.

M. JACKMAN: Je veux le montant sous forme de pourcentages.

M. COOPER: Nos intérêts se sont chiffrés à \$43,000,000, ce qui ferait 150 p. 100 environ. Est-ce le chiffre que vous voulez?

M. JACKMAN: Cela vous donnerait un chiffre déficitaire.

M. COOPER: Oui, 15 millions de dollars.

M. JACKMAN: Quelle fut votre année la plus profitable durant la guerre? Je vous laisse le soin de l'établir.

M. COOPER: Très bien.

M. JACKMAN: Ou en 1947. Puis, je voudrais savoir quels sont les frais d'intérêts pour le C.N.R., le Grand Tronc Pacifique et le Grand Tronc. Cela comprend-il le Transcontinental? Il faisait partie du C.N.R., n'est-ce pas?

M. COOPER: La Transcontinental était un chemin de fer de l'Etat et il n'avait pas de frais fixes.

M. JACKMAN: Je voulais les données sur les chemins de fer qui ont été incorporés dans le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. COOPER: Je puis vous donner ces renseignements maintenant.

M. JACKMAN: Au sujet du C.N.R., du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc.

M. COOPER: En 1922, l'année antérieure à la fusion, les frais d'intérêts des chemins de fer qui y ont été absorbés se sont chiffrés à \$35,123,236.

M. HATFIELD: Combien vous reste-t-il encore d'obligations perpétuelles?

M. COOPER: Elles sont énumérées à la page 20 du rapport, monsieur Hatfield. Je dirais que le montant varie entre treize et quatorze millions de dollars.

M. HATFIELD: Elles rapportent un taux d'intérêt de 7 p. 100, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non, monsieur, il n'y a pas d'obligations au taux d'intérêt de 7 p. 100; quelques-unes rapportent 5 p. 100 et quelques autres 4 p. 100.

M. HATFIELD: Vous ne pouvez rembourser ces obligations?

M. COOPER: Non, monsieur, vous ne pouvez racheter un titre perpétuel,— vous pourriez peut-être négocier.— vous vous souvenez sans doute que durant la guerre tous les titres détenus par des personnes demeurant dans le Royaume-Uni, y compris les titres perpétuels, furent rapatriés.

M. HATFIELD: Je sais cela.

M. COOPER: Et de beaucoup la majeure partie de nos titres perpétuels furent remboursés dans le temps.

M. HATFIELD: Combien de vos titres perpétuels sont encore détenus au Canada et aux Etats-Unis?

M. COOPER: Ils sont détenus au Canada, aux Etats-Unis ou en Europe, à l'exclusion du Royaume-Uni. Il y en a en Irlande.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Jackman, il vous restait des questions à poser.

M. JACKMAN: Le réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada a-t-il été institué en 1922?

M. COOPER: Le 1er janvier 1923.

M. JACKMAN: Y avait-il des obligations quelconques dans le cas du chemin de fer Intercolonial?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Combien de ces frais ont été défalqués par suite de la défalcation de la dette ou du transport du compte de propriétaire? Je ne vous demande pas de fournir ces renseignements maintenant. Quel est le montant des frais d'intérêts sur la dette contractée depuis que l'Etat s'est porté acquéreur du réseau du Canadien-National, moins les intérêts relatifs aux sommes remboursées par rapport à la dette contractée précédemment? Voulez-vous me donner ces chiffres plus tard.

M. COOPER: Oui.

M. MOORE: J'ai relevé dans le *Winnipeg Free Press* un article disant qu'un paiement symbolique allait être effectué au chapitre d'impôts sur des propriétés ferroviaires dans la ville de Winnipeg. Des négociations sont-elles actuellement en cours relativement à l'imposition de propriétés ferroviaires?

M. MACMILLAN: Cela est exact, monsieur. Nous n'avons jamais été sujets à des prélèvements pour fins municipales dans la province du Manitoba avant l'année courante, et cette année les chemins de fer vont être assujettis à un certain impôt municipal. Il existe normalement une loi dit *Railway Assessment Act* qui détermine dans quelle mesure les propriétés ferroviaires deviennent imposables. La charte de la ville de Winnipeg ne comporte pas de dispositions spéciales à cet égard, et au lieu d'y incorporer des dispositions spéciales, la législature du Manitoba qui tire à sa fin,— nous avons négocié avec ses législateurs,— entend adopter une mesure calquée surtout sur l'*Ontario Assessment Act*. Cette mesure sera opérante pour une période d'un an, puis on lui donnera une forme concrète par voie d'une modification de la loi.

M. MOORE: J'ai constaté que la ville d'Halifax a un problème particulièrement unique en ce sens qu'une forte proportion des propriétés immobilières dans ses confins est possédée par le gouvernement fédéral ou les compagnies de transport, et ces propriétés ne sont pas imposables.

M. MACMILLAN: Nous versons une subvention à la ville d'Halifax au lieu d'impôts. La propriété dans cette ville est dévolue à la Couronne du chef du gouvernement fédéral et est à ce titre exempte d'impôts.

M. LOCKHART: Les taux de compensation varient-ils dans différentes parties du pays? Est-ce que les taux dans certaines régions du Canada diffèrent de ceux établis dans d'autres parties du pays, suivant les exigences des municipalités?

M. MACMILLAN: Oui, cela dépend de la loi provinciale qui régit les prélèvements municipaux.

M. LOCKHART: De la loi en vigueur dans la province en particulier?

M. MACMILLAN: Oui.

M. LOCKHART: Etablissez-vous le taux de compensation par régions, ou quelle modalité suivez-vous?

M. MACMILLAN: Entendez-vous l'administration?

M. LOCKHART: Sont-ce les districts qui établissent le chiffre de la compensation versée aux municipalités?

M. MACMILLAN: Ce sont les municipalités qui établissent le chiffre.

M. LOCKHART: Par municipalités, entendez-vous à la fois les municipalités rurales et urbaines?

M. MACMILLAN: Dans l'Ontario, le régime s'applique à la fois aux municipalités rurales et urbaines.

M. LOCKHART: Vous avez actuellement une échelle de taux à ce sujet?

M. MACMILLAN: Oui, nous sommes régis par l'*Ontario Railway Assessment Act*.

M. LOCKHART: Avez-vous des données qui indiqueraient le taux exigible dans une municipalité en particulier?

M. MACMILLAN: Oui, nous pourrions vous donner les montants des impôts.

M. LOCKHART: Ce relevé pourrait-il être préparé sans beaucoup de difficulté?

M. MACMILLAN: Oui, je le crois.

M. VAUGHAN: Ce relevé a été déposé hier.

M. LOCKHART: Je m'excuse. Je n'étais pas présent hier. J'étais retenu à la maison. Je me demandais si on entendait en parler. Cette documentation sera accessible?

Le PRÉSIDENT: Je crois que ces données ont été déposées hier. Désire-t-on poser des questions concernant les données sur le transport à la page 16?

M. JACKMAN: Je relève ce qui suit dans le rapport des vérificateurs concernant l'entretien du matériel:

Les comptes d'entretien du matériel indiquent qu'un montant de \$8,000,000 a été utilisé en 1947 à même la réserve pour entretien différé. Aucun montant de la réserve n'a été utilisé pour l'entretien de la voie et des constructions.

Et le rapport dit plus loin:

.....sous réserve du solde inutilisé de \$25,000,000 dans la réserve pour entretien différé, les propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice.

Cela veut-il dire que certaines propriétés ferroviaires ne sont pas dans un aussi bon état qu'elles devraient l'être et qu'elles ne le seront pas avant que vous puissiez dépenser ces sommes?

M. VAUGHAN: Nos voies sont dans un état tout à fait sûr, mais nous avons estimé qu'aussi longtemps que cette situation existe, il était préférable que nous consacrons cet entretien supplémentaire à notre matériel, que nous mettions ce matériel en bon état et le modernisons, car il a été fort abimé durant la guerre et nous pouvons maintenant le renouveler.

Il va sans dire que nous effectuons beaucoup de travail d'entretien des voies et nous en aurions effectué davantage si les matériaux et la main-d'œuvre eussent été accessibles. Les voies sont maintenues dans un état sûr et nous dépensons, nonobstant le fait que nous n'affectons pas de sommes du compte d'entretien différé à cette fin, une forte somme pour le ballast et de nouveaux rails, de nouveaux ponts et tout ce qui tient à l'amélioration des constructions.

M. LOCKHART: Vos efforts sont-ils encore limités pour cause du manque de main-d'œuvre et du manque d'employés satisfaisants?

M. VAUGHAN: Oui. Plus d'homme sont disponibles maintenant pour les travaux sur les voies. Il nous manque des ouvriers spécialisés dans nos ateliers.

M. NICHOLSON: Je suppose que vous utilisez une plus forte quantité de combustible. Vous vous servez évidemment du combustible provenant de la région pétrolière de Lloydminster? Ce combustible donne-t-il satisfaction et la quantité utilisée peut-elle être augmentée?

M. VAUGHAN: Oui, nous achetons toute l'huile que les exploitants de ces gisements peuvent nous fournir. C'est une huile lourde, mais nous l'utilisons d'une manière satisfaisante.

M. NICHOLSON: Dans quelle région l'utilise-t-on?

M. VAUGHAN: A l'ouest de Jasper, dans le territoire où nous nous servons de locomotives à pétrole.

M. NICHOLSON: Dans quel territoire vous servez-vous de l'huile?

M. VAUGHAN: A l'ouest de Jasper. Presque toutes nos locomotives circulant à l'ouest de Jasper sont des locomotives à pétrole. Il y a quelques locomotives à charbon.

M. NICHOLSON: Sera-t-il possible d'utiliser une plus forte quantité d'huile pour l'exploitation de ces locomotives à pétrole.

M. VAUGHAN: Nous nous servirons certainement de l'huile si nous pouvons nous la procurer à un prix satisfaisant.

M. NICHOLSON: Elle a été tout à fait satisfaisante?

M. VAUGHAN: Oui, elle a été satisfaisante.

M. MCCULLOCH: Entend-on faire quelque chose au sujet du redressement de la voie entre New-Glasgow et Mulgrave?

M. VAUGHAN: Cette question, comme vous le savez, a été étudiée à diverses reprises, mais elle ne figure pas au premier plan actuellement.

M. JACKMAN: Je ne saisis pas encore clairement ce qui est mentionné dans le rapport des vérificateurs. Nous pourrions revenir sur le sujet au bon état de réparation et d'exploitation lorsqu'il traite de l'emploi du solde de \$25,000,000 à cette fin. Or, quelles propriétés en particulier ne seraient pas dans un bon état de réparation: "dans un bon état d'exploitation"? Vous dites que vous avez dépensé autant que vous le pouviez au compte du matériel roulant, mais il y a certaines autres propriétés qui ne sont pas dans un bon état de réparation ou d'exploitation tant que vous ne dépenserez pas cette somme. De quoi s'agit-il?

M. VAUGHAN: Il s'agit d'articles tels que le ballast. Nous nous mettons à jour quant au travail différé pendant la guerre, mais certaines voies sont maintenues dans un état sûr et nous continuerions à exécuter des travaux de temps à autre en vue d'améliorer leur état.

M. JACKMAN: Souscrivez-vous à ce que disent les vérificateurs quant à l'entretien? Tel que je l'ai signalé, le texte se lit: "les propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation.....sous réserve du solde inutilisé de \$25,000,000".

M. VAUGHAN: Je ne sais ce que M. Matthews entendait par cela. Il pourrait peut-être vous le dire.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez en remettre l'explication à plus tard.

M. JACKMAN: A tout événement, je tiens à connaître le point de vue de l'administration des chemins de fer. Vous êtes satisfait que cela constitue un bon état de choses et un bon état d'exploitation?

M. HATFIELD: Qu'en est-il des wagons frigorifiques?

M. VAUGHAN: Oui, incontestablement. Monsieur Hatfield, on a répondu à cette question hier.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions quant au transport?

M. McLURE: Avez-vous été obligé de payer l'impôt habituel de 8 p. 100 sur les fournitures?

M. VAUGHAN: Oui, nous acquittons intégralement la taxe de vente de 8 p. 100. Nous payons de ce chef, je dirais \$7 millions environ et \$5 millions environ en droits de douane.

M. HAZEN: Je me suis enquis au sujet du combustible et on devait me fournir un état détaillé à ce sujet.

M. VAUGHAN: Oui, cet état sera prêt cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à ce sujet? Passons aux marchandises.

M. LOCKHART: Pourrions-nous obtenir un court état sur les services. On a apporté beaucoup de changements aux services des wagons-cafés.

M. WALTON: Ce sujet a été mentionné hier relativement à ce que nous appelons l'arrière et le matériel, les wagons-lits et les wagons-salons. Nous avons un wagon du modèle *Fort Lawrence* qui comporte quatre chambres et un compartiment-salon.

M. LOCKHART: Je ne tiens pas à ce que l'on répète ce qui a été dit hier.

M. WALTON: Je crois que le sujet a été traité assez à fond hier alors qu'on a donné des précisions concernant la remise à neuf et la modernisation générale du matériel. On a mentionné également, je crois, l'acquisition de trente nouveaux wagons de première classe. On a livré le dernier de ces wagons.

M. LOCKHART: J'en ai remarqué sur les lignes qui se rendent à Buffalo.

M. WALTON: Il va sans dire que nous en affecterions un au service dans cette zone.

M. LOCKHART: Ah, oui. Y eut-il quelque déclaration de faite concernant le remplacement des wagons-cafés par des wagons plus modernes? Il a été mentionné l'an dernier que vous entendiez mettre des innovations à l'essai par rapport aux wagons-cafés. Je n'ai pas vu de ces wagons et je me demandais si la question était encore à l'étude.

M. WALTON: Nous avons fait fabriquer certains wagons-cafés et certains wagons-salons qui sont exceptionnellement beaux. Nous sommes à remettre certains wagons-restaurants à neuf.

M. LOCKHART: Le service est toujours à peu près le même?

M. WALTON: Jusqu'à présent.

M. LOCKHART: Il n'y a pas eu de changements?

M. WALTON: Non.

M. NICHOLSON: Relativement aux pertes et dommages que subissent les marchandises, je constate que les dépenses d'exploitation accusent une augmentation assez sensible. Comment se chiffre se compare-t-il aux chiffres des années passées? Existe-t-il quelque motif pour que les pertes et les dommages augmentent?

M. VAUGHAN: Cette situation nous cause de sérieux soucis. Beaucoup des paquets ne sont pas expédiés dans des contenants convenables. L'augmentation du chiffre des pertes tient aussi au fait que la valeur des marchandises s'est accrue grandement. Tout de même, c'est une situation qui nous cause beaucoup de soucis. Nous estimons que les réclamations dont nous sommes saisis sont trop élevées et nous faisons tout notre possible pour en réduire le montant.

M. NICHOLSON: Quelle sorte de campagne d'éducation dirigez-vous?

M. WALTON: Nous dirigeons cette campagne parmi nos propres employés. Nous avons un service qui s'occupe spécialement de cela.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous n'avez pas d'autres questions d'ordre général, à la page 18.

M. JACKMAN: Puis-je m'enquérir si beaucoup de vos employés salariés, tels que les employés de bureau sont syndiqués?

M. VAUGHAN: Quelques-uns sont membres de la *Canadian Brotherhood of Railway Employees* certains font partie d'autres syndicats aux Etats-Unis et ailleurs, mais beaucoup ne sont pas syndiqués.

M. JACKMAN: Est-ce que la moitié des employés de la classe dite d'employés de bureau seraient syndiqués?

M. VAUGHAN: Je dirais la moitié pour le moins.

M. JACKMAN: Je viens de relever dans un des graphiques que les frais de votre main-d'œuvre dépassent de 44 p. 100 ceux de 1939. Pouvez-vous dire si les traitements des employés de bureau ont été augmentés autant que le traitement de l'employé moyen?

M. VAUGHAN: Leurs traitements ont été augmentés à peu près dans la même proportion. Quand nous augmentons les traitements de nos employés syndiqués nous accordons des augmentations correspondantes à nos employés non syndiqués.

M. JACKMAN: Plus ou moins automatiquement?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. NICHOLSON: Je suppose que les recettes provenant des services des wagons-restaurants et des buffets ont fléchi. L'augmentation du prix des repas a-t-il amélioré ou empiré votre situation financière?

M. WALTON: Parlez-vous des wagons-restaurants?

M. NICHOLSON: Oui.

M. WALTON: La situation s'est améliorée.

M. NICHOLSON: On a beaucoup augmenté le prix des repas; quel est le pourcentage de l'augmentation?

M. WALTON: Il faut surveiller d'assez près la répercussion de toute hausse sur la clientèle. Nous augmentons les prix autant que nous le pouvons sans exercer une influence défavorable sur le résultat net.

M. NICHOLSON: Avez-vous une estimation quant à l'augmentation du coût des repas au cours des derniers douze mois?

M. WALTON: Nous pourrions obtenir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 19.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je voudrais parler des employés occupant des postes d'administrateurs, soit ceux touchant un traitement de \$5,000, \$6,000 ou plus. Est-ce le traitement moyen que vous seriez disposé à présenter, monsieur Vaughan? Avez-vous augmenté les traitements de ces employés comparativement? Supposons qu'un employé touchait \$5,000, touche-t-il maintenant un traitement de \$7,500 qui compenserait la hausse du coût de la vie, compte non tenu des impôts qu'il acquitte?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons augmenté les salaires de nos employés de 10 cents l'heure, ce qui faisait \$25 environ par mois, au printemps de 1946, et nous avons accordé une augmentation de \$25 par mois à nos administrateurs et à nos employés non syndiqués. Ce n'était pas d'après un pourcentage.

M. JACKMAN: Vingt-cinq dollars par mois ne constitueraient pas une bien forte augmentation dans le cas des employés administrateurs.

M. VAUGHAN: Non, mais c'est l'augmentation que nous leur avons accordée.

M. JACKMAN: L'employé qui touchait un traitement de \$5,000 en 1939 touche-t-il \$7,500 maintenant?

M. VAUGHAN: Non, monsieur; l'augmentation serait relativement faible. S'il touchait \$5,000 en 1939 pour le même emploi son traitement actuel varierait de \$5,500 à \$6,000 maintenant.

M. JACKMAN: Comment comptez-vous qu'ils se tirent d'affaires?

M. VAUGHAN: Nous leur avons versé une augmentation qui correspondait, à notre avis, à l'accroissement du coût de la vie et si nous leur avions accordé une augmentation d'après un pourcentage ils auraient touché une plus forte somme, mais nous estimions que nous n'avions pas les moyens de la leur accorder.

M. JACKMAN: Comment pouvez-vous retenir vos employés et obtenir d'eux le meilleur rendement si vous réduisez constamment leur norme de vie?

M. VAUGHAN: Nous avons pu les retenir. Nous avons perdu certains employés parce qu'ils ne touchaient pas des traitements satisfaisants et pouvaient trouver un emploi plus rémunérateur ailleurs, mais généralement parlant, nos employés restent avec nous à cause du régime des pensions et d'autres avantages.

M. JACKMAN: Etes-vous d'avis que ces employés devraient obtenir un relèvement de traitement qui correspondrait à peu près à l'augmentation que vous avez accordée à la généralité des employés du réseau, soit 44 p. 100?

M. VAUGHAN: Il faudrait que je vérifie la chose et que je me renseigne sur le relèvement que nous avons accordé aux employés de bureau. Nous leur avons accordé des augmentations que nous avons jugées justes, eu égard à la hausse du coût de la vie.

M. JACKMAN: Vous savez que l'indice du coût de la vie dépasse 100 p. 100, qu'il s'établit à 150 p. 100 environ, et bien des gens se plaignent que l'indice n'est pas le reflet fidèle des frais réels; pourtant vous affirmez que les augmentations que vous avez accordées à ces employés sont de beaucoup moindres. Sont-ce de justes augmentations?

M. VAUGHAN: D'après nos archives, ils ont touché trois augmentations qui leur valent un relèvement total de \$638.52 par année.

M. JACKMAN: Par rapport à un traitement de combien?

M. VAUGHAN: Peu importe quel fut leur traitement, ils ont touché la même augmentation.

M. JACKMAN: Quant à la somme payée par le réseau, ils touchent maintenant des traitements basés sur des relèvements uniformes?

M. VAUGHAN: On a jugé que le coût de la vie portait atteinte à tout homme à peu près de la même façon, sans égard à son traitement. Aussi, nous avons accordé les mêmes augmentations aux employés.

M. HLYNKA: Auriez-vous des chiffres qui indiqueraient la somme totale que les chemins de fer Nationaux du Canada ont perçue sous forme d'impôt d'éducation pour le compte du gouvernement de la Saskatchewan pendant un certain nombre d'années, et si le réseau a été rémunéré pour les services qu'il a rendus en percevant ces impôts pour le gouvernement de la Saskatchewan.

M. VAUGHAN: Nous pourrions obtenir ces renseignements.

M. NICHOLSON: Je pourrais répondre à cette question en disant que tous ceux qui perçoivent des sommes pour le gouvernement de la Saskatchewan sont payés et ils le sont tous sur le même pied.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous avons jamais été rémunérés pour la perception de sommes pour des gouvernements.

M. NICHOLSON: Alors, je propose que vous présentiez une facture, si vous n'avez pas été payés.

M. VAUGHAN: Croyez-vous que le compte serait acquitté?

M. MOORE: En est-il de même de la province de Québec?

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous passer à la page 19?

IMMOBILISATIONS

Déboursés en 1947

VOIE:

Nouvelles lignes construites	\$ 1,183,283.41	
Nouvelles lignes acquises	77,012.49	
Frais généraux	41,990.25	
Rails et boulons	962,188.60	
Sellettes et ancrés	1,092,280.94	
Ballast	524,389.53	
Élargissement des tranchées, etc.	265,409.16	
Grandes gares à marchandises	86,484.39	
Grandes gares à voyageurs	419,408.79	
Voies de gares et de garage	751,690.60	
Appareils de construction de chaussées	376,822.09	
Ponts, estacades et ponceaux	547,161.20	
Stations et abords	781,220.33	
Ravitaillement en eau	153,791.00	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie	891,435.19	
Docks et quais	68,657.39	
Signaux et enclenchements	83,979.57	
Télégraphes—chemin de fer	190,628.88	
Télégraphes—commerciaux	1,117,746.06	
Édifices et équipement du commissariat	105,263.74	
Terrains	412,337.70	
Frais généraux	347,925.33	\$ 9,572,450.74

MATÉRIEL:

Construction ou acquisition de matériel roulant	\$11,806,427.49	
Retraits de matériel roulant	1,751,223.58	
Améliorations générales au matériel	1,369,671.74	
Transformations de matériel	83,248.79	
Matériel des messageries et divers	411,238.81	11,752,865.67

HÔTELS

201,804.74

PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT

1,536,459.88

DÉPENSES NETTES POUR ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS EN 1947

\$23,063,581.03

Solde au 1er janvier 1947\$2,052,640,443.12

Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année

\$23,063,581.03

Abandon de 12.21 milles de voie entre

Trelle Jct. et Morinville, Alberta \$ 106,034.46

Vente de la propriété *Inner Dock*,

Victoria, C.B. 246,582.22

Retraits de matériel—proportion de la

valeur au livre chargée à Part de

propriétaire

1,532,852.73

1,885,469.41

Chemins de fer du gouvernement canadien:

Construction d'un aqueduc à Fair-

view, N.E.

\$ 63,045.78

Transfert d'une propriété au mi-

nistère de la Défense nationale

250.50

62,795.28

21,240,906.90

Solde au 31 décembre 1947.....

\$2,078,881,350.02

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

	Montant en cours au 31 déc. 1947	Intérêts cours 1947	Taux moyen d'intérêt
Prêts pour rapatriement de titres au Royaume-Uni	\$391,431,960.40	\$13,699,344.41	3.50%
Prêts pour amortissement	222,576,029.45	5,077,818.78	2.28%
Prêts pour achat de matériel	42,047,355.41	1,123,804.91	2.57%
Prêts pour placement dans Air-Canada	16,643,022.71	71,614.02	1.00%
Chemins de fer de l'État—Capital d'exploitation en 1923	16,771,980.54	—	1.00%
Intérêts sur prêts remboursés	—	29,852.73	
	<u>\$689,470,348.51</u>	<u>\$20,002,434.85</u>	<u>2.90%</u>

M. JACKMAN: Si vous accroissez votre service administratif, comment pourriez-vous y attirer des hommes compétents qui effectueraient des économies dans l'administration et accroîtraient votre trafic, si vous ne pouvez leur offrir des traitements plus élevés que ceux qu'ils touchent apparemment?

M. VAUGHAN: Nous voudrions les hausser pour certains de nos officiers. Généralement parlant, ils ne se plaignent pas de ce qu'ils touchent. Nous appliquons actuellement un système d'entraînement de jeunes étudiants d'universités. Nous en acceptons un certain nombre chaque année des universités, recommandés par les doyens d'universités comme étant hors pair. Nous en acceptons un nombre précis chaque année et nous les faisons passer d'un service à l'autre. Nous espérons ainsi produire beaucoup d'officiers compétents de chemin de fer.

M. JACKMAN: J'avance que puisque vous n'avez pas accompli davantage pour vos officiers administratifs que vous semblez l'avoir fait depuis 1939, vos traitements sont insuffisants.

M. VAUGHAN: Nous étudions des cas spéciaux de temps à autre lorsque nous croyons qu'une révision s'impose.

M. NICHOLSON: Comment le poste pour les gares et abords de \$781,000 pour 1947, se compare-t-il au budget de cette année?

Le PRÉSIDENT: Où se trouve-t-il?

M. NICHOLSON: A la page 19.

M. COOPER: Il me faudra examiner les détails de notre budget afin de vous répondre, monsieur Nicholson. Lorsque nous en aborderons l'étude, je pourrai vous répondre.

M. NICHOLSON: Pourriez-vous me dire comment ce poste se compare avec votre budget pour 1947?

M. COOPER: Je vous répète que je devrai consulter les détails du budget.

M. VAUGHAN: De façon générale nous avons dépensé chaque année bien moins que notre budget.

M. NICHOLSON: A cause de la pénurie des matériaux?

M. VAUGHAN: De la pénurie des matériaux et de la main-d'œuvre.

M. LOCKHART: Sommes-nous à la page 19?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LOCKHART: Quelles lignes avez-vous construites, quelles lignes avez-vous acquises et lesquelles avez-vous abandonnées?

M. VAUGHAN: Vous entendez au cours de l'année?

M. LOCKHART: Oui.

M. VAUGHAN: Il est question au rapport d'une ligne abandonnée dans l'Alberta d'une longueur d'environ douze milles. Il n'y a eu que celle-là. La seule nouvelle ligne en construction est celle vers Barraute dans le Québec septentrional.

M. LOCKHART: On n'en a pas modifié le tracé depuis l'an dernier?

M. VAUGHAN: Non.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est-il des deux paragraphes de la page 19? Cette page est adoptée.

M. McLURE: Il y a un poste de \$201,804 relatif aux hôtels.

M. VAUGHAN: Nous devons vous en obtenir les détails, colonel McLure. Il concerne les travaux généraux d'améliorations exécutés aux divers hôtels sur le réseau, non pas à un hôtel en particulier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs il est une heure. Nous nous réunirons à quatre heures cet après-midi.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence. J'aurais une question à poser au Comité. Il faut que j'avertisse M. Howe de la date de la convocation des officiers d'Air-Canada au Comité. Au train où vont les choses, je crois que nous devrions pouvoir les entendre jeudi. Quelqu'un s'y oppose-t-il? L'un d'eux doit venir de Winnipeg et je ne veux pas le faire attendre ici, mais si nous pouvons aborder l'étude du rapport d'Air-Canada jeudi, nous devrions le terminer vendredi. Y a-t-il quelque raison pour que nous ne puissions l'étudier jeudi, monsieur Jackman?

M. JACKMAN: Je crois que nous pouvons y tendre.

Le PRÉSIDENT: Je vais avertir M. Howe de faire venir les officiers d'Air-Canada pour jeudi.

M. Walton a certaines données à déposer pour certains membres du Comité avant que nous nous mettions à l'œuvre.

M. WALTON: La première réponse est à une question posée par M. Emmerson concernant le parcours annuel moyen des locomotives.

CANADIEN-NATIONAL

Parcours annuel moyen des locomotives

Année	Réseau	Région de l'Atlantique
1947	37,655	32,009
1946	36,206	31,775
1945	36,938	32,067
1944	37,343	33,665
1943	38,098	36,310

La question suivante avait trait au pourcentage général des locomotives inutilisables particulièrement dans la région de l'Atlantique.

COMITÉ SESSIONNEL

CANADIEN-NATIONAL

Pourcentage des locomotives inutilisables

Période terminée	Réseau	Région de l'Atlantique
le 31 décembre 1947	19.6	26.7
le 31 décembre 1946	20.3	28.8
le 31 décembre 1945	19.6	25.8
le 31 décembre 1944	18.6	30.2
le 31 décembre 2943	16.6	22.3

La troisième se rapportait au nombre de milles parcourus par les locomotives neuves et les locomotives réparées encore de façon générale et particulièrement pour la région de l'Atlantique.

CANADIEN-NATIONAL

Année	Milles parcourus par les locomotives neuves		Milles parcourus par les locomotives réparées	
	Lignes canadiennes	Région de l'Atlantique	Lignes canadiennes	Région de l'Atlantique
1947	76,306,902	10,042,377	82,572,997	12,559,506
1946	79,213,129	11,998,009	80,239,232	12,833,020
1945	84,080,406	16,930,581	82,970,806	13,697,930
1944	89,936,000	15,280,000	84,163,024	13,748,779
1943	71,426,000	10,082,000	84,948,607	13,900,378

M. Emmerson a posé aussi une question concernant la situation des apprentis. J'ai dit ce matin que notre proportion normale était de 1 à 5. C'est celle vers laquelle nous tendons. Actuellement les apprentis-mécaniciens sont dans une proportion de 1 à 8 pour tout le réseau et de 1 à 9.7 dans la région de l'Atlantique. La raison en est que vu que le système d'apprentissage s'est écarté de sa voie normale pendant les années de guerre à cause du très grand nombre de jeunes gens qui entraient dans les services armés, nous approchons maintenant seulement un point où nous pouvons revenir à la proportion normale de 1 à 5, parce que les nouveaux venus sont restreints quant au nombre des machines disponibles qu'ils peuvent utiliser et au nombre d'hommes que les machinistes d'expérience peuvent former dans les divers ateliers.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Cooper possède les réponses à certaines questions.

M. COOPER: M. Jackman a posé une question concernant les accidents sur le Canadien-National et le Pacifique-Canadien, et M. Nicholson en a posé une quant à la somme figurant au budget de 1947 pour les gares et leurs abords ainsi que les dépenses réelles de ce chef pendant l'année.

Question posée par M. Jackman concernant les accidents.

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

Année	Nombre de voyageurs tués par 100,000,00 de voyageur-milles		Nombre de voyageurs blessés par 100,000,000 de voyageur-milles (voir note)	
	C.-N.	P.-C.	C.-N.	P.-C.
1940 .....	.189	.324	11.626	14.703
1941 .....	.178	.457	8.304	22.544
1942 .....	.155	1.860	4.886	23.987
1943 .....	.118	.114	3.775	10.030
1944 .....	.146	.069	3.652	9.270
1945 .....	.130	.174	2.151	8.539
1946	nil	.094	2.996	11.665
1947	1.770	.180	11.445	8.043

NOTE: Définition d'un voyageur blessé: blessure qui empêche une personne de suivre son train de vie régulier pendant une journée.

Question posée par M. C. H. Nicholson.

Somme figurant au budget capital d'immobilisation de 1947 pour les gares et leurs abords en comparaison des dépenses réelles pendant l'année.

La somme figurant au budget d'immobilisations de 1947 pour les stations et leurs abords était de \$3,218,745. Les dépenses réelles de ce chef pendant l'année ont été de \$1,287,113.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 20, "Dette consolidée — principal et intérêts". Quelqu'un a-t-il des questions sur cette page?

DETTE CONSOLIDÉE — PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1947	Intérêts courus 1947
GARANTIES PAR L'ÉTAT:					
5 % <i>Perpetual Debenture Stock</i>	<i>G.T.R.</i>	1875 à 1883	Perpétuelles	\$ 1,473,495.26	\$ 73,925.15
5 % <i>G. W. Debr. Stock and Bonds</i>	<i>G.T.R.</i>	1958 à 1876	Perpétuelles	848,406.00	41,585.11
4 % <i>Perpetual Debenture Stock</i>	<i>G.T.R.</i>	1883 à 1918	Perpétuelles	5,954,741.40	236,601.58
4 % <i>Nor. Rly. Perpetual Debr. Stock</i>	<i>G.T.R.</i>	31 juil., 1905	Perpétuelles	27,457.73	1,098.31
3 % <i>1st. Mortgage Bonds</i>	<i>G.-T.-P.</i>	1er juil., 1905	1er jan., 1962	26,465,130.00	793,953.90
4 % <i>Sterling Bonds</i>	<i>G.-T.-P.</i>	1er juil., 1914	1er jan., 1962	7,999,074.00	319,962.96
3 % <i>1st. Mortgage Debenture Stock</i>	<i>Can. Nor.</i>	29 juil., 1903	10 juil., 1953	1,162,768.33	34,883.04
3½% <i>1st. Mortgage Debenture Stock</i>	<i>Can. Nor.</i>	mars, 1910	20 juil., 1958	5,636,507.49	197,277.73
3½% <i>1st. Mortgage Debenture Stock</i>	<i>C.N.A.</i>	22 mars, 1911	5 mai, 1960	550,726.60	19,275.49
3½% <i>1st. Mortgage Debenture Stock</i>	<i>C.N.O.</i>	8 déc., 1911	19 mai, 1961	3,600,262.68	125,507.56
5 % <i>30 Year Guaranteed Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	1er fév., 1924	1er fév., 1954	50,000,000.00	2,500,000.00
4½% <i>30 Year Guaranteed Gold Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	1er juil., 1927	1er juil., 1957	64,136,000.00	2,886,120.00
5 % <i>40 Year Guaranteed Gold Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	1er oct., 1929	1er oct., 1969	57,728,500.00	2,886,425.00
5 % <i>40 Year Guaranteed Gold Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	1er fév., 1930	1er fév., 1970	17,338,000.00	866,900.00
4½% <i>25 Year Guaranteed Gold Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	15 juin, 1930	15 juin, 1955	48,496,000.00	2,303,560.00
4½% <i>25 Year Guaranteed Gold Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	1er fév., 1931	1er fév., 1956	67,368,000.00	3,031,560.00
4½% <i>20 Year Guaranteed Gold Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	1er sept., 1931	1er sept., 1951	48,022,000.00	2,160,990.00
3 % <i>17 Year Guaranteed Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	15 fév., 1936	15 fév., 1953	25,000,000.00	750,000.00
3 % <i>15 Year Guaranteed Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	1er fév., 1937	1er fév., 1952	20,000,000.00	600,000.00
3 % <i>20 Year Guaranteed Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	15 jan., 1939	15 jan., 1959	35,000,000.00	1,050,000.00
2½% <i>20 Year Guaranteed Bonds</i>	<i>Can.-Nat.</i>	2 jan., 1947	2 jan., 1967	50,000,000.00	1,348,630.14
Total.....				\$536,807,069.49	\$22,228,255.97
GARANTIES PAR LA PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE:					
4 % <i>1st. Mortgage Debenture Stock</i>	<i>C.N.P.</i>	16 nov., 1911	2 avril, 1950	\$ 798,055.48	\$ 31,899.02
4½% <i>Terminal Debenture Stock</i>	<i>C.N.P.</i>	1913 et 1914	2 avril, 1950	1,154,052.13	51,919.20
Total.....				\$ 1,952,107.51	\$ 83,818.22
EMISSIONS EQUIPMENT TRUST:					
2½% Série "P".....	<i>Can.-Nat.</i>	15 sept., 1938	Série 15, 9, '53	\$ 3,100,000.00	\$ 94,989.58
2½% " " "Q".....	<i>Can.-Nat.</i>	1er juil., 1939	Série 1, 7, '49	1,300,000.00	40,625.00
2½% " " "G.T.W.".....	<i>G.T.W.</i>	1er juin, 1941	Série 1, 6, '51	1,988,000.00	59,182.08
2 % " " "R".....	<i>Can.-Nat.</i>	1er déc., 1947	Série 1, 12, '57	5,600,000.00	4,116.89
Total.....				\$ 11,988,000.00	\$ 198,913.55

AUTRES ÉMISSIONS:

4 % Canada Atlantic 1st. Mtge. Bonds.....	G.T.R.	1er jan., 1905	1er jan., 1955	\$ 9,947,934.00	\$ 397,917.36
4 % 1st. Mortgage Bonds.....	Pem. Sou.	1er sept., 1906	1er sept., 1956	150,000.00	6,000.00
4 % 2nd. Mtge. Bonds, Prairie "A".....	G.-T.-P.	1er avril, 1905	1er avril, 1955	3,574,530.00	142,981.20
4 % 2nd. Mtge. Bonds, Mountain "B".....	G.-T.-P.	1er avril, 1905	1er avril, 1955	3,144,906.00	125,796.24
4 % 1st. Mtge. Bonds "Lake Superior".....	G.-T.-P.	1er avril, 1905	1er avril, 1955	2,152,008.00	86,080.32
4 % Perpetual Cons. Debenture Stock.....	Can. Nor.	21 juin, 1909	Perpétuelles	3,992,929.66	159,386.72
4 % Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.	oct., 1906	Perpétuelles	890,084.13	35,564.67
4 % Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.	1er juin, 1912	Perpétuelles	465,545.33	18,610.68
4 % 1st. Mtge. Perp. Debenture Stock.....	Q. & L. St. J.	1903 à 1912	Perpétuelles	287,289.07	11,491.56
4 % 1st. Mortgage Bonds.....	G.T.W.	1er jan., 1930	1er juil., 1950	6,527,336.00	261,237.86
4 1/2 % 1st. Mortgage Series "A" Bonds.....	G.T.W.	1er oct., 1900	1er jan., 1980	400,000.00	18,000.00
4 % 1st. Mortgage Gold Bonds.....	M. & P. L.	30 nov., 1900	1er oct., 1950	200,000.00	8,000.00
5 % Dette envers la Province de N.-B.....	Can.-Nat.	3 sept., 1929	15 fév., 1958	380,022.60	19,001.12
Intérêts sur valeurs à échéance durant 1947.....				—	20,854.14
Total.....				\$ 32,112,584.79	\$ 1,310,921.87
Total de la dette entre les mains du public d'après le bilan.....				\$582,859,761.89	\$23,821,909.61

Dans le montant ci-dessus sont compris \$10,305,404.37 de valeurs au pair du réseau gardées aux fonds et comptes spéciaux.

Ces obligations sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change.

Cette liste ne comprend pas les valeurs dans le trésor du Réseau ni celles détenues par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, ou par le Gouvernement du Dominion en garantie collatérale.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

COMPAGNIES	Montant en cours	Propriété du Réseau Valeur nominale	Valeur comptable
ACTIONS:			
<i>The Belt Railway Company of Chicago</i>	\$ 3,120,000.00	\$ 240,000.00	\$ 240,000.00
<i>Canadian Government Merchant Marine, Limited</i>	800.00	800.00	800.00
<i>Chicago & Western Indiana Railroad Company</i>	5,000,000.00	1,000,000.00	1,000,111.11
<i>Chicago & Western Indiana Railroad Company</i>	5,111,110.00	1,000,000.00	1,000,000.00
<i>The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company</i>	3,000,000.00	1,500,000.00	1,500,001.11
<i>The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company</i>	3,111,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00
<i>Detroit Terminal Railroad Company</i>	2,000,000.00	1,000,000.00	1,000,111.11
<i>Detroit Terminal Railroad Company</i>	2,111,110.00	1,000,000.00	1,000,000.00
<i>Northern Alberta Railways Company</i>	625,000.00	312,500.00	312,500.00
(représentant montant versé, soit 10%)			
<i>The Ontario Car Ferry Company (Limited)</i>	500,000.00	250,000.00	179,007.53
<i>The Public Markets, Limited</i>	1,150,000.00	575,000.00	575,000.00
<i>Railway Express Agency, Incorporated</i> (sans valeur nominale)	1,000 actions	6 actions	600.00
<i>The Toronto Terminals Railway Company</i>	500,000.00	250,000.00	250,000.00
<i>The Toledo Terminal Railroad Company</i>	4,000,000.00	387,200.00	387,200.00
Lignes aériennes Trans-Canada	22,600,000.00	22,600,000.00	22,600,000.11
Lignes aériennes Trans-Canada	22,611,000.00	22,600,000.00	22,600,000.00
(représentant montant versé, soit 90.4%)			
<i>Vancouver Hotel Company Limited</i>	150,000.00	75,000.00	75,000.00
			<u>\$28,120,107.53</u>
OBLIGATIONS:			
<i>Northern Alberta Railways Co. 1st. Mortgage Bonds</i>	\$31,530,000.00	\$15,765,000.00	\$15,765,000.00
<i>The Toronto Terminals Railway Co. 1st. Mortgage Bonds</i>	25,910,000.00	12,955,000.00	12,955,000.00
			<u>\$28,720,000.00</u>
AVANCES:			
<i>Chicago & Western Indiana Railroad Company</i>			\$ 2,651,123.59
<i>Northern Alberta Railways Company</i>			125,000.00
<i>The Railroad Credit Corporation</i>			5,555.86
<i>Railway Express Agency, Incorporated</i>			164,684.42
<i>Vancouver Hotel Company Limited</i>			8,131.77
			<u>\$ 2,954,495.64</u>
			<u>\$59,794,603.17</u>

FINANCE

Année 1947

DETTE CONSOLIDÉE—Nouvelles émissions

Obligations garanties <i>Canadian National Railway Company</i> , 2½%, échéance du 2 janvier 1967	\$50,000,000.00	
Certificats Trust du matériel, 2%, Série "R"-1947, échéance par série jusqu'au 1er décembre 1957	5,600,000.00	\$55,600,000.00

DETTE CONSOLIDÉE—Remboursements

Paiements annuels du principal au trust du matériel	\$ 3,149,000.00	
Rapatriement de divers titres	14,235.66	3,163,235.66
Augmentation de la dette consolidée		\$52,436,764.34

NOUVEAUX PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

Prêts pour l'achat du capital-actions des Lignes aériennes Trans- Canada	\$16,643,022.71	
Prêts pour le remboursement des actions de l' <i>Atlantic and St. Lawrence Railroad</i> et de divers titres rapatriés au cours du marché	41,487.29	\$16,684,510.00

PRÊTS REMBOURSÉS AU DOMINION DU CANADA

Prêts remboursés à même le revenu des obligations garanties de la <i>Canadian National Railway Company</i> , 2½%, échéance du 2 janvier 1967, mentionnées ci-haut	\$41,932,256.57	
Accord location-achat de matériel—paiements annuels de principal	3,819,190.85	45,751,447.42
Diminution dans les prêts du Dominion du Canada		\$29,066,937.42
Augmentation de la dette consolidée—1947		23,369,826.92

Les \$50,000,000.00 d'obligations à 2½%, garanties par le Dominion, échéance du 2 janvier 1967, ont été vendues à 99.68, et la compagnie doit payer un intérêt annuel de 2.77%. Elles sont rachetables au pair à toute date de paiement d'intérêt le ou après le 2 janvier 1964, sur avis préalable de 60 jours. Le produit de cette vente a servi à rembourser des prêts du Gouvernement jusqu'à concurrence de \$41,932,256.57, à régler les dépenses budgétaires de 1946 jusqu'à concurrence de \$6,710,766.14 et à rembourser au chemin de fer les souscriptions au montant de \$1,356,977.29 du capital-actions des Lignes aériennes Trans-Canada.

L'émission de \$5,600,000.00 de certificats du Trust du matériel à 2%, Série "R"-1947, a eu lieu pour payer en partie l'achat d'un nouveau matériel coûtant \$7,549,995.00. Les certificats qui étoient par série et qui sont rachetables en dix versements annuels, ont été vendus à 99.5625, ce qui coûte à la compagnie un intérêt de 2.085%.

La compagnie a rappelé au rachat au pair le 1er février 1948, \$20,000,000.00 d'obligations 3% de la *Canadian National Railway Company*, garanties par le Dominion, échéance du 1er février 1952 et du 15 février 1948; aussi au pair, \$25,000,000.00 d'obligations 3% de la *Canadian National Railway Company*, garanties par le Dominion, échéance du 15 février 1953.

M. JACKMAN: Je m'intéresse aux notes sur la finance. Je me demande si M. Cooper pourrait nous donner le détail du versement des deux émissions dans le dernier paragraphe ou note — \$20 millions et \$25 millions.

M. COOPER: La date à laquelle le versement a été exigé ou la date d'échéance?

M. JACKMAN: La date à laquelle leur versement sera exigée plus tard.

M. COOPER: L'émission de \$25 millions qui était remboursable le 15 février 1948 comportait un avis de soixante jours et l'émission de \$20 millions dont on a demandé le remboursement le 1er février 1948 comportait aussi un avis de soixante jours.

M. JACKMAN: A quand remonte l'émission des obligations de \$50 millions, 2¾ p. 100 mentionnées au premier paragraphe de la note?

M. COOPER: Elles étaient en date du 2 janvier 1947.

M. JACKMAN: 1947; ce financement s'est étendu sur plus d'un an?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Avez-vous fait du financement cette année — 1948?

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: Nous avons fait quelques émissions dites "equipment".

M. COOPER: Le 15 mars 1948 nous avons fait une émission de \$28 millions d'*equipment trust notes*, 2 1/8 p. 100, série "S".

M. JACKMAN: Quel en a été le coût net?

M. COOPER: Il a été de 2·30 p. 100 pour la compagnie.

M. JACKMAN: N'auriez-vous pas aimé les émettre avant le 15 mars 1948; pourquoi ne les avez-vous pas émises avant?

M. VAUGHAN: Les négociations avaient alors pris fin et le taux avait été calculé pour cette date.

M. JACKMAN: Il l'avait été avant. Des instructions ou des conseils de fonctionnaires du gouvernement n'ont pas retardé l'émission de ces obligations?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Nous conférons naturellement avec la Banque du Canada et le ministère des Finances à Ottawa concernant ces émissions et nous tentons de les lancer au moment propice, ce qui nous assure les fonds à meilleur compte.

M. JACKMAN: Etant donné que vous ne conférez pas d'habitude avec le Gouvernement touchant des questions relatives à l'exploitation du réseau, pourquoi devez-vous consulter le Gouvernement ou la Banque du Canada concernant ce financement? Les compagnies privées ne le font pas.

M. VAUGHAN: Je répète que nous voulions obtenir les fonds au taux le plus bas possible et si nous pouvons emprunter du Gouvernement à meilleur marché que de sources extérieures, nous voulons le faire.

M. JACKMAN: Il y a cependant que parfois le Gouvernement a d'autres intérêts en jeu — des questions de politique financière qui peuvent jouer contre les intérêts du réseau. Avez-vous emprunté ces \$28 millions du Gouvernement?

M. VAUGHAN: Du public. Nous avons demandé, je crois, l'an dernier \$50 millions et nous avons emprunté les fonds du Gouvernement.

M. JACKMAN: Si une compagnie privée devait effectuer le remboursement ou le financement de certaines *equipment notes* elle ne discuterait pas la question avec le Gouvernement ni ne prendrait conseil de lui. Pourquoi l'avez-vous consulté pour une telle question alors que nous avions toujours compris que celui-ci ne s'ingère pas dans votre ligne de conduite?

M. VAUGHAN: Les conseils de la Banque du Canada devraient nous être précieux. Nous étudions les tendances du marché et conférons avec elle à ce sujet afin d'être sûrs d'accomplir ce qui convient et que nous lançons nos émissions au moment propice.

M. JACKMAN: Ne croyez-vous pas que vous auriez pu obtenir un meilleur taux si vous aviez lancé votre émission quelques mois plus tôt?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, je ne le pense pas. En tout cas, nous ne l'aurions pas pu, parce que le matériel n'avait pas été livré.

M. JACKMAN: Vous auriez peut-être pu répondre à toutes les exigences de l'émission dite *equipment*.

M. VAUGHAN: Je devrais dire, je crois, que nous avons été presque forcés de débattre ces questions avec le Gouvernement parce que parfois elles comportent des garanties de lui.

M. JACKMAN: Relativement à ce matériel vous n'auriez pas pu obtenir un plus mauvais taux que 2½ p. 100 sans une garantie du Gouvernement.

M. VAUGHAN: Les émissions dite *equipment* sont considérées une bonne valeur. Elles ne comportent pas d'habitude de garantie du Gouvernement.

M. JACKMAN: Non. Quelle raison aviez-vous pour consulter le Gouvernement?

M. VAUGHAN: Nous n'en avons pas dans le présent cas, mais je parle d'autres cas généraux. Le Gouvernement avait peut-être les fonds et il aurait préféré nous les accorder à un taux plus bas que celui auquel nous aurions pu emprunter de sources extérieures.

M. JACKMAN: Je crois comprendre que quelques mois avant cette date d'émission vous auriez trouvé un taux plus favorable sur le marché. Certains milieux ont laissé entendre que si vous aviez eu pleine liberté vous auriez peut-être obtenu un meilleur taux du marché public.

M. VAUGHAN: Celui que nous avons obtenu était plus favorable que la plupart des compagnies américaines n'en ont obtenu pour les émissions lancées en même temps.

M. JACKMAN: Il était plus favorable que le taux aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 22 — "Importants passifs éventuels" et "Compagnies constituant le réseau national du Canada". A-t-on des questions relativement à cette page?

IMPORTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

Lignes aériennes Trans-Canada:

Au 31 décembre 1947, la *Canadian National Railway Company* avait souscrit \$25,000,000 du capital-actions des lignes aériennes sur lequel il a été fait un appel de \$23,000,000 et il a été payé \$22,600,000.

Northern Alberta Railways Company:

Au 31 décembre 1947, la *Canadian National Railway Company* avait souscrit \$3,125,000 du capital-actions sur lequel il a été fait en tout un appel de \$312,500.

The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company:

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en garantie conjointe et collatérale par endossement du principal et des intérêts de \$3,000,000 *First Mortgage 4%—50 Year Gold Bonds*, échéance 1953.

The Toledo Terminal Railroad Company:

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* quant à \$5,800,000 *First Mortgage 4½%—50 Year Gold Bonds*, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La quote-part du *Grand Trunk Western* est de 9.68%.

Chicago & Western Indiana Railroad Company:

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er juillet 1902, entre la *Grand Trunk Western Railway Company* et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du *Grand Trunk Western* est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive." Les obligations consistent en *Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds*, échéance 1952, et leurs montants en circulation au 31 décembre 1947 s'élevaient à:—

Emission pour propriété "en commun"	\$39,973,019.39
Emission pour propriété "exclusive"	252,535.36

Assuré par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er mars 1936, entre la *Grand Trunk Western Railroad Company* et autres compagnies co-propriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du *Grand Trunk Western*

est d'un cinquième tant que chacun des autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en *First and Refunding Mortgage 4 1/4% Series "D" Sinking Fund Bonds*, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1947 est de \$16,393,000.

Plan de Pension C.N.R.:

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour les pensions conditionnellement prévues par ce plan ou les plans antérieurs sans engagement contractuel.

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

No des Compagnies		
1	<i>Canadian National Railway Company</i>	\$ 18,000,000.00
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	378,518,135.02
		<u>\$396,518,135.02</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:		Appartenant à la Cie No	Capital-Actions Émis	Appartenant au Public
3	<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad Company</i>	1	\$ 6,302,340.00	\$ 47,440.00
4	<i>The Bay of Quinte Railway Company</i>	21	1,395,000.00	
5	<i>The Bessemer and Barry's Bay Railway Company</i>	21	125,000.00	
6	<i>The Canadian Express Company</i>	1	1,768,800.00	
7	<i>Canadian National Electric Railways</i>	21	1,750,000.00	
8	<i>Canadian National Express Company</i>	21	1,000,000.00	
9	<i>Canadian National Land Settlement Association</i>	1	—	
10	* <i>Canadian National Railways (France)—francs.</i>			
11	* <i>Canadian National Realities, Limited</i>	21	40,000.00	
12	<i>Canadian National Rolling Stock Limited</i>	1	50,000.00	
13	* <i>Canadian National Steamship Company, Limited</i>	43	15,000.00	
14	<i>Canadian National Telegraph Company</i>	21	500,000.00	
15	* <i>Canadian National Transportation, Limited</i>	1	500.00	
16	<i>The Canadian Northern Alberta Railway Company</i>	21	3,000,000.00	
17	<i>Canadian Northern Manitoba Railway Company</i>	21	250,000.00	
18	<i>The Canadian Northern Ontario Railway Company</i>	21	10,000,000.00	
19	<i>Canadian Northern Pacific Railway Company</i>	21	25,000,000.00	
20	<i>The Canadian Northern Quebec Railway Company</i>	21	9,550,000.00	3,849,200.00
21	<i>The Canadian Northern Railway Company</i>	1	18,000,000.00	
22	<i>The Canadian Northern Railway Express Company, Limited</i>	21	1,000,000.00	
23	<i>Canadian Northern Steamships, Limited</i>	21	2,000,000.00	
24	<i>Canadian Northern System Terminals (Limited)</i>	21	2,000,000.00	
25	<i>Canadian Northern Western Railway Company</i>	21	2,000,000.00	
26	<i>Cannar Oils Limited</i>	1	100.00	
27	* <i>The Centmont Corporation</i>	29	176,400.00	
28	<i>The Central Ontario Railway</i>	21	3,331,000.00	
29	<i>Central Vermont Railway, Inc.</i>	1	10,000,000.00	
30	<i>Central Vermont Terminal, Inc.</i>	29	5,000.00	
31	* <i>Central Vermont Transit Corporation</i>	27	5,000.00	
32	<i>Central Vermont Transportation Company</i>	27, 29	200,000.00	
33	* <i>Central Vermont Warehouse, Inc.</i>	27	5,000.00	
34	<i>The Champlain and St. Lawrence Railroad Company</i>	1	50,000.00	
35	* <i>Consolidated Land Corporation</i>	46	64,000.00	
36	* <i>The Dalhousie Navigation Company, Limited</i>	21	50,000.00	
37	<i>Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company</i>	39	2,000,000.00	
38	<i>Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company</i>	21	100,000.00	
39	<i>Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company</i>	21	3,100,000.00	
40	* <i>Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company</i>	46	200,000.00	
41	<i>The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company</i>	43	200,000.00	
42	<i>The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited</i>	43	3,000,000.00	
43	<i>The Grand Trunk Pacific Railway Company</i>	1	24,940,200.00	
44	<i>The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company</i>	43	20,000.00	

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA—(Suite)

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC—(Suite)

No des Compagnies	ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:	Appartenant à la Cie No	Capital-Actions Émis	Appartenant au Public
45	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited)	43	501,000.00	
46	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Common)	1	20,000,000.00	
	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Preferred)			
47	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500.00 en garde)	14	373,625.00	6,825.00
48	The Halifax and South Western Railway Company	21	1,000,000.00	
49	*Industrial Land Company	46	1,000.00	
50	International Bridge Company	1	1,500,000.00	
51	The James Bay and Eastern Railway Company	21	125,000.00	
52	The Lake Superior Terminals Company Limited	21	500,000.00	
53	The Maganetawan River Railway Company	1	30,000.00	
54	Manitoba Northern Railway Company	1	500,000.00	
55	The Marmora Railway and Mining Company	21	128,600.00	
56	The Minnesota and Manitoba Railroad Company	21	400,000.00	
57	The Minnesota and Ontario Bridge Company	21	100,000.00	
58	Montreal and Province Line Railway Company	27	1,000,000.00	
59	*Montreal and Southern Counties Railway Company	1	500,000.00	165,600.00
60	The Montreal and Vermont Junction Railway Company	29	197,300.00	
61	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited	1	500.00	
62	*The Montreal Stock Yards Company	1	350,000.00	
63	*The Montreal Warehousing Company	1	236,000.00	12,240.00
64	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	21	5,000,000.00	
65	Muskegon Railway and Navigation Company	46	161,293.00	
66	*National Terminals of Canada, Limited	1	2,500.00	
67	National Transcontinental Railway Branch Lines Company	1	500.00	
68	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	21	925,000.00	
69	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited)	68	100,000.00	
70	*The Oshawa Railway Company	1	40,000.00	
71	The Ottawa Terminals Railway Company	1	250,000.00	
72	The Pembroke Southern Railway Company	1	107,800.00	
73	Prince George, Limited	1	10,000.00	
74	*Prince Rupert, Limited	1	10,000.00	
75	The Quebec and Lake St. John Railway Company	21	4,508,300.00	489,160.00
76	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company	21	201,000.00	
77	*Rail & River Coal Company	1	2,000,000.00	
78	St. Boniface Western Land Company	21	250,000.00	
79	The St. Charles and Huron River Railway Company	21	1,000.00	
80	St. Clair Tunnel Company	1	700,000.00	
81	*The Thousand Islands Railway Company	1	60,000.00	
82	†Trans-Canada Air Lines	1	22,600,000.00	
83	The United States and Canada Rail Road Company	1	219,400.00	475.00
84	Vermont and Province Line Railroad Company	1	200,000.00	
85	The Winnipeg Land Company Limited	21	100,000.00	
			<u>\$224,976,731.92</u>	<u>\$ 4,570,940.00</u>

Les comptes de revenus des compagnies indiquées par (*) figurent à l'état des revenus du Réseau au poste "Résultats des propriétés exploitées séparément".

†Considérée comme filiale.

M. MOORE: Je voudrais poser une question. Le député de Skeena m'a demandé de découvrir s'il ne serait pas possible que le Canadien-National utilise sa cale-sèche à Prince-Rupert pour la réparation de ses vaisseaux. Je crois comprendre qu'elle n'est pas utilisée depuis un an ou à peu près.

M. VAUGHAN: Nous avons confié la revision de nos vaisseaux à des firmes de Vancouver et Victoria ces deux dernières années parce qu'en fait nous n'avions qu'un vaisseau et nous ne pouvions pas l'employer pendant bien longtemps. Nous avons découvert que nous pouvions faire accomplir les réparations bien plus rapidement par l'une ou l'autre des compagnies de Vancouver ou Victoria qu'en envoyant notre vaisseau à Prince-Rupert. J'ignore ce que nous ferons à l'avenir — tout dépendra des circonstances. Nous exploitons encore le chantier maritime et la cale-sèche à Prince-Rupert. Nous y accomplissons beaucoup de travaux de réparations pour des gens de l'extérieur — de petites réparations à des bateaux de pêche.

M. JACKMAN: Je remarque qu'il y a encore sept compagnies qui appartiennent presque entièrement au réseau, mais le public y possède encore quelques actions. Quelqu'une de ces sept paie-t-elle des dividendes? Elles figurent toutes aux pages 22 et 23.

M. VAUGHAN: Nous y avons consacré quelque étude, mais je regrette de dire que nous n'avons guère fait de progrès. Elles comportent beaucoup de questions juridiques et bien que nous estimions que certains titres n'ont aucune valeur, leurs détenteurs et nous-mêmes ne pouvons nous entendre.

M. JACKMAN: Payez-vous des dividendes sur certains de ces titres?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Pas même sur le *Canadian Northern Quebec Railway*, dont le public détient \$3,849,000 de valeur nominale.

M. VAUGHAN: Non. Nous ne payons pas de dividendes sur des titres de l'extérieur. Nous possédons de beaucoup la plus grande partie des titres dans tous ces cas et nous nous efforçons d'acquérir les titres de ces compagnies lorsqu'ils ne sont détenus que par une minorité.

M. JACKMAN: Prenez le cas dont je viens de parler. Pour quelle raison les actionnaires minoritaires qui détiennent environ le tiers de ces actions les gardent-ils? Pourquoi ne les achetez-vous pas pour ce qu'elles valent et si elles ne valent rien, pourquoi ne négociez-vous pas avec leurs détenteurs?

M. VAUGHAN: Parlez-vous du *Canadian Northern Quebec Railway*?

M. JACKMAN: C'est le poste le plus important de ce groupe.

M. VAUGHAN: Nous ne croyons pas que ces actions ont quelque valeur. Le gouvernement provincial en détient quelques-unes et il voudrait nous en payer un certain prix; nous ne croyons pas qu'elles aient quelque valeur et nous continuons à négocier avec ce gouvernement.

M. JACKMAN: Dans ce cas essaie-t-il de s'ingérer dans l'administration ou s'il insiste pour se faire représenter?

M. VAUGHAN: Nous n'avons jamais de ses nouvelles.

M. JACKMAN: Mais vous vous efforcez encore activement de vous défaire de ces comptes?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser des questions sur la page 23? Et sur la page 24? — "Inventaire du matériel". Quelqu'un aura peut-être des questions à poser là-dessus?

CHEMINS DE FER ET MARINE MARCHANDE

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	31 décembre 1946	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année		31 décembre 1947
				Ajoutés	Réformés	
LOCOMOTIVES:						
Voyageurs-marchandises.....	1,967		24		8	1,935
De manœuvre.....	522	6		8		536
Électriques.....	24					24
Diesel-électriques.....	50	25				75
Total.....	2,563	31	24	8	8	2,570
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES:						
Wagons à marchandises fermés.....	70,692	954	630		310	70,706
Wagons-plates-formes.....	51,312		30		88	5,194
Wagons à bestiaux.....	3,029		22			3,007
Wagons à charbon.....	15,562	250	97		24	15,691
Wagons-citernes.....	141				1	140
Wagons-frigorifiques.....	3,198	299	22			3,475
Cambuses.....	1,613		23		24	1,614
Autres wagons, service des marchandises.....	10		5		3	8
Total.....	99,557	1,503	829	27	423	99,835
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS:						
Voitures de 1ère classe.....	1,145	2	38		24	1,085
Voitures combinées.....	266		5	13		274
Wagons-restaurants.....	96		10		1	85
Voitures de colons.....	189		1		19	169
Wagons-salons.....	50			11		61
Wagons-cafés.....	28				1	27
Wagons-lits.....	298		1			297
Wagons-touristes.....	47					47
Wagons à bagages et à messageries.....	1,050		14			1,036
Wagons-poste.....	49					49
Automotrices.....	37		2			35
Autres voitures, service des voyageurs.....	58				5	53
Total.....	3,313	2	71	24	50	3,218
MATÉRIEL DE SERVICE:						
Wagons au service de la compagnie.....	7,462	19	317	423	1	7,586
MATÉRIEL FLOTTANT:						
Transbordeurs de wagons.....	8					8
Barges.....	5					5
Remorqueurs.....	4					4
De service.....	3					3

M. NICHOLSON: Je constate que vous avez fait l'acquisition de 25 locomotives électriques Diesel au cours de l'année. Combien sont actuellement commandées? Ces 25 locomotives sont-elles dans l'Est ou dans l'Ouest?

M. WALTON: Elles parcourent différentes lignes. Des 20 dernières qui nous ont été livrées, nous en avons affecté 12 environ à la région centrale, 4 à la région de l'Atlantique et 4 à la région de l'Ouest. Il a été commandé 20 locomotives Diesel de manœuvre, 2 locomotives Diesel de grand parcours pour le Canada et onze pour les lignes aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Combien de ces locomotives que vous avez commandées sont des locomotives à vapeur?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas commandé de locomotives à vapeur.

M. JACKMAN: Est-ce que celles-ci sont en train de disparaître complètement?

M. VAUGHAN: Sauf sur certaines lignes où l'on emploie le charbon. Je crois que les chemins de fer des Etats-Unis ont commandé 1,000 locomotives l'an dernier et 50 de ces locomotives au plus étaient à vapeur.

M. JACKMAN: Et la même situation existerait au Canada?

M. VAUGHAN: Je n'affirmerais pas cela. Nous n'avons pas les mêmes courts parcours qui caractérisent leurs réseaux, mais les locomotives Diesel de manœuvre que nous avons affectées au service produisent une économie marquée.

M. JACKMAN: J'ai relevé dans une coupure de journal que 25 locomotives seulement parmi 1,226 étaient des locomotives à vapeur.

M. VAUGHAN: Je crois que quelques-uns ont été commandées par les différentes lignes où l'on emploie le charbon.

M. JACKMAN: A combien d'endroits au Canada fabrique-t-on des locomotives Diesel?

M. VAUGHAN: *The Montreal Locomotive Works* fabrique maintenant des locomotives Diesel de manœuvre et la *Canadian Locomotive Company*, de Kingston, Ontario, fabrique de petites locomotives Diesel. Cependant, els grosses locomotives Diesel ne sont pas fabriquées au Canada.

M. JACKMAN: Est-ce que la fabrication de locomotives Diesel est une entreprise bien compliquée ou faut-il qu'elles soient produites en série?

M. VAUGHAN: Il n'existe pas de demande suffisante au Canada pour ces grosses locomotives Diesel de long parcours pour qu'il soit possible de les fabriquer économiquement. Voilà la réponse.

M. WALTON: Puis-je rectifier la réponse que j'ai donnée il y a un instant. En parlant de locomotives commandées, j'en ai apparemment oublié 18 pour l'île du Prince-Edouard. On a déjà commencé à les livrer. M. McLure ne voudrait pas que je les passe sous silence.

M. JACKMAN: Dans le passé, avons-nous fait fabriquer ordinairement nos locomotives à vapeur au Canada?

M. VAUGHAN: Les deux compagnies en question fabriquent des locomotives au Canada depuis un grand nombre d'années. Nous avons toujours acheté nos locomotives à vapeur de compagnies canadiennes.

M. JACKMAN: Il semblerait donc que les commandes ne seraient pas acquises au Canada si on n'y fabrique pas des locomotives Diesel à un prix raisonnable.

M. VAUGHAN: Quelques-unes des importantes compagnies des Etats-Unis qui s'occupent de la fabrication de locomotives s'enquière de la situation au Canada en vue de décider si elles pourraient produire des locomotives Diesel en ce pays. Cette étude est en cours. Il se peut que quelques-unes des compagnies qui fabriquent des locomotives de manœuvre se lancent dans la fabrication de locomotives de long parcours.

M. JACKMAN: Le réseau est-il propriétaire d'une des fabriques de locomotives?

M. VAUGHAN: Ah, non. Une compagnie américaine possède *The Montreal Locomotive Works* et la *Canadian Locomotive Company* dont les usines sont situées à Kingston est une compagnie canadienne.

M. WALTON: Les locomotives destinées à l'île du Prince-Edouard sont fabriquées à Kingston.

M. NICHOLSON: Combien comptez-vous de petites unités qui sont utilisées sur les embranchements, et à quelle page figurent-elles?

M. VAUGHAN: Elles ne sont pas groupées séparément quant à la force de traction.

M. WALTON: Elles sont indiquées dans cet état à la page 24.

M. NICHOLSON: A la page 24?

M. WALTON: Oui, à 7 ou 8 lignes du bas de la page, à la ligne qui se lit "automotrices 37". C'est le total au 31 décembre, 1946; et 35 à la fin de 1947.

M. NICHOLSON: Je faisais allusion à ces automotrices. N'ont-elles pas donné satisfaction?

M. WALTON: Une difficulté consiste à trouver un parcours où on peut les utiliser. Elles peuvent répondre fréquemment aux besoins du trafic-voyageurs, mais le service des messageries ou du courrier finit par dépasser leur capacité. La difficulté consiste à trouver un parcours où le trafic de toute nature n'est pas si lourd qu'il faut remplacer si souvent l'automotrice par une locomotive à vapeur que l'économie réalisable disparaît.

M. NICHOLSON: De sorte que les automotrices n'ont pas résolu le problème que vous pose la concurrence des autobus sur les embranchements?

M. WALTON: Dans certaines localités, oui.

M. EMMERSON: Fait-on enquête sur les locomotives dites électriques à turbines et à gaz?

M. VAUGHAN: Pas nous; mais notre service de recherches et de développement agissant de concert avec notre service de mécanique suit de très près les expériences faites aux Etats-Unis quant à ces locomotives turbo-électriques, à turbines à gaz. Plusieurs des chemins de fer des Etats-Unis se sont solidarisés à ce sujet et défraient en commun le coût des expériences quant à ces locomotives munies de turbines à gaz. Une autre compagnie ferroviaire, la compagnie *Santa Fe*, je crois, en a commandé une. Nos gens suivent toutes ces expériences de très près. D'aucuns estiment que l'emploi de locomotives mues par des turbines à gaz donnerait lieu à des économies marquées, mais il reste à savoir s'ils auraient raison.

M. EMMERSON: Et vous pourriez utiliser une différente sorte de combustible?

M. VAUGHAN: Oui, nous pourrions utiliser différentes sortes de combustible.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions?

M. EMMERSON: J'allais demander à M. Walton de donner des précisions relativement aux 24 locomotives des trains de voyageurs et de marchandises réformées durant l'année. Peut-il nous indiquer le modèle des locomotives réformées, sont-ce de petites ou grosses locomotives?

M. WALTON: Ce sont pour la plupart de petites locomotives fabriquées durant la période de 1900 à 1905, qui sont tombées en désuétude, mais peut-être quelques rares grosses locomotives étaient-elle si endommagées qu'il a fallu les réformer. Cependant, ce sont pour la plupart de petites locomotives d'un vieux modèle.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous d'autres renseignements à ce sujet, ou allons-nous passer à la page suivante?

M. JACKMAN: Que fait-on en vue de mettre un terme à l'incommodité causée par la fumée qui a surgi à Toronto et dans certaines autres localités?

M. VAUGHAN: Nous coopérons avec les municipalités à ce sujet. Nous employons un ingénieur versé en combustion qui suit la situation de près et nous essayons d'y porter remède là où la chose est possible.

L'emploi de locomotives Diesel a amélioré la situation dans une certaine mesure, mais quand il s'agit de grands parcs où l'on utilise des locomotives à vapeur il est très difficile d'éviter la fumée.

M. JACKMAN: Est-ce le coût qui vous empêche d'utiliser des locomotives Diesel pour amener les convois dans les villes et exécuter toutes les manœuvres?

M. VAUGHAN: C'est une des raisons, et nous avons un grand nombre de locomotives à vapeur de manœuvre qui sont bonnes pour plusieurs années et nous ne voudrions pas les mettre au rancart. Toutefois, nous finirons par utiliser des locomotives Diesel exclusivement pour les manœuvres dans les parcs.

M. JACKMAN: Les municipalités sont-elles revêtues de quelque autorité qui leur permet d'insister que vous fassiez disparaître les anciennes locomotives à vapeur?

M. VAUGHAN: Certaines municipalités ont appliqué des ordonnances.

M. WALTON: Toute la question ressort à la Commission des transports.

M. JACKMAN: La fumée nous cause énormément d'ennuis à Toronto et beaucoup de cette fumée provient des chemins de fer.

M. VAUGHAN: La ville et nous coopérons avec la Commission quant à la nature de l'ordonnance qu'il conviendrait de rendre relativement au problème de la fumée.

M. BONNIER: Vous n'avez jamais pris de décision sur l'établissement d'une gare à Saint-Henri?

M. VAUGHAN: Nous utilisons quelques locomotives Diesel dans cette localité.

M. BONNIER: Cette localité compte 150,000 habitants environ qui n'ont aucune gare et tous les convois passent sans stopper.

M. VAUGHAN: Je sais ce dont vous parlez; cette question a surgi à plusieurs reprises. Savez-vous où les choses en sont actuellement, monsieur Walton?

M. WALTON: Vous voulez probablement dire le voisinage où les locomotives électriques sont dételées et les locomotives à vapeur sont attelées aux convois.

M. BONNIER: Là où vous changez les locomotives; vous pourriez avoir une gare tout à côté de l'église à cet endroit, parce qu'il y a un lot vacant qui servirait de parc pour les marchandises et que vous n'utilisez pas maintenant à cette fin, de sorte que vous avez l'emplacement d'une gare à l'endroit propice.

M. VAUGHAN: Il y eut une assez forte divergence d'opinions quant à l'endroit où cette gare devrait être située, si on en construisait une, et je crois que les gens de Verdun et de Saint-Henri n'étaient pas du même avis quant à l'emplacement de la gare.

M. BONNIER: Eh bien! vous ne pouvez pénétrer dans Verdun parce que vous n'avez pas de ligne à cet endroit. Aussi, il faut que vous choisissiez Saint-Henri et vous pouvez choisir l'emplacement avant de traverser la rue Notre-Dame, là où vos trains arrêtent effectivement, et vous pourriez enlever la vieille gare à Saint-Henri et la transporter à cet endroit.

M. VAUGHAN: Ma foi, nous ferons peut-être quelque chose un bon jour, mais cela ne constitue pas une promesse. La question a surgi à deux ou trois reprises récemment et nous l'étudions de très près.

M. BONNIER: Parce que vos convois passent au nez de 150,000 personnes qui n'ont absolument pas de gare, il faut qu'elles se rendent à l'autre bout de la ville. Il en résulte qu'elles voyagent constamment par

le Pacifique-Canadien. En raison de cela, elles se rendent à Westmount et prennent le train à cet endroit. Beaucoup de gens font la même chose parce que vos convois passent sans stopper et ainsi ne prennent pas de voyageurs à bord.

M. VAUGHAN: On a dit que Verdun est la seule ville sur le continent nord-américain, comptant une population de 75,000 âmes, qui ne possède pas de gare ou de taverne.

M. BONNIER: Mais à Saint-Henri où l'on compte 85,000 personnes vous n'avez pas de gare du tout.

M. VAUGHAN: Nous avons chargé assez récemment certains de nos employés supérieurs de faire une étude de cette situation, mais je n'ai pas encore pris connaissance de leur rapport. Il sera sans doute publié assez prochainement.

M. MUTCH: Tient-on un relevé des frais d'exploitation des automotrices?

M. VAUGHAN: Ah, oui, je le pense.

M. WALTON: Oui, en fait, ils sont raisonnablement bas. Toutefois, je n'ai pas les chiffres ici.

M. MUTCH: Etant donné que leurs frais d'exploitation sont peu élevés, est-il possible qu'elles soient utilisées davantage pour le transport du courrier?

M. WALTON: Lorsque M. Nicholson s'est enquis il y a quelque temps au sujet des automotrices, j'ai répondu en disant qu'elles donnaient satisfaction, mais que notre difficulté dans bien des cas consistait à trouver un parcours où les conditions en permettaient l'usage. Il y a une limite au nombre de wagons qu'elles peuvent tirer. Sur plusieurs parcours, une de ces automotrices ne peut tirer à la fois des wagons-postes et des wagons à voyageurs, et s'il faut que nous les remplacions bien souvent par des locomotives à vapeur et les laissons immobiles, alors l'économie que vous comptiez réaliser disparaît très rapidement. Cela constitue notre principale difficulté. Toutefois, ces automotrices, utilisées sur les parcours où elles peuvent répondre à l'importance du trafic, donnent satisfaction.

M. MUTCH: Vos wagons à marchandises rapides sur de courts parcours sont trop lourds et les automotrices ne peuvent les traîner?

M. WALTON: Ah, oui. Nous en avons quelques-unes qui tirent deux wagons. D'autres automotrices tirent un wagon sans difficulté, mais quand il y a plus d'un wagon à tirer dans une rampe, l'automotrice ne peut effectuer le trajet dans le temps voulu.

M. MUTCH: J'en conclus qu'elles seraient surtout utiles sur les lignes suburbaines.

M. WALTON: Elles répondent très bien à la situation sur ce que nous appelons les embranchements au faible trafic.

M. JACKMAN: Quand vous dites que vous coopérez avec les autorités de Toronto relativement au problème posé par la fumée, que faites-vous précisément en l'année 1948 en vue d'aider à diminuer l'inconvénient que cause cette fumée?

M. VAUGHAN: Combien de locomotives Diesel additionnelles avons-nous mises en service?

M. WALTON: Nous avons ajouté 4 locomotives Diesel à Toronto. A part cela, nous essayons d'adapter un dispositif à jet à la chambre de combustion qui aide quelque peu à dissiper la fumée. Nous installerons d'autres dispositifs semblables si ceux mis à l'essai donnent satisfaction. En plus, nous avons posté des hommes à deux ou trois endroits. Ils sont

chargés spécialement de donner des directives aux employés qui travaillent dans les parcs et sont préposés à la manœuvre des locomotives dans les villes sur la meilleure méthode de chauffer en vue de réduire l'inconfort causée par la fumée.

M. MOORE: Les locomotives Diesel vous ont-elles jamais causé des difficultés sous le rapport de l'émission de la fumée?

M. VAUGHAN: La difficulté tenant à l'emploi des locomotives Diesel est celle du bruit qu'elles font. Si nous échappons à l'inconfort provenant de la fumée nous devons par contre subir le bruit.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est-il des "statistiques de l'exploitation des voies ferrées" à la page 27?

M. HAZEN: Puis-je poser une question que j'eusse dû probablement poser ce matin. Je ne sais pas si M. Vaughan est en mesure d'y répondre maintenant. Si non, une réponse pourrait peut-être être donnée plus tard. Voici la question: les frais d'exploitation de votre ligne à Portland ont-ils augmenté ou diminué depuis que la réduction des tarifs-marchandises à destination de ce port des Etats-Unis est entrée en vigueur?

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous procurer ces renseignements.

M. HAZEN: A combien se sont chiffrés les frais additionnels ou les économies en matière d'exploitation?

M. VAUGHAN: Le montant additionnel ou moindre était si faible qu'il n'a pas constitué un facteur quant à l'obtention de ces expéditions qui étaient dirigées vers New-York.

M. HAZEN: Mais vous nous procurerez les chiffres?

M. VAUGHAN: Oui, nous pouvons vous procurer les chiffres de recettes et de dépenses brutes pour des fins spécifiques, dans les deux cas. Nous serons heureux de vous procurer ces données.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose à la page 27, "statistiques de l'exploitation des voies ferrées" que vous voudriez discuter?

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1947	1946
TRAINS-MILLES:		
Service des marchandises	44,027,737	41,817,432
Service des voyageurs	23,346,277	23,581,125
Total	67,374,014	65,398,557
Service des travaux	1,804,867	1,583,828
Total	69,178,881	66,982,385
LOCOMOTIVES-MILLES:		
Service des marchandises	46,793,909	44,374,635
Service des voyageurs	23,318,818	23,380,822
Manœuvre des trains—marchandises	4,092,796	3,797,979
—voyageurs	138,844	118,597
Manœuvre en gare —marchandises	16,662,192	15,339,794
—voyageurs	1,625,954	1,647,359
Total	92,632,513	88,659,186
Service des travaux	2,458,541	2,154,186
Total	95,091,054	90,813,372
WAGONS-MILLES—SERVICE DES MARCHANDISES:		
Wagons chargés	1,214,440,166	1,140,162,216
Wagons vides	510,831,225	477,233,755
Voitures ordinaires et combinées	6,097,450	6,605,024
Wagons-lits, salons et observatoires	317,779	308,517
Wagons-restaurants	17,308	20,328
Autres	6,583,280	6,851,524
Cambuses	43,365,340	41,314,017
Total	1,781,652,548	1,672,495,381
WAGONS-MILLES—SERVICE DES VOYAGEURS:		
Wagons chargés	326,345	213,046
Wagons vides	55,634	29,557
Voitures ordinaires et combinées	62,266,663	67,830,334
Wagons-lits, salons et observatoires	50,052,285	54,245,384
Wagons-restaurants	8,401,777	9,189,041
Autres	72,011,184	70,863,420
Automotrices	791,663	890,569
Cambuses	612,939	1,147,231
Total	194,518,490	204,408,582
Wagons-Milles—Total	1,976,171,038	1,876,903,963
Service des travaux	4,366,715	4,598,630
Total	1,980,537,753	1,881,502,593
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES		
	23,402.08	23,437.12
TRAFFIC DES MARCHANDISES		
Tonnes transportées—marchandises productives	86,221,279	78,950,008
Tonnes transportées un mille—marchandises productives	32,945,415,090	30,811,920,078
Recette des marchandises	\$342,582,003	\$300,313,199
Recette par tonne	\$3,97329	\$3,80384
Recette par tonne-mille	\$0.01040	\$0.00975
Milles par tonne payante	382.10	390.27
Honnes-Mille—Marchandises productives par mille de voie	1,407,799	1,314,663
Tonnes-Mille—Toutes les marchandises par mille de voie	1,533,213	1,425,942
Tonnes-Milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses	76,607,077,276	71,654,047,848
Tonnes-Milles nettes de marchandises (productives et improductives)	35,880,383,954	33,419,975,710
Trains-heures, service des marchandises	2,918,906	2,723,640
TRAFFIC DES VOYAGEURS:		
Voyageurs transportés	21,226,889	22,320,490
Voyageurs transportés un mille	1,844,649,873	2,289,022,387
Recette du service des voyageurs	\$43,017,690	\$50,128,223
Recette par voyageur	\$2.02657	\$2.24584
Milles par voyageur payant	86.90	102.55
Recette par voyageur-mille	\$0.02332	\$0.02190
Voyageur-milles par mille de voie	78,824	97,667
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER:		
Recettes brutes par mille de voie	\$18,724.74	\$17,091.95
Frais bruts par mille de voie	\$17,711.56	\$15,745.41
Revenu net de l'exploitation par mille de voie	\$1,013.18	\$1,346.54

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser sur la page 28 touchant la "Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1947"?

M. NICHOLSON: Avant de laisser la page 27, je me demande si nous pourrions obtenir les données concernant les recettes tonne-mille sur les lignes de l'Est et de l'Ouest pour 1939 en comparaison de 1947? Pourrions-nous obtenir le dépôt de ces renseignements, sous trafic-marchandises?

M. COOPER: Nous pouvons vous les obtenir, mais il faudra une journée ou deux.

M. NICHOLSON: Les recettes par tonne et par tonne-mille en 1939 en comparaison de 1947, de même qu'une ventilation pour la région de l'Ouest contre la région de l'Est et la région centrale.

M. VAUGHAN: Nous vous les remettons.

Le PRÉSIDENT: Pour la longueur des lignes exploitées?

M. JACKMAN: Cette recette s'établit à .01 cent par tonne-mille.

M. COOPER: Un cent.

M. VAUGHAN: Un cent par tonne-mille.

M. JACKMAN: C'est là votre recette par tonne-mille. Dans le rapport du Pacifique-Canadien, si je me souviens bien, on a publié le chiffre — je ne puis le trouver pour l'instant.

M. COOPER: Elle s'est établie à .95 de cent pour le Pacifique-Canadien.

M. NICHOLSON: Comme la vôtre en 1946?

M. COOPER: En 1946 la sienne a été de .93 cent et de .95 cent en 1947, alors que la nôtre a été de 9.75 millièmes cents en 1946 et d'un cent en 1947.

M. JACKMAN: La vôtre a été légèrement supérieure à celle du Pacifique-Canadien.

M. COOPER: Cela dépend de la catégorie du trafic transporté; il a transporté moins de produits agricoles et de produits ouvrés que nous.

M. JACKMAN: Sa recette par voyageur-mille a été de 2.4 cents alors que la vôtre a été de 2.3 cents.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions sur la page 27? Passons maintenant à la page 28, longueur des lignes exploitées.

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1947

Parcours Exploité Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Région de l'Atlantique	2,985.78	6.41	82.95	3,075.14
Région Centrale	7,093.85	348.05	27.86	7,469.76
Région de l'Ouest	11,415.08	34.84	84.35	11,534.27
Lignes du <i>Grand Trunk Western</i>	903.19	9.50	59.75	972.44
<i>Vermont Central</i>	237.92	125.18	58.73	421.83
Total de la première voie principale	22,635.82	523.98	313.64	23,473.44
Lignes au Canada	21,279.28	216.97	190.77	21,687.02
Lignes aux États-Unis	1,356.54	307.01	122.87	1,786.42
Longueur de toutes les voies Exploitées				
Première voie principale	22,635.82	523.98	313.64	23,473.44
Seconde voie principale	1,221.34	9.34	85.42	1,316.10
Troisième voie principale	26.65		3.49	30.14
Quatrième et autres voies principales	10.78		5.09	15.87
Éperons, voies d'évitement et voies de gare	5,938.60	172.71	1,206.62	7,317.93
Total	29,833.19	706.03	1,614.26	32,153.48

M. MOORE: Le député de Skeena m'a posé une question. Il m'apprend que le Congrès des États-Unis a adopté ce qu'on appelle la *Jones Shipping Act*, et que les marchandises en provenance des États-Unis peuvent être

expédiées à Prince-Rupert au même tarif qu'à destination de Seattle, mais vu cette loi les marchandises provenant des Etats-Unis doivent aller à un port de ce pays. Ne pourrait-on pas en venir à un arrangement en vertu duquel les chemins de fer canadiens pourraient obtenir une partie de ce trafic arrivant à Prince-Rupert?

M. VAUGHAN: La loi précitée s'applique depuis de très nombreuses années et c'est Washington qui doit régler ce point. Le gouverneur de l'Alaska l'a étudié et a fait des représentations à Washington dans le sens de la suspension de la loi, pour ce qui est de l'acheminement du trafic des Etats-Unis par Prince-Rupert vers l'Alaska et la question est actuellement étudiée. M. Fairweather, un de nos officiers, s'est rendu à Washington la semaine dernière pour témoigner à ce sujet.

M. NICHOLSON: D'après les renseignements qu'on m'a fournis ce matin le Canadien-National exploite 21,735 milles de voies aujourd'hui contre 17,034.1 pour le Pacifique-Canadien. Je me suis informé hier sur les recettes provenant du trafic postal et je constate que le Canadien-National avec 56.1 p. 100 de la longueur des lignes obtient 47.8 p. 100 des recettes pour le transport des postes du gouvernement fédéral, tandis que le Pacifique-Canadien avec 43.9 p. 100 de cette longueur obtient 52 p. 100 de ces recettes. Le président peut-il nous en dire un mot?

M. VAUGHAN: J'en ai parlé brièvement hier. Nous sommes continuellement en instance auprès des autorités postales pour qu'elles nous accordent une part plus forte du transport postal.

M. NICHOLSON: Il me semble que cette question revient chaque année.

M. VAUGHAN: Oui, mais nous faisons quelques progrès vers sa solution.

M. NICHOLSON: Pouvons-nous obtenir des renseignements supplémentaires s'étendant sur la dernière décennie en vue d'élucider si vous obtenez un pourcentage plus faible ou plus fort?

M. VAUGHAN: Nous pourrions vous donner nos recettes découlant du transport des postes pour la dernière décennie.

M. MUTCH: Elles sont en hausse de quelque \$400,000.

M. NICHOLSON: Mais il en est de même de celles du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser sur cette page, ou si nous allons passer à la page 31? Avez-vous des questions sur celle-ci?

RÉPARTITION DES RECETTES ET FRAIS TOTAUX

	Les recettes d'exploita- tion ont été appliquées:		Les frais d'exploitation ont été appliqués:	
	1947—%	1946—%	1947—%	1946—%
Employés	54.55	55.10	60.20	61.79
Combustible	11.21	9.65	12.36	10.82
Autres frais	24.87	24.43	27.44	27.39
Total des frais d'exploitation	90.63	89.18	100.00	100.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges	9.37	10.82		
Total	100.00	100.00	100.00	100.00
Entretien de la voie	17.17	16.76	18.95	18.80
Entretien du matériel	18.20	18.41	20.09	20.64
Circulation	1.76	1.77	1.94	v.rr
Transport	48.02	46.27	52.99	51.88
Exploitations diverses .....	.98	1.18	1.07	1.32
Frais généraux	4.50	4.79	4.96	5.37
Total des frais d'exploitation	90.63	89.18	100.00	100.00

LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

Année	*Nombre moyen des employés	*Rémunéra- tion	% d'augm. sur l'année précédente	
			Employés	Rémuné- ration
1939	78,129	\$122,354,101		
1940	82,831	132,584,063	6.02	8.36
1941	89,536	153,654,368	8.09	15.89
1942	94,592	177,042,773	5.65	15.22
1943	101,126	195,555,045	6.91	10.46
1944	102,764	222,649,839	1.62	13.86
1945	105,624	220,507,637	2.78	.96
1946	105,853	237,335,781	.26	7.63
1947	108,440	258,337,684	2.93	8.85

*Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et télégraphes. Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année	Année	Augmentation ou <i>diminution</i>	
	1947	1946	Tonnes	Tonnes Pour- centage
PRODUITS AGRICOLES:				
Blé	5,682,704	5,630,365	52,339	.93
Mais	571,085	442,397	128,688	29.09
Avoine	1,472,167	1,724,535	252,368	14.63
Orge	1,185,407	1,141,953	43,454	3.81
Seigle	220,853	76,929	143,924	187.09
Graine de lin	122,072	104,275	17,797	17.07
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya)	159,306	166,668	7,362	4.42
Farine	1,222,383	1,216,415	5,968	.49
Autres produits de mouture	2,362,341	2,235,176	127,165	5.69
Foin et paille	208,363	242,828	34,465	14.19
Coton	75,396	92,383	16,987	18.39
Pommes (fraîches)	109,979	110,715	736	.66
Autres fruits (frais)	432,027	470,823	38,796	8.24
Pommes de terre	472,754	397,721	75,033	18.87
Autres légumes frais	269,586	262,100	7,486	2.86
Autres produits agricoles	678,649	747,320	68,671	9.19
Total	15,245,072	15,062,603	182,469	1.21
INDUSTRIE ANIMALE:				
Chevaux	55,859	68,869	13,010	18.89
Chevaux	55,859	68,869	13,010	18.89
Bestiaux	318,005	390,505	72,500	18.57
Moutons	19,060	27,983	8,923	31.89
Porcs	159,402	153,108	6,294	4.11
Volailles (vivantes)	227	990	763	77.07
Volailles (vivantes)	227	990	763	77.07
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées)	226,116	230,219	4,103	1.78
Viandes (fumées ou salées)	122,777	132,800	10,023	7.55
Autres produits de l'industrie des conserves (comestibles)	56,621	55,474	1,147	2.07
Oeufs	30,326	73,970	6,356	8.59
Beurre	52,379	50,205	2,174	4.33
Fromage	52,320	61,519	9,199	14.95
Fromage	52,320	61,519	9,199	14.95
Laine	47,402	72,043	24,641	34.20
Peaux et cuirs	90,654	85,239	5,415	6.35
Autres produits de l'industrie animale (non comestibles)	96,528	127,285	30,757	24.16
Total	1,377,676	1,530,209	152,533	9.97

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—Fin

	Année 1947 Tonnes	Année 1946 Tonnes	Augmentation ou <i>diminution</i> Tonnes Pour- centage	
PRODUITS MINIERES:				
Charbon anthracite	2,884,036	3,077,841	193,805	6.30
Houille grasse	11,108,778	9,882,636	1,226,142	12.41
Charbon presque bitumineux	1,282,751	1,346,812	64,061	4.76
Lignite	440,564	489,580	49,016	10.01
Lignite	440,564	489,580	49,016	10.01
Coke	942,499	1,274,250	331,751	26.04
Minerais de fer et concentrés	1,353,480	977,456	376,024	38.47
Minerais de cuivre et concentrés	180,520	161,310	19,210	11.91
Autres minerais et concentrés	2,110,800	1,348,638	762,162	56.51
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux)	584,576	506,658	77,918	15.38
Sable et gravier	2,032,852	1,944,218	88,634	4.56
Pierre (concassée, brisée, moulue)	2,802,921	2,030,272	772,649	38.06
Ardoise (grosses dimensions)	101,407	103,640	2,233	2.15
Ardoise (grosses dimensions)	101,407	103,640	2,233	2.15
Pétrole brut	571,879	523,124	48,755	9.32
Asphalte (naturel et sous-produits)	335,703	268,972	66,731	24.81
Sel	527,107	515,273	11,834	2.30
Autres produits miniers (à demi transformés)	1,911,149	1,440,335	470,814	32.69
Total	29,171,022	25,891,015	3,280,007	12.67
PRODUITS FORESTIERS:				
Billes, poteaux, perches, pilotis	972,063	988,519	16,456	1.66
Bois de corde et autre bois de chauffage	424,265	553,648	129,383	23.37
Traverses	53,680	56,505	2,825	5.00
Bois à pâte	5,719,321	4,842,085	877,236	18.12
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves	5,102,127	4,461,841	540,286	14.35
Autres produits forestiers	343,578	254,088	89,490	35.22
Total	12,615,034	11,156,686	1,458,348	13.07
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS:				
Essence	1,771,692	1,726,698	44,994	2.61
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence)	1,921,540	1,382,975	538,565	38.94
Sucre	281,504	294,174	12,670	4.31
Fer, en gueuse et en loupe	430,574	290,772	139,802	48.08
Rails et boulons	42,105	48,110	6,005	12.48
Fer et acier (en barre et en feuille, fer à construction et tuyaux de fer)	2,093,002	1,479,516	613,486	41.47
Fonte, machinerie et chaudières	377,146	308,264	68,882	22.35
Ciment	740,366	728,357	12,009	1.65
Brique et pierre artificielle	366,417	309,630	56,787	18.34
Chaux et plâtre	434,930	371,760	63,170	16.99
Tuyaux et tuiles à drainage	48,395	36,479	11,916	32.67
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos	319,432	249,980	69,452	27.78
Automobiles, camions et accessoires d'autos	1,725,981	1,255,043	470,938	37.52
Articles de ménage et bagages de colons	24,021	26,815	2,794	10.42
Meubles	63,798	64,680	882	1.36
Boissons	506,870	506,792	78	.02
Engrais de toutes sortes	1,189,576	1,266,345	76,769	6.06
Papier à journal	1,966,108	1,833,686	132,422	7.22
Autre papier	430,121	419,293	10,828	2.58
Papier pressé, papier à cloison	589,387	440,603	148,784	33.77
Pâte à papier	1,353,003	1,237,955	115,048	9.29
Poisson (frais, gelé, fumé, etc)	117,885	152,113	34,228	22.50
Conserves (toutes les conserves comestibles)	762,948	681,801	81,147	11.90
Autres produits manufacturés et divers	7,741,115	7,736,068	5,047	.07
Marchandises (lots brisés)	2,514,559	2,461,586	52,973	2.15
Total	27,812,475	25,309,495	2,502,980	9.89
Grand total	86,221,279	78,950,008	7,271,271	9.21

Le PRÉSIDENT: Cela termine le rapport. Quelqu'un veut-il en proposer l'adoption?

M. McCULLOCH: Je propose que nous l'adoptions.

M. LAFONTAINE: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: M. McCulloch propose, appuyé par M. Lafontaine, l'adoption du rapport. Cela suffit-il, messieurs? Avez-vous eu assez de temps pour discuter les problèmes qu'il comporte? Quels sont ceux en faveur de son adoption?

Adopté.

Nous avons maintenant à étudier la *Canadian National West Indies Steamships*, mais nous ferions peut-être mieux d'aborder le budget du chemin de fer. Peut-être voudrez-vous que nous abordions l'étude de la *Canadian National West Indies Steamships* avant le budget. Avez-vous tous des exemplaires du budget du Canadien-National?

Messieurs, voudriez-vous que M. Cooper vous donne quelques explications là-dessus, avant que vous l'interrogiez? Cela serait-il régulier? Aimeriez-vous lui en demander ou bien à M. Vaughan?

M. VAUGHAN: Je crois que M. Cooper pourrait lire le budget.

M. COOPER: Le budget d'exploitation pour 1948 indique un déficit de \$23,400,000. Une ventilation de ce total faisant voir les recettes et les dépenses, de même que les autres frais, apparaît à la deuxième page de l'état du budget. Le budget des immobilisations monte à \$65,882,200. Les additions et les améliorations s'élèvent à \$20,250,000. La ventilation de ce total figure aux pages 3 et 3a de l'état du budget. Le coût du matériel nouveau est estimé à \$59 millions. La ventilation en apparaît à la page 4 de l'état du budget.

Embranchement de Barraute: les dépenses en sont estimées à \$1,440,000 pour 1948. On trouvera à la page 5 de l'état ci-haut des données sur ce projet.

Acquisition de valeurs s'élevant à \$1,007,200, dont les détails sont donnés à la page 6 de cet état. Ces postes se totalisent à \$81,697,200, dont nous avons \$15,815,000 disponibles à même des réserves pour dépréciation et d'amortissement de l'escompte pour dette, ce qui donne un budget d'immobilisations net de \$65,882,200.

En sus des budgets d'exploitation et de capital nous demandons un fonds de roulement supplémentaire de \$20 millions.

Puis viennent deux notes annexées à la page 1 qui se lisent ainsi qu'il suit:

On estime que le matériel neuf va coûter \$59 millions en 1948.

On s'attend que sur ce total, le coût du matériel à livrer au cours de 1948 sera d'environ \$22,509,000. Cependant, il faut prévoir un montant additionnel pour qu'il y ait justification de l'attribution de commandes ne devant pas excéder \$59 millions.

En ce qui concerne les lignes aériennes Trans-Canada, le capital versé à la fin de 1947 était de \$22,600,000. Leur capital autorisé est de \$25 millions. Pendant 1948 le chemin de fer s'attend d'acquitter le solde de \$2,400,000 pour permettre aux lignes aériennes Trans-Canada et à leur filiale de financer le budget d'immobilisations de ces lignes en 1948.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉSUMÉ DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR L'EXERCICE 1948

	Prévisions pour 1947	Déboursés en 1947	Prévisions pour 1948	Détails à la page
BUDGET D'EXPLOITATION—				
Déficit.....	31,000,000	15,885,194	23,400,000	2
IMMOBILISATIONS—				
Additions et améliorations.....	18,000,000	10,394,438	20,250,000	3
Matériel neuf.....	41,500,000	9,600,860	59,000,000	4
Embranchement de Barraute.....	2,684,000	1,183,283	1,440,000	5
Achat de titres et retrait d'obligations de capital.....	1,057,000	795,544	1,007,200	6
	63,241,000	21,974,125	81,697,200	
Moins montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	16,518,000	16,087,559	15,815,000	
Total des immobilisations.....	46,723,000	5,886,566	65,882,200	
Fonds de roulement additionnel.....			20,000,000	

On estime que le programme du matériel pour 1948 va coûter \$59 millions. On prévoit qu'à même ce total le coût du matériel devant être livré sera d'environ \$22,509,000. Il faut, toutefois, prévoir un budget pour la somme supplémentaire afin qu'il y ait une autorisation appropriée pour l'attribution de commandes ne devant pas excéder \$59 millions.

Le capital-actions autorisé des Lignes aériennes Trans-Canada est de \$25 millions. Le capital versé par le Canadien-National au 31 décembre 1947 était de \$22,600,000. Au cours de 1948 le chemin de fer sera peut-être tenu d'acquitter le solde de \$2,400,000 en vue de permettre aux Lignes aériennes Trans-Canada et à leurs filiales de financer les lignes aériennes à même les immobilisations de 1948.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION

	Prévisions pour 1947	Déboursés en 1947	Prévisions pour 1948
Recettes d'exploitation—			
(a) Recettes d'exploitation, moins (b) et (c).....	398,411,000	433,124,595	439,816,000
(b) Versement en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces arithmes (20 p. 100).....	3,042,000	4,141,529	4,280,000
(c) Paiement du déficit d'exploitation du transporteur et des termini de l'île du Prince-Edouard.....	707,000	931,856	904,000
	402,160,000	438,197,980	445,000,000
Frais d'exploitation.....	380,500,000	397,122,607	413,000,000
Revenu net d'exploitation.....	21,660,000	41,075,373	32,000,000
Prélèvements nets à même le revenu, sans compter l'intérêt.....	8,106,000	13,136,223	11,087,000
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	22,485,000	23,821,910	23,133,000
Intérêt sur les prêts de l'État.....	22,069,000	20,002,434	21,810,000
Déficit.....	31,000,000	15,885,194	23,400,000

REMARQUE: Le budget de 1948 comprend \$2,847,000 pour la contribution au déficit de la caisse de prévoyance du I.C.R. and P.E.I., ainsi que \$100,000 pour la contribution à la caisse de retraite du Grand-Tronc.

Le budget de 1948 ne pourvoit à aucune recette supplémentaire pouvant résulter des séances tenues actuellement par la Commission des transports concernant le relèvement des tarifs-marchandises; ce budget ne pourvoit pas non plus à d'autres augmentations de salaires comprises aux frais d'exploitation de 1948.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS

—	Budget, 1947	Réal, 1947	Budget, 1948
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—			
Région de l'Atlantique.....	1,912,944	1,145,720	1,909,665
Région Centrale.....	7,420,829	2,729,056	9,916,680
Région de l'Ouest.....	3,878,047	2,323,210	4,882,085
<i>Grand Trunk Western Railroad Company</i>	2,476,568	1,135,373	3,684,877
<i>Central Vermont Railway</i>	333,362	164,187	386,670
Filiales.....	3,173,504	2,212,175	1,376,503
Messageries, télégraphes et autres services.....	3,157,068	1,371,213	2,588,590
Additions et améliorations au matériel (Canada).....	2,708,541	1,331,062	3,240,595
Abandon de matériel.....	Cr. 2,060,863	Cr. 2,017,558	Cr. 2,735,665
	23,000,000	10,394,438	25,250,000
Moins partie des projets inclus dans les prévisions ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre de chaque année.....	5,000,000	.....	5,000,000
Total.....	18,000,000	10,394,438	20,250,000

(voir note page 3a)

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—BUDGET DE 1948

Dépenses moins retraits applicables aux immobilisations

	Région de l'Atlantique	Région Centrale	Région de l'Ouest	Lignes de Grand Trunk Western	Central Vermont Railway	Autres	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—							
Rails et boulons.....	110,534	813,178	661,002	216,700	7,038		1,808,452
Selles d'appui et ancrés.....	218,626	597,982	488,320	131,000	42,337		1,478,265
Ballast.....	366,170	276,750	138,400	239,200	65,895		1,086,415
Élargissement des coupes et remblais.....	212,572		72,900		4,750		290,222
Encochement, murs de soutènement et encoffrement en charpente.....	7,850	5,700	94,525				108,075
Fossés, drains et égouts.....	4,583	6,563	15,720	4,500			31,366
Cours, voies et voies d'évitement.....	126,080	953,380	301,512	246,200			1,627,172
Appareils de construction de chaussée.....	60,720	119,515	96,125	57,500	6,050		339,910
Ponts, estacades et ponceaux.....	137,192	525,999	601,050	211,500	36,919		1,512,660
Tunnels.....		6,450	120,760				127,210
Protection des chemins et traverses.....	10,000	258,152	43,812	139,400			451,364
Édifice de bureaux à Montréal.....		2,500,000					2,500,000
Stations et abords.....	75,631	1,096,999	1,123,205	301,810	20,296		2,617,941
Postes d'alimentation d'eau.....	4,700	121,309	86,832	22,116	27,486		262,443
Postes à combustible.....		132,281	77,301	25,000	8,949		243,531
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	377,786	2,286,713	520,410	291,547	31,230		3,507,686
Bassins et quais.....	36,320	49,360	10,090	267,600			363,370
Élévateurs à grain.....		75,000					75,000
Signaux et enclenchements.....	Cr. 639	123,408	161,908	6,000			290,677
Télégraphes—chemin de fer.....						500,000	500,000
Télégraphes—commerciaux.....						2,000,000	2,000,000
Terrains.....	5,000	20,000	6,235				31,235
Additions et améliorations générales et faux frais divers.....	156,540	Cr. 61,319	Cr. 192,432	140,000	36,740	Cr. 434,830	Cr. 355,301
Matériel de messagerie et divers.....		9,260	454,410	23,400	2,100	357,770	846,940
Filiales.....						1,376,503	1,376,503
Hôtels.....						165,650	165,650
Additions et améliorations au matériel.....				1,361,404	96,880	3,240,595	4,698,879
Abandon de matériel.....						Cr. 2,735,665	Cr. 2,735,665
ESTIMATION TOTALE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS.....	1,909,665	9,916,680	4,882,085	3,684,877	386,670	4,470,023	25,250,000
Moins partie des projets inclus dans les chiffres ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre 1948.....							5,000,000
ESTIMATION NETTE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS.....							20,250,000

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ACHATS DE MATÉRIEL

Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada

- 2000 wagons à marchandises de 50 tonnes
- 700 wagons à marchandises de 50 tonnes (lignes du *G.T.W.*)
- 1000 wagons à automobiles de 40 tonnes
- 500 wagons ouverts de 70 tonnes
- 500 wagons couverts à trémie
- 250 wagons de service de 70 tonnes
- 300 wagons-frigorifiques à marchandises refroidis par la partie supérieure
- 50 wagons frigorifiques à marchandises refroidis par la partie supérieure (lignes du *G.T.W.*)
- 500 wagons plateformes de 60 tonnes
- 75 wagons-citernes de 8,000 gallons
- 20 locomotives de manœuvre Diesel — électriques de 1,000 C. V.
- 10 fourgons de queue d'acier (lignes du *G.T.W.*)
- 11 locomotives pour trains de voyageurs Diesel — électriques de 3,000 C. V. (lignes du *G.T.W.*)
- 1 locomotive de manœuvre Diesel — électrique de 1,000 C. V. (*C.V.R.*)
- 2 locomotives pour trains de voyageurs Diesel — électriques de 4,500 C. V.
- 3 locomotives électriques
- 6 voitures à moteurs multiples
- 15 remorques de voitures à moteurs multiples (service suburbain de Montréal)
- 25 voitures à voyageurs climatisées
- 20 wagons-lits
- 50 fourgons à bagages
- 50 wagons-frigorifiques à messageries refroidis par la partie supérieure
- 50 fourgons de queue (remodelés de wagons à marchandises)

Coût global, y compris la taxe de vente et les frais d'inspection; \$59 millions.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Construction d'un nouvel embranchement à partir de Barraute à Kiask Falls, province de Québec

Autorisé en vertu des Statuts du Canada 10 George VI, chapitre 41 sanctionnés le 31 août 1946

ANNEXE DE LA LOI

Location	Longueur	Estimations	
		A dépenser	Moyenne de la dépense par mille
De Barraute à Kiask-Falls sur la rivière Bell, dans la province de Québec.....	55 milles	\$ 4,125,000	\$ 75,000

On a terminé les levés pour le tracé de cet embranchement en septembre 1946 et on a adjugé le contrat au plus bas soumissionnaire, à savoir la *Therrien Construction Company*, le 26 décembre 1946, pour le défrichement, le régalage, la construction de ponceaux et de ponts à chevalets à partir du mille 0 au mille 39.02.

Au 31 décembre 1947 l'adjudicataire avait terminé tout le défrichage, 57 p. 100 du régalage, 56 p. 100 des ponceaux et 57 p. 100 des ponts. Pendant cette période le chemin de fer a exécuté 23 p. 100 de la pose des rails et 18 pour cent du ballastage.

Il a été dépensé \$1,206,928.56 pour cette ligne en vertu de la loi précitée, au 31 décembre 1947, dont \$1,183,283.41 l'a été entre le 1er janvier et le 31 décembre 1947.

On s'attend que l'adjudicataire terminera son contrat pendant l'année civile 1948 et le chemin de fer le reste de la pose de rails et le ballastage jusqu'au mille 39.02. Bien que tous les bâtiments du chemin de fer, les postes à combustible, le dernier ballastage et les voies d'évitement ne seront pas terminés, on s'attend néanmoins que la ligne jusqu'au mille 39.02 sera en mesure de recevoir tout le trafic qui se présentera pour le 1er décembre 1948.

On estime la dépense de ce chef à \$1,440,000 pour l'année civile 1948.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Achat de titres et retrait d'obligations de capital

	Budget, 1947 \$	Réel, 1947 \$	Budget, 1948 \$
<i>Toronto Terminal Railway</i>			
Conjointement avec le Pacifique-Canadien. Additions et améliorations générales—Proportion du Canadien-National, 50 p. 100	87,500	50,000	25,000
<i>Northern Alberta Railway</i>			
Conjointement avec le Pacifique-Canadien. Additions et améliorations générales—Proportion du Canadien-National, 50 p. 100	350,000	125,000	375,000
<i>Chicago and Western Indiana Railroad</i>			
Avances en vertu d'une entente du 1er mars 1936	169,500	168,580	172,000
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad</i>			
Achat de capital-actions	20,000	21,296	5,000
Versement définitif à l'état du Michigan au sujet de l'avenue Wider Woodward, Détroit	430,000	430,668	430,000
	<u>1,057,000</u>	<u>795,544</u>	<u>1,007,200</u>

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Budget, 1947 \$	Réel, 1947 \$	Budget, 1948 \$
<i>Budget d'exploitation</i>			
Recettes d'exploitation	6,359,000	7,857,470	6,998,500
Frais d'exploitation	5,293,000	7,028,193	5,929,632
Revenu net d'exploitation	<u>1,066,000</u>	<u>829,277</u>	<u>1,068,868</u>
Revenu de la caisse de remplacement des navires	250,000	266,698	90,000
Service des intérêts à 5 p. 100—obligations à 25 ans, échéant en 1955; montant du principal \$9,400,000	470,000	470,000	470,000
Intérêt sur les billets et avances de l'État	126,000	103,298	98,868
Excédent	<u>720,000</u>	<u>522,677</u>	<u>590,000</u>
<i>Budget des immobilisations</i>			
Améliorations générales	—	—	30,000
3 cargos à moteurs Diesel	2,549,900	2,568,268	—
5 navires acquis de la <i>Park Steamship Company</i>	1,540,000	1,334,677	—
	<u>4,089,900</u>	<u>3,902,945</u>	<u>30,000</u>
Moins les navires vendus—prix de vente	Cr. 500,000	Cr. 578,000	—
Montant net des besoins financiers	<u>3,589,900</u>	<u>3,324,945</u>	<u>30,000</u>

REMARQUE: Les fonds nécessaires au budget des immobilisations seront puisés à même la caisse de remplacement des navires.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser sur ce qui précède?

M. JACKMAN: Vous demandez donc en tout combien au Parlement, monsieur Cooper?

M. COOPER: \$23,400,000 pour le budget d'exploitation. Je devrais peut-être dire maintenant que ce chiffre a été établi en janvier avant la décision de la Commission des transports. Naturellement, il exclut aussi tout relèvement des salaires que nous pouvons être tenus de payer, s'il y a lieu, en vertu des requêtes dont sont saisies actuellement les commissions d'arbitrage.

M. JACKMAN: Avez-vous fait une estimation préliminaire d'après la base d'une hausse de 21 p. 100 des tarifs-marchandises?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons un état ici, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Avez-vous pourvu à la hausse des salaires?

M. VAUGHAN: Non, parce que nous nous sommes opposés à ces décisions en matière de salaires. Nous n'avons pas d'idée de la décision de la commission d'arbitrage, il est donc impossible que nous y pourvoyons.

M. JACKMAN: Vous percevez maintenant en vertu de la décision quant aux salaires.

M. VAUGHAN: Nous n'aimons pas reconnaître qu'une décision puisse nous être contraire.

M. JACKMAN: Vous percevez en vertu de cette décision et en vous appuyant sur celle-ci vous aimeriez certainement modifier ce budget.

M. VAUGHAN: M. Cooper a des chiffres qu'il vous communiquera à ce sujet.

M. COOPER: Puis-je lire les rectifications qu'il faudrait faire au budget. Il semblait en janvier que les recettes d'exploitation, tel qu'indiqué à la page 2 du budget seraient de \$445 millions. Il faudrait y ajouter l'estimation de la hausse en vertu de l'ordonnance n° 70425 de la Commission, soit \$30,570,000.

On s'attend que d'autres augmentations accordées par l'*Interstate Commerce Commission* en vertu de l'*Ex Parte* 166, devant entrer en vigueur vers le 1er mai 1948, donneront des recettes supplémentaires de \$5,700,000. Ainsi donc, à l'heure actuelle, nos recettes estimatives en 1948 s'élèvent à \$481,270,000.

Nous avons prévu \$413 millions pour les frais d'exploitation. Depuis la préparation du budget, le prix des matériaux a monté.

De plus, sur nos lignes des Etats-Unis il a été accordé une hausse de 15½ cents de l'heure aux mécaniciens, chauffeurs et aiguilleurs, à partir du 1er novembre 1947. Nous estimons qu'elle va nous coûter \$540,000 en 1948, d'où un budget révisé des frais d'exploitation de \$419,583.

Ainsi donc, les recettes nettes d'exploitation révisées seront de \$61,687,000. Nous estimons nos frais d'intérêts et autres à \$55,400,000. Par conséquent, nos recettes révisées nettes actuelles nous vaudront un excédent de \$6,287,000 contre un déficit de \$23,400,000 dans le budget présenté au Comité.

Je veux répéter que les chiffres révisés du budget ne tiennent nullement compte des hausses des salaires au Canada qui peuvent être accordées à la suite des requêtes dont sont maintenant saisies les commissions d'arbitrage et ce budget révisé suppose aussi qu'on va transporter \$8 millions de notre réserve pour travaux d'entretien différés en vue de réduire nos frais d'exploitation.

M. VAUGHAN: Il suppose que le trafic important d'aujourd'hui se maintiendra aussi.

M. JACKMAN: Quel budget voulez-vous que nous étudions?

M. VAUGHAN: Vous verrez, messieurs, comme il est difficile de présenter un budget avant que nous ayons des précisions sur la situation des salaires.

M. JACKMAN: A combien s'élève le total de l'échelle de salaires demandée?

M. VAUGHAN: Il va dépasser \$90 millions sur nos lignes. Ainsi que je l'ai expliqué hier, chaque cent-heure ajouté aux salaires veut dire une hausse de \$2,500,000 pour nous.

M. JACKMAN: Voulez-vous que nous étudions les chiffres que nous ont été présentés dans le budget d'exploitation et qui ne sont pas marqués au coin de réalisme, ou que nous étudions certains chiffres qui sont peut-être un peu plus réalistes, s'ils ne sont pas très réels.

M. VAUGHAN: Nous voudrions que vous fussiez réaliste à ce sujet, nous voudrions l'être aussi, mais j'estime qu'il vous sera manifeste qu'il serait peu sage de même supposer ce à quoi peut se chiffrer la hausse des salaires.

M. JACKMAN: En d'autres termes, vous ne voudriez pas que nous étudions le budget qui nous est présenté avant l'ajustement tenant à l'accroissements des tarifs-marchandises?

M. VAUGHAN: Notre budget a été préparé de la façon ordinaire à l'époque habituelle. Différentes choses sont survenues depuis qu'il a été préparé. Il était manifeste que le Comité tiendrait à obtenir plus de renseignements à jour. C'est la raison pour laquelle nous avons fourni les chiffres additionnels.

M. JACKMAN: Il semble plutôt puéril que nous nous prononcions sur ce budget d'exploitation quand nous tenons certains renseignements concernant des changements qui se sont produits depuis la fin de l'année?

M. COOPER: Que pouvions-nous faire? Nous ne pouvions incorporer dans un budget préparé en janvier des chiffres tenant à des événements qui se sont produits récemment.

M. JACKMAN: Je ne m'en prends pas à vous, mais si nous avons quelque autre utilité que l'adoption de quelques résolutions, il semble que nous devrions étudier les chiffres actuels. Je ne dis pas que cela sera bien utile, parce que vous êtes en butte à des difficultés.

M. COOPER: Si vous étudiez notre budget d'exploitation, vous devriez tenir compte du fait que notre surplus estimatif est de \$6,287,000, mais nous faisons la réserve qu'il n'inclut pas les augmentations de salaires qui peuvent être accordées.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander quelque chose que tous les membres de ce Comité devraient savoir, que résultera-t-il de l'adoption de ce budget par ce Comité?

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il y aura un crédit quelconque de présenté à la Chambre que vous serez appelés à approuver. La coutume veut qu'à la fin de l'année financière, soit au commencement de 1949, quand les résultats définitifs des opérations de 1948 sont accessibles, un poste sera inclu dans les crédits supplémentaires présentés pour approbation dans le temps.

Il va sans dire que la Loi du Canadien-National et du Pacifique-Canadien nous oblige de présenter au Gouvernement chaque année un budget couvrant l'exploitation et les immobilisations. Nous nous conformons à cette loi. En réalité, je ne crois pas que vous fassiez quoi que ce soit avec ce budget d'exploitation tendant à la votation d'une somme quelconque, mais la coutume veut que le Comité approuve cette estimation s'il la juge satisfaisante.

M. JACKMAN: Vous nous avez dit que cette révision est fondée sur des facteurs présentement connus, et au lieu de faire face à un déficit de 23 millions de dollars, vous aurez un surplus de 6 millions de dollars. Je ne laisse pas entendre que c'est ce qui se produira effectivement. Toutefois, il existe actuellement une différence de 29 millions de dollars. Pourquoi approuverions-nous un budget préparé quand vous aviez à faire face à des obligations de 29 millions de plus qu'actuellement?

M. VAUGHAN: Le budget des immobilisations constitue la partie la plus importante de notre budget.

M. JACKMAN: L'écart de 29 millions de dollars comprend certains postes au chapitre des immobilisations. Je veux simplement savoir à quoi nous sert-il d'étudier ce budget? Pourquoi en sommes-nous saisis? Nous pourrions approuver les postes relatifs aux immobilisations, les postes essentiels, s'il le faut, et ne pas nous occuper du reste. En d'autres termes, je veux simplement savoir ce que nous faisons.

M. COOPER: Alors, je propose que le Comité, — si je puis prendre sur moi de formuler une proposition, — approuve le budget tel que présenté et révisé à la lumière des renseignements fournis au Comité au cours de ses délibérations. Dans ce cas, vous vous trouveriez à approuver un budget appelé à produire un surplus estimé à \$6,287,000.

M. JACKMAN: En d'autres termes, le compte rendu indiquerait que nous avons tout simplement pris connaissance de la preuve.

M. COOPER: C'est tout.

M. HLUNKA: Seriez-vous disposé à faire des observations sur les rapports de presse voulant que les chemins de fer demanderaient peut-être des recettes additionnelles indépendamment de la hausse de 21 p. 100 que la Commissions des transports a approuvée récemment?

M. VAUGHAN: Les chemins de fer n'ont fait aucune démarche à ce sujet. J'ai fait une déclaration plutôt dans le but de signaler au Comité que si nos frais au chapitre des salaires et des matériaux augmentent davantage nous devrions pouvoir trouver quelque source de revenu pour compenser ces augmentations. Autrement, comment le réseau pourra-t-il se tirer d'affaire si ce n'est en demandant des fonds à l'Etat.

Pour répondre à votre question, on n'a fait nulle démarche ni préparé des données jusqu'à présent relativement à une nouvelle demande.

M. HAZEN: Dois-je comprendre que nulle nouvelle demande m'a été faite?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Que résulte-t-il de l'incorporation d'une somme de \$59 millions au budget pour du nouveau matériel quand vous comptez que l'on livrera au plus du matériel coûtant \$22,500,000? Je me rends compte que vous voulez placer des commandes pour le plein montant, mais en plus d'une forte réserve de \$37 millions que vous ne pouvez utiliser l'an prochain parce que vous ne pouvez obtenir livraison vous demandez néanmoins \$20 millions en fonds de roulement.

M. VAUGHAN: Nous tenons à renseigner le Comité pleinement sur la situation. Nous sommes autorisés à dépenser cette somme en commandant du matériel même si on n'en effectue pas la livraison cette année. Une grande partie n'en sera livrée que l'an prochain, cependant nous ne voulons pas induire le Comité en erreur et lui laisser croire que nous avons commandé seulement la quantité de matériel qui serait livré cette année.

M. HATFIELD: Je vois dans cette liste que vous avez commandé 1,000 wagons à automobiles et seulement 300 wagons-frigorifiques.

Le PRÉSIDENT: A quelle page cette liste figure-t-elle?

M. HATFIELD: Le renseignement se trouve dans cette liste révisée concernant le matériel.

M. VAUGHAN: A la page 4 du budget.

M. HATFIELD: Je penserais que ce serait tout l'inverse. Aujourd'hui les automobiles sont transportés par camions partout dans l'Ontario et le Québec, à l'est et à l'ouest. Nous manquons grandement de wagons-frigorifiques en tout temps. Vous avez commandé 350 wagons-frigorifiques seulement et 1,000 wagons à automobiles.

M. VAUGHAN: Des commandes pour 300 wagons-frigorifiques sont en voie d'exécution maintenant dans nos usines, et nous donnerons plus tard des commandes pour des wagons-frigorifiques d'un autre modèle. Nous sommes à décider du modèle de wagon-frigorifique. Nous avons un gros trafic d'automobiles. Les grandes manufactures d'automobiles sont situées sur nos lignes à Oshawa et à Windsor, et nous avons été très à court de wagons à automobiles. Il est vrai que des automobiles sont transportés par camion, mais il y en a encore une quantité fort considérable qui est transportée par chemin de fer.

M. HATFIELD: Ces wagons à automobiles sont virtuellement inutiles.

M. WALTON: Non, on s'en sert beaucoup pour le transport du bois d'œuvre et d'autres articles si des chargements d'automobiles ne sont pas disponibles.

M. VAUGHAN: Ils servent à d'autres fins s'il n'y a pas d'expéditions d'automobiles. Ce sont des wagons d'utilité générale.

M. HATFIELD: Ils pourraient peut-être servir pour le transport du bois d'œuvre. Ils ne seraient pas utilisables pour le transport du grain. Vous êtes très à court de wagons-frigorifiques, particulièrement depuis que le nombre de ceux venant des Etats-Unis a été réduit. Cela a influé grandement sur la disponibilité de wagons-frigorifiques.

M. VAUGHAN: Nous en augmentons constamment le nombre. Nous avons éprouvé des difficultés à en obtenir des Etats-Unis, mais ceux que nous avons commandés vont certainement contribuer beaucoup à améliorer la situation. Nous ne pouvons faire fabriquer des wagons-frigorifiques par des manufacturiers de l'extérieur avant la fin de 1949. Nous nous rendons pleinement compte que nous devrions en avoir davantage. Il va sans dire qu'un wagon-frigorifique est plus long à construire et coûte beaucoup plus cher.

M. HATFIELD: Je m'en rends compte, mais je crois que vous devriez avoir moins de wagons à automobiles et plus de wagons-frigorifiques. C'est ma conception de la situation.

M. VAUGHAN: M. Cooper vient de me signaler le fait que nous avons donné une commande qui augmentera de 20 p. 100 le nombre de wagons-frigorifique que nous possédons. Autrement dit, ce nombre sera augmenté d'un cinquième, ce qui constitue une augmentation appréciable.

M. HATFIELD: Que veut dire le texte au sujet des wagons-frigorifiques du *Grand Trunk Railway*.

M. VAUGHAN: Il s'agit de ce que nous appelons les lignes *Grand Trunk Western* que nous exploitons entre Détroit et Chicago et la péninsule septentrionale, Grand-Rapids.

M. HATFIELD: Etes-vous obligé d'utiliser un matériel d'une catégorie différente sur cette ligne?

M. WALTON: Ce n'est pas tant du matériel d'une catégorie différente qu'un poste différent à cause de la construction aux Etats-Unis.

M. VAUGHAN: Il nous faut posséder certains titres de propriété aux Etats-Unis relativement aux lignes aux Etats-Unis. Nous sommes obligés de nous conformer à un tel régime.

M. HATFIELD: Il vous faut employer des dessous de wagons différents, mais quand vous commandez des wagons, pourquoi ne commandez-vous pas des wagons qui peuvent circuler sur toutes les lignes? Ils ne coûtent guère plus cher.

M. WALTON: Ils peuvent circuler sur toutes les lignes, mais le poste relatif à leur construction est distinct parce que les 300 wagons seront construits au Canada et les 50 wagons du Grand-Tronc seront construits aux Etats-Unis. Le poste figure séparément dans la liste pour cette raison.

M. HATFIELD: Pourquoi faut-il que ces wagons soient construits aux Etats-Unis?

M. WALTON: Je crois que les autorités douanières s'opposeraient à ce que nous construisions au Canada des wagons qui seraient destinés à une filiale possédée aux Etats-Unis.

M. HATFIELD: Les wagons vides ou les wagons chargés ne sont pas sujets à un tarif douanier, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Ces wagons viendraient peut-être au Canada dans l'échange ordinaire du commerce. Autrement ils serviraient au service local sur le Grand-Tronc.

M. HATFIELD: Je crois que 75 p. 100 de vos frigos furent empruntés de compagnies manufacturières de wagons-frigorifiques des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Beaucoup furent loués. Durant les saisons où l'expédition de fruits, de pommes de terre et d'autres denrées s'effectue sur une grande échelle nous avons loué des wagons-frigorifiques des compagnies aux Etats-Unis qui en construisent.

M. HATFIELD: Pourquoi devraient-elles s'opposer à la construction de 50 wagons au Canada?

M. VAUGHAN: Il va sans dire que le *Grand Trunk Western Railway* est un chemin de fer situé entièrement aux Etats-Unis et les autorités de Washington nous rappellent constamment que nos lignes du *Grand Trunk Western* devraient posséder plus de matériel, pour la raison que tout ce matériel est interchangeable. Comme vous le savez, il existe aux Etats-Unis des règles qui régissent l'emploi des wagons et nous nous servons constamment du matériel d'autres chemins de fer. Ils estiment que nous ne mettons pas assez de wagons en commun.

M. HATFIELD: Cela est parfaitement vrai.

M. VAUGHAN: Conséquemment, il nous faut construire un certain nombre de wagons dont la possession ressort au *Grand Trunk Western*.

M. HATFIELD: Cela est bien vrai, mais cela tient au fait que nous n'avons pas assez de wagons-frigorifiques. L'île du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick ont été à court de frigos durant presque toute la saison, durant les mois d'hiver, pour l'expédition de pommes de terre, des légumes, de navets. Nous n'avons pas la moitié des wagons-frigorifiques dont nous aurions besoin. Vous avez naturellement perdu ce trafic. C'est le Pacifique-Canadien qui a effectué les expéditions dans ma circonscription. Vous avez perdu ce trafic faute du matériel roulant voulu.

M. VAUGHAN: Nous en avons perdu faute de wagons-frigorifiques. Combien de ces wagons nous ont été livrés l'an dernier?

M. COOPER: 299.

M. VAUGHAN: On nous en a livré 299 l'an dernier. Nous en comptons 350 dans ce budget, et ce nombre améliorera la situation sensiblement.

M. WALTON: Nous avons en plus 350 wagons, soit le nombre reporté du matériel de l'an dernier. Les manufacturiers commenceront à construire ces wagons en juin cette année.

M. EMMERSON: Quelques-uns de ces wagons sont-ils construits dans les usines des chemins de fer?

M. WALTON: Tous ces 300 wagons prévus seront construits dans ces usines. Les 350 dont nous commencerons la construction en juin seront également construits à l'usine de Transcona, notre propre usine.

M. EMMERSON: Construit-on des wagons à marchandises fermés ou des wagons-plate-formes dans la région de l'Atlantique?

M. WALTON: Non. Les seuls nouveaux wagons autres que quelques rares wagons de cette nature que nous construisons ou que nous avons construits en ces dernières années sont ces wagons-frigorifiques, et l'usine de Transcona est particulièrement bien outillée pour cette entreprise. Elle se charge de ce nouveau travail et les ouvrages de réparation sont distribués ailleurs dans le réseau afin de compenser, dans la mesure ou nous le pouvons, les hommes-heures que comporte la construction des nouveaux wagons-frigorifiques.

M. EMMERSON: La déclaration faite par un de vos employés supérieurs à Moncton quant à l'accroissement du travail au chapitre des wagons, telle que rapportée dans les journaux, aurait trait à des réparations additionnelles de wagons?

M. WALTON: Oui, il ne s'agit pas de nouveaux wagons.

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

M. EMMERSON: J'ai une question à poser. Le texte à la page 3 ne paraît pas bien clair. Il s'agit des additions et des améliorations. Le poste concernant le ballast m'intrigue. Je constate que le relevé pour la région de l'Atlantique comporte un poste pour le ballast qui dépasse celui de l'une quelconque des autres régions. Cela tient-il à quelque programme visant l'amélioration du ballast ou le ballastage à neuf?

M. WALTON: La qualité du ballast s'est améliorée en ces dernières années depuis que nous avons commencé à obtenir du ballast de roche d'une carrière aux Trois-Pistoles. Il constitue une amélioration à la fois sous le rapport de la qualité et de la quantité.

M. EMMERSON: Ce doit être surtout sous le rapport de la quantité?

M. WALTON: Pour une très grande partie sous le rapport de la quantité.

M. NICHOLSON: D'après les renseignements que l'on me communique le montant quant aux gares et abords approuvé l'an dernier a été \$3,218,000, et la dépense effective s'est établie à \$1,287,000. Cela signifie que moins de la moitié du montant approuvé a été dépensée. S'ensuit-il que l'on entreprendra tout probablement cette année l'exécution des projets approuvés l'an dernier?

M. VAUGHAN: L'exécution de la majeure partie de ce travail sera reportée à la présente année.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose à étudier?

M. JACKMAN: Il y a un poste de \$2,735,000 concernant la réforme du matériel. C'est le montant en plus du chiffre de dépréciation du matériel, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Je relève ici un poste considérable, \$2,186,000, pour usines, remises à locomotives et machines. Quels sont les plus importants projets auxquels se rapporte ce poste?

M. VAUGHAN: Cette somme sera répartie dans tout le pays et sera affectée à des travaux dans diverses usines.

M. COOPER: Nous avons les détails par régions.

M. NICHOLSON: Le montant affecté à la région centrale est passablement élevé en comparaison de ceux inscrits pour les régions de l'Atlantique et de l'Ouest.

M. COOPER: De quel poste parlez-vous?

M. NICHOLSON: Comment se fait-il que ce poste concernant les usines, les remises à locomotives et les machines comporte un montant beaucoup plus élevé pour la région centrale?

M. COOPER: Je puis vous donner les détails concernant la région centrale. Le chiffre estimatif est \$2,286,000. Disons que je vous donne les postes les plus importants.

M. NICHOLSON: Cela sera tout à fait satisfaisant.

M. COOPER: A la Pointe Saint-Charles nous sommes à faire construire de nouvelles installations pour la réparation des wagons. Les travaux comportent la construction d'une usine de roues, l'agrandissement des entrepôts, et l'affectation comprend la somme requise pour l'achat des bâtisses à munitions de la Corporation des biens de guerre. Le coût total des immobilisations relatives à cette entreprise a été \$1,023,000. Nous avons dépensé \$817,000 en 1947. Nous faisons voter \$206,000 de nouveau en 1948, et nous demandons une somme additionnelle de \$573,000. Nous comptons dépenser \$780,000 en 1948 pour la nouvelle usine de wagons à la Pointe Saint-Charles. A Stratford, nous sommes à construire un prolongement à l'atelier de montage de force motrice. Nous comptons y dépenser une somme de \$346,000 en 1948. Quand je dis que nous comptons, j'entends le montant que nous voulons être autorisés à dépenser. Il reste à déterminer si nous trouverons la main-d'œuvre et les matériaux pour ces entreprises. Ces deux postes réunis forment un total de \$1,126,000. Le reste du crédit comporte deux ou trois pages de petits postes répartis sur tout le réseau.

M. NICHOLSON: Je constate que les dépenses totales quant à la région centrale sont à peu près deux fois plus élevées que les affectations pour la région de l'Ouest, et pourtant ce seul poste pour les usines et les remises à locomotives comporte un montant à peu près quatre fois plus élevé, mais il y a ces deux postes les plus importants.

M. COOPER: Il arrive que les deux postes que j'ai mentionnés, ceux de la Pointe Saint-Charles et Stratford, se trouvent dans la région centrale.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose, messieurs?

M. JACKMAN: Quel progrès faites-vous quant au remplacement des freins du modèle K par des freins du modèle AB?

M. VAUGHAN: Nous faisons du progrès. Nous installons ces freins aussi vite que nous pouvons les obtenir de la compagnie de freins à air comprimé.

M. JACKMAN: A peu près quelle proportion du matériel roulant est munie de ces freins maintenant?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous avons ces données. Nous pouvons vous les procurer.

M. WALTON: Nous projetons de munir 4,300 wagons à marchandises de freins AB cette année. Tout près de 50 p. 100 du matériel roulant en serait alors muni. Je parle de mémoire, mais nous faisons tout notre possible chaque année pour obtenir des freins AB du manufacturier. La compagnie en produit autant qu'elle peut et elle les distribue à tous les chemins de fer au pro rata.

M. JACKMAN: On m'informe que le matériel roulant des chemins de fer des Etats-Unis en est muni maintenant à peu près dans la proportion de 73 p. 100?

M. WALTON: Leurs chemins de fer ont probablement atteint à peu près ce pourcentage, mais ainsi que je le faisais observer, nous sommes restreints à ce que nous pouvons obtenir.

M. VAUGHAN: Nous achetons depuis quelques années tous les freins de ce modèle que nous pouvons obtenir.

M. JACKMAN: Est-ce la compagnie Westinghouse, de Hamilton, qui les fabrique?

M. VAUGHAN: Ils sont fabriqués à Hamilton.

M. MCLURE: Si vous pouviez induire le Gouvernement à rembourser cette taxe de \$7 millions environ, perçue sur les wagons-lits et les \$9 millions au chapitre de la taxe de vente et le million de dollars perçu sur les télégrammes, il ne vous resterait guère de déficit. Cette somme que vous avez payée forme un total de \$17 millions.

M. VAUGHAN: Nous voudrions bien l'obtenir, mais je crains que si le Gouvernement exemptait le voyageur de ces impôts il ne nous donnerait pas la somme qu'ils produisent.

M. MCLURE: Compte tenu de son surplus de \$800 millions, le Gouvernement ne s'en apercevrait guère cette année.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un proposerait-il l'adoption du budget?

M. LAFONTAINE: J'en propose l'adoption.

M. MCCULLOCH: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Lafontaine propose, appuyé par M. McCulloch que le budget soit adopté. Je crois que le rapport concernant le *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* est le rapport suivant. C'est un petit rapport.

M. NICHOLSON: Avant d'en finir avec les chemins de fer, je signalerai que l'on m'a remis un état concernant le tarif sur les œufs. Je crois que nous aurons besoin de quelques renseignements additionnels à ce sujet plus tard. M. MacMillan m'a remis ce mémoire d'où il ressort clairement que le tarif à partir d'endroits dans un rayon de vingt-cinq milles d'Ottawa est toujours de 42 cents pour une expédition de 30 douzaines à la caisse alors que le tarif d'Edenwold à Régina ne me paraît pas bien clair. Le renseignement que je tiens se lit ainsi qu'il suit:

Antérieurement au 8 avril 1948, une seule caisse d'œufs était transportée à un taux minimum spécifique de 35 cents prévu dans le tarif établi pour faire concurrence aux camions. L'ordonnance n° 70425 a prévu un relèvement de tous les taux minima dans le tarif de concurrence aux camions à un taux minimum unique de 75 cents. Toutefois, il résulte de cet ajustement qu'une seule caisse d'œufs sera transportée maintenant sous le régime du tarif de la classe normale qui prévoyait une taxe spécifique de 55 cents pour une caisse de 30 douzaines d'œufs.

Ce mémoire n'est pas très clair. Le tarif sur une expédition à Régina est de 55 cents ou de 75 cents en comparaison de 42 cents pour une expédition à Ottawa. M. MacMillan a conversé avec moi avant la reprise de la séance dans l'après-midi. Il peut me donner peut-être certains renseignements additionnels quant à la raison d'être de cette distinction injuste?

M. MACMILLAN: Vous êtes satisfait du tarif-marchandises.

M. NICHOLSON: Oui, il ne semble pas comporter d'ambiguïté.

M. MACMILLAN: Quant aux messageries, il n'y a jamais eu de tarif de concurrence aux camions applicable à cette denrée, en particulier dans le voisinage d'Ottawa, et les expéditions ont été effectuées au taux de la classe normale. Ce taux appliquée à une caisse de 30 douzaines d'œufs s'établit à 42 cents, de Limoges à Ottawa, soit une distance de vingt-cinq milles environ. C'est la distance que vous nous avez demandé de prendre comme exemple.

La requête qui a abouti à la hausse récente ne comportait rien qui traitait de tarifs-messageries autres que ceux établis pour répondre à la concurrence des camions. C'était une requête supplémentaire qui visait les tarifs-messageries de concurrence aux camions. Il a fallu les ajuster afin de maintenir un rapport entre les tarifs-messageries et les tarifs-marchandises. Autrement, il en serait résulté cette anomalie que le tarif-messageries aurait été inférieur au tarif-marchandises. En conséquence, cette requête supplémentaire a été faite et la Commission a émis une ordonnance autorisant le relèvement de tous les tarifs minima à 75 cents. Ce relèvement fut limité aux tarifs de concurrence aux camions. Comme il n'y a pas de tarif de concurrence aux camions à Ottawa, l'ordonnance n'influe pas du tout sur la taxe ici et elle demeure à 42 cents. Dans le voisinage de Régina, antérieurement au 8 avril, un certain nombre de tarifs, des tarifs-messageries, étaient en vigueur. Primitivement, la taxe applicable aux expéditions dans cette localité était une taxe de classe spéciale, mais étant donné la concurrence intense que constituaient les camions dans le voisinage de Régina, il a été publié un tarif spécial qui visait à procurer aux chemins de fer du trafic, particulièrement des œufs, du pain, des gâteaux et de la crème glacée. Ces denrées furent assujetties à un taux minimum spécifique. Le taux fut de 35 cents dans le cas des œufs et aussi par application aux gâteaux et au pain. La crème glacée était sujette à une taxe de 40 cents. Ce fut une des classes de tarifs-messageries qu'a modifiées l'ordonnance n° 70425 de la Commission, et ces taux minima spécifiques furent augmentés à un taux minimum de 75 cents sous l'autorité de cette ordonnance. Ce tarif de concurrence est encore en vigueur, mais l'expédition d'une seule caisse n'est pas effectuée sous le régime de ce tarif parce qu'il existe un autre tarif, le tarif primitif du taux de classe, qui procure à l'expéditeur l'avantage du taux minimum de 55 cents. En conséquence, nous favorisons l'expéditeur, de la taxe moins élevée, et les caisses de 30 douzaines d'œufs seront expédiées d'endroits dans le voisinage de Régina à Régina au tarif de taux de classe, avec un taux minimum spécifique de 55 cents, et la caisse vide est renvoyée au taux de .06 cents.

M. HATFIELD: En vertu de quelle autorité avez-vous perçu l'augmentation des tarifs-marchandises américains de 10 p. 100 au Canada? Lorsque la première augmentation fut fixée, ils n'étaient autorisés ni au Canada ni aux Etats-Unis à prélever cette somme. Or, qui vous autorisait au Canada à percevoir cette augmentation de 10 p. 100 sur les wagons allant aux Etats-Unis? Quand vous faisiez effectuer à un wagon le trajet de la Nouvelle-Ecosse ou de l'île du Prince-Edouard jusqu'à Windsor et de là à Détroit, Michigan, vous avez imposé l'augmentation de 10 p. 100 pour tout le parcours. Or, de quelle autorité étiez-vous revêtus pour agir de la sorte?

M. MACMILLAN: Toute augmentation a été, monsieur Hatfield,— et je ne suis pas au courant de la situation,— mais elle dépendrait d'une ordonnance de la Commission canadienne des transports.

M. HATFIELD: Mais vous n'aviez pas d'ordonnance de la Commission; et les chemins de fer des Etats-Unis ne furent pas revêtus d'une autorité quelconque avant le mois de novembre. Ils ont augmenté le tarif de

20 p. 100, puis vous avez reçu une ordonnance de la Commission qui rendait le tarif applicable au Canada à des marchandises à destination des Etats-Unis, mais personne ne vous avait autorisés à percevoir ces 10 p. 100 que vous avez perçus pendant deux ou trois mois.

M. MACMILLAN: Je ne puis concevoir que nous augmenterions un tarif quelconque de 10 p. 100 sans que cette augmentation soit effectuée en conformité d'une ordonnance de la Commission.

M. HATFIELD: Il n'y eut jamais d'ordonnance de rendue que je sache.

M. VAUGHAN: Je suis convaincu que nous n'avons jamais augmenté un quelconque de ces tarifs sans une ordonnance précise de la Commission des transports.

M. HATFIELD: Mais le Congrès américain n'a autorisé les chemins de fer qu'en novembre à augmenter ce tarif de 10 p. 100.

M. VAUGHAN: Pour éclaircir tout doute à ce sujet nous nous procurerons ces ordonnances et nous les fournirons.

M. MACMILLAN: Quelle date avez-vous dit, monsieur Hatfield?

M. HATFIELD: Et vous n'aviez qu'à diriger les trains de Windsor à Détroit.

M. MACMILLAN: A quelle date était-ce?

M. HATFIELD: En août ou en septembre et peut-être en octobre, et ce n'est qu'en novembre que vous avez été autorisés à agir.

M. MACMILLAN: De quelle année?

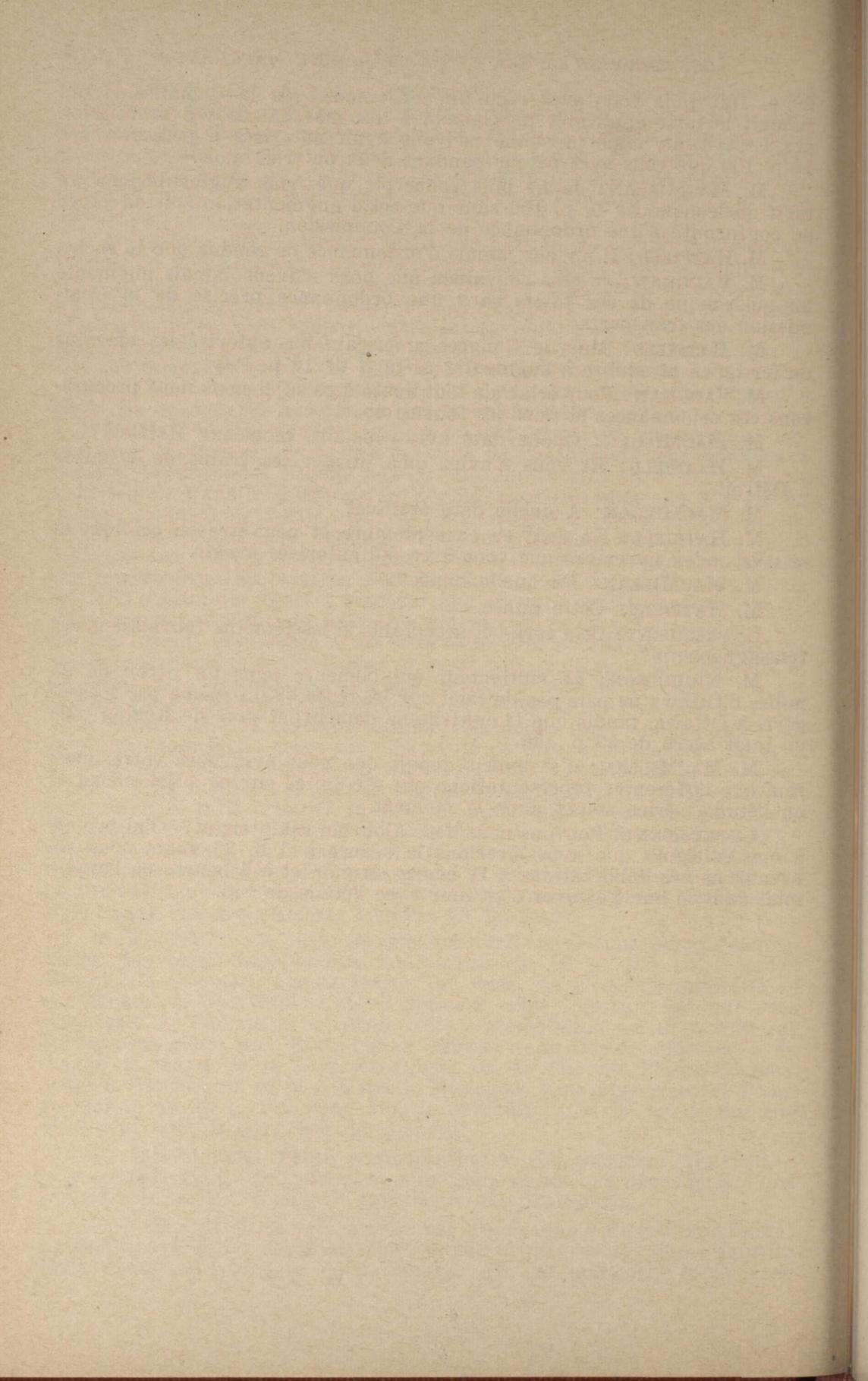
M. HATFIELD: Cette année.

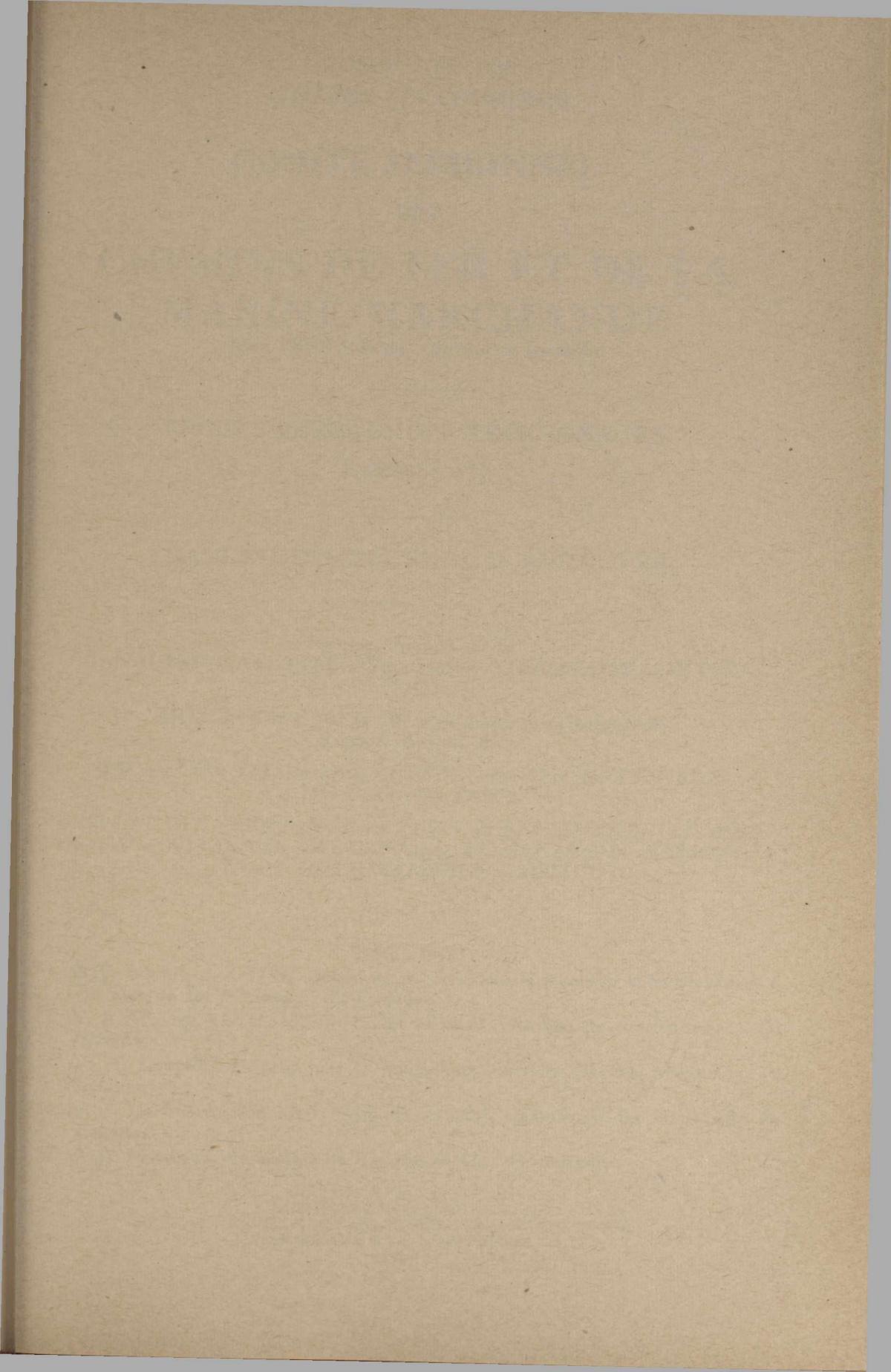
Le PRÉSIDENT: Cela sera-t-il acceptable si les témoins fournissent ces renseignements?

M. NICHOLSON: Le cultivateur qui demeure dans un rayon de 25 milles d'Ottawa ne paie pas de tarif sur les œufs qu'il expédie par messagerie à Ottawa, tandis que le cultivateur demeurant près de Régina paie un tarif accru de 58 p. 100.

M. MACMILLAN: J'ai appris depuis que vous avez posé votre question que différentes représentations ont été faites sur ce sujet même et on l'étudie sérieusement dans le moment.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous nous ajourner maintenant? J'ai promis à mes collègues que nous leverions la séance à 5 h. 30, mais nous reprendrons nos délibérations à 11 heures demain et à 4 heures de l'après-midi dans le but d'essayer d'en finir avec l'étude du bill.





SESSIONS DE 1948
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'Etat possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

SÉANCE DU MERCREDI 21 AVRIL 1948

Rapport Annuel de la
CANADIAN NATIONAL (West Indies) STEAMSHIPS LIMITED
(1947)

ARTICLES 502, 503 et 557 du Budget principal—1949
Rapport Annuel du

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA (1947)

RAPPORT DES VERIFICATEURS (1947) au PARLEMENT—CHEMINS
DE FER NATIONAUX DU CANADA, LA CANADIAN NATIONAL
(West Indies) STEAMSHIPS, LIMITED

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, C.M.G., président et président du conseil d'administration, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. N. J. MacMillan, conseiller juridique en chef, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., vérificateurs.

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

1948

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 21 avril 1948.

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

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

Aussi présents:

Des chemins de fer Nationaux du Canada: MM. Vaughan, Cooper, Walton, MacMillan, Thompson.

Du ministère des Transports: MM. Lessard, Collins et Thornton.

Tout au début de la séance, MM. MacMillan et Cooper déposent des réponses à des questions posées par MM. Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, Nicholson et Reid. Il est convenu d'incorporer ces réponses au compte rendu des témoignages.

M. Cooper fournit des données en réponse à d'autres questions posées par MM. Nicholson, Hatfield et Jackman.

Le Comité commence et termine son étude du rapport annuel (1947) de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

M. Vaughan est rappelé.

Sur la proposition de M. McCulloch, le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* est adopté.

Le Comité commence ensuite et termine l'étude des crédits 502, 503 et 557 du budget de 1949 qui lui ont été déferés.

Sur la proposition de M. Lafontaine, les crédits 502, 503 et 557 du budget de 1949 sont approuvés et renvoyés à la Chambre des communes.

Le Comité étudie le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1947.

Sur la proposition de M. Lafontaine, ce rapport est adopté.

MM. Vaughan, Cooper, Walton et MacMillan se retirent.

Le Comité commence l'étude du rapport des vérificateurs sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1947.

M. O. A. Matthews est appelé et donne lecture du rapport des vérificateurs.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Clark, Emmerson, Fulton, Hatfield, Hazen, Jackman, LaCroix, Lafontaine, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Nicholson, Warren.

Aussi présents: Les mêmes personnes qui étaient présentes à la séance du matin.

M. McLure fait l'éloge de M. W. S. Thompson, directeur des relations extérieures et de la publicité générale, sur la manière dont les rapports des chemins

de fer Nationaux du Canada et de Lignes aériennes Trans-Canada ont été imprimés.

M. Cooper dépose d'autres données en réponse à des demandes de renseignements de MM. Nicholson, Jackman et Hatfield.

Le Comité reprend et termine l'examen du rapport des vérificateurs au Parlement sur les chemins de fer Nationaux du Canada et sur la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. O. A. Matthews est rappelé et interrogé.

Sur la proposition de M. Lafontaine, le rapport des vérificateurs au Parlement sur les chemins de fer Nationaux du Canada et sur la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, est approuvé.

Durant l'interrogatoire de M. Matthews, MM. Vaughan et Cooper fournissent des réponses qui se rapportent directement aux chemins de fer.

M. Cooper fait un long exposé des méthodes de comptabilité ferroviaire uniforme par application à la dépréciation en particulier.

M. Jackman demande que le compte du revenu consolidé du chemin de fer de la baie d'Hudson pour l'année 1947-1948 et l'année financière 1946-1947 (non définitif) soit déposé.

Ce rapport est déposé immédiatement et on en ordonne l'impression à titre d'appendice. (*Voir Appendice A du compte rendu de la présente séance*).

Est ordonnée l'impression, à titre d'appendices, de réponses à des questions posées par MM. Nicholson, Jackman et Hatfield. (*Voir Appendices B. C. D.*)

Le président exprime son appréciation au président des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Vaughan, ainsi qu'à ses employés supérieurs et aux membres du Comité.

A 6 h. 10 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 22 avril, à 11 heures du matin, alors qu'il étudiera le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada et le rapport des vérificateurs y afférent.

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.

RÉPONSES A DES QUESTIONS POSÉES PAR M. HAZEN

Question: Savez-vous si les Lignes I.F.C.—*International Freight Corporation*—ont utilisé Saint-Jean et Halifax comme ports d'attache pour leurs services sud-américains avant la guerre?

Réponse: Elles ne s'en sont pas servies.

Question: Utilisent-elles ces ports maintenant?

Réponse: Non.

Question: Savez-vous quels ports elles utilisent durant la saison d'hiver?

Réponse: Portland, Boston et New-York.

Question: Savez-vous si elles utilisent le port de Montréal durant la saison d'été?

Réponse: Non, mais certains de leurs navires sont partis à l'occasion, des Trois-Rivières durant l'été. Boston et New-York sont leurs ports d'attache.

Question: Savez-vous que la ligne Shepard, une autre ligne américaine, s'est constituée une concurrente l'automne dernier ou l'hiver dernier pour le transport du papier à journal canadien vers le sud?

Réponse: Oui, c'est ce qu'on m'informe.

Question: Savez-vous si la ligne Shepard utilise ou non—?

Réponse: La ligne Shepard n'a pas utilisé les ports d'Halifax, Saint-Jean et Montréal. New-York est son port d'attache.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 21 avril 1948.

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

Le PRÉSIDENT: Eh bien! messieurs, je crois que nous sommes en nombre. Je crois que M. MacMillan et M. Cooper ont certains exposés qu'ils se proposent de déposer ce matin. Puis, nous pourrions peut-être commencer l'étude du rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

M. MACMILLAN: M. Hazen a demandé à M. Fraser certains renseignements qui figurent dans cet exposé. M. Hatfield a requis des renseignements concernant les tarifs-marchandises internationaux appliqués durant l'automne de 1947 et a demandé des renseignements concernant l'autorisation pour leur application.

(Convenu.)

M. H. H. Hatfield a parlé d'une hausse des tarifs-marchandises internationaux imposés durant l'automne de 1947 et a demandé des renseignements quant à l'autorisation à cet égard.

Réponse: A compter du 13 octobre 1947, une augmentation de ces tarifs de 10 p. 100 a été autorisée en vertu d'ordonnances de l'*Interstate Commerce Commission* par application *ex Parte* et en vertu de l'ordonnance no 69570 de la commission des Transports. Ce fut la seule augmentation imposée durant l'automne de 1947.

M. COOPER: M. Hazen s'est enquis des bénéfices bruts sur le tonnage à Portland durant la saison d'hiver de 1947-1948. M. Hazen a posé une question concernant les frais d'exploitation de la ligne à Portland pendant l'année 1947, eu égard particulièrement à la somme totale payée en devises des États-Unis. M. Nicholson s'est enquis du montant de l'impôt pour fins d'éducation perçu par les chemins de fer Nationaux du Canada dans la Saskatchewan et la commission encaissée à cet égard.

M. NICHOLSON: M. Hlynka a posé cette question.

M. COOPERS J'ai dit, je crois, que nous ne percevons pas de commission, mais je constate qu'il y a eu une commission de 4 p. 100 perçue.

M. Jackman a demandé un relevé de certains coefficients de nos frais d'intérêts par rapport aux recettes totales et au revenu net d'exploitation des chemins de fer. Il a aussi demandé des renseignements portant sur le montant disponible pour l'acquittement des intérêts, le montant des frais d'intérêt en 1922; le montant qui a été défalqué sous le régime de la Loi sur la revision du capital, et le montant qui a été ajouté dans l'intervalle.

M. Hazen s'est enquis de la quantité de charbon acheté en 1947, répartie entre le Canada et les États-Unis, et la proportion du charbon employé sur les lignes canadiennes; c'est-à-dire, la proportion de charbon des États-Unis utilisé sur les lignes canadiennes ainsi que la proportion de charbon canadien utilisé sur les lignes canadiennes. Il a demandé des renseignements correspondants concernant l'huile.

Les réponses à ces questions pourraient être consignées au compte rendu.

(Convenu.)

Réponses à une question posée par M. D. K. Hazen.

Recettes brutes sur tonnage d'exportation par voie du port de Portland, Maine.

Les bénéfices bruts des chemins de fer Nationaux du Canada sur le tonnage d'exportation par le port de Portland, Maine, durant la saison d'hiver de 1947-1948, se sont chiffrés à \$157,965.

Réponses à une question posée par M. D. K. Hazen.

1. Frais d'exploitation de la ligne du C.N.R., à Portland, Maine, durant l'année 1947, montrant la somme payée en devises des États-Unis.

	Frais d'exploitation à l'exclusion de la réserve pour dépréciation
Devises canadiennes	\$ 236,549
Devises des États-Unis	2,339,322
Total	<u>\$2,575,871</u>

2. Déboursés durant 1947 pour amélioration aux installations à Portland, Maine.

Les dépenses totales se sont chiffrées à \$3,283 comparativement à des installations remplacées d'une valeur de \$11,222.

Réponse à la question posée par M. A. Hlynka.

Montant de l'impôt de la Saskatchewan pour fins d'éducation perçu par le National-Canadien et commission encaissée à cet égard.

Impôt perçu, \$19,899; commission, \$796.

Réponses aux questions posées par M. H. R. Jackman.

	1939	1943	1947
Intérêts sur dette consolidée	\$49,814,378	\$30,998,196	\$23,821,909
Intérêts sur prêts du gouvernement	916,165	18,664,848	20,002,435
Total des intérêts	<u>\$50,730,543</u>	<u>\$49,663,044</u>	<u>\$43,824,344</u>

Pourcentage des frais d'intérêt par rapport
aux recettes totales d'exploitation

Intérêts sur dette consolidée	24.4%	7.0%	5.4%
Intérêts sur prêts du gouvernement .....	.4	4.3	4.6
Total des intérêts	<u>24.8</u>	<u>11.3</u>	<u>10.0</u>

Pourcentage des frais d'intérêts par rapport
aux recettes nettes d'exploitation des
chemins de fer

Intérêts sur dette consolidée	400.5	38.0	100.5
Intérêts sur prêts du gouvernement	7.4	22.8	84.4
Total des intérêts	<u>407.9</u>	<u>60.8</u>	<u>184.9</u>

Pourcentage des frais d'intérêt par rapport
aux recettes nettes disponibles pour
l'acquittement des intérêts

Intérêts sur dette consolidée	398.8	36.3	85.3
Intérêts sur prêts du gouvernement	7.3	21.9	71.2
Total des intérêts	<u>406.1</u>	<u>58.2</u>	<u>156.5</u>

Le montant des intérêts en 1922 par rapport aux diverses compagnies consolidées en 1923 pour constituer le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada se chiffrait à \$35,123,236.

Sous l'empire de la Loi sur la révision du capital, 1937, tous les prêts du gouvernement au 31 décembre 1922 pour fins d'immobilisation ont été échangés pour des actions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Ces prêts se totalisaient à \$270,037,437. Par suite de ce rajustement, les frais

d'intérêt du réseau national ont été réduits de \$10,801,500 (\$270,037,437 à, disons, 4 p. 100 par année.)

La déduction qu'a constituée cette réduction d'intérêts en vertu de la Loi de 1937 au chapitre des intérêts de \$35,123,236 reportée aux comptes du réseau consolidé en 1923 signifie que le réseau actuel a été appelé à assumer des intérêts annuels se chiffrant à \$24,321,736 par rapport aux dettes des compagnies précédentes. Les frais d'intérêts actuels du réseau (1947) s'établissent à \$43,824,344, la différence, \$19,502,608, constituant les intérêts additionnels ajoutés durant la période de vingt-cinq ans, 1923-1947. Il est à noter que les intérêts en 1922 se totalisaient à \$35,123,236, qu'au cours de la période de cinq ans, 1918-1922, le réseau non seulement n'a pas réalisé une somme quelconque pour l'acquiescement de ces intérêts, mais accusait un déficit d'exploitation (avant l'imputation des intérêts) de \$60,784,005, soit un déficit annuel moyen de \$12,157,000.

Ainsi donc, la situation se résume à ce fait que durant la période de vingt-cinq ans depuis l'unification le réseau a encouru des frais d'intérêts de \$19,502,608 par année, mais a hérité (compte tenu de l'allègement des intérêts qu'a procuré la Loi sur la révision du capital de 1937) \$24,321,736 par année des frais d'intérêts des compagnies précédentes en faillite, compagnies qui par elles-mêmes étaient incapables de réaliser une portion quelconque de la somme requise pour l'acquiescement de leurs intérêts.

NOTE.—Afin de permettre une certaine comparaison, on a fourni également des chiffres montrant le coefficient des frais fixes par rapport aux recettes des chemins de fer Nationaux du Canada, du chemin de fer Pacifique-Canadien et des chemins de fer importants des États-Unis.

COEFFICIENT DES FRAIS FIXES PAR RAPPORT AUX RECETTES

		Milles de voies exploitées	Recettes d'exploita- tion	Frais fixes globaux	Coefficient des frais fixes par rap- port aux recettes d'exploitation 1939 1946
Pennsylvania.....	1939	10,270	430,930,778	79,595,750	18.47
	1946	10,113	822,007,585	71,200,374	8.66
New York Central.....	1939	11,008	341,086,708	48,103,444	14.10
	1946	10,745	616,784,755	40,958,739	6.64
Southern Pacific.....	1939	13,069	217,572,889	30,007,291	13.79
	1946	12,558	484,836,393	23,112,413	4.77
Atchison, Topeka..... and Santa Fe	1939	13,443	160,039,967	11,056,699	6.91
	1946	13,084	411,604,239	8,815,145	2.14
Union Pacific.....	1939	9,901	164,253,371	14,221,976	8.66
	1946	9,775	361,395,534	11,749,783	3.25
Baltimore and Ohio.....	1939	6,307	161,030,252	20,421,656	12.68
	1946	6,153	304,984,716	17,826,520	5.84
Chemin de fer des États- Unis de la classe I.....	1939	233,277	3,995,004,251	607,740,479	15.21
	1946	227,620	7,627,313,391	469,368,148	6.15
Pacifique-Canadien.....	1939	17,176	152,148,993	25,506,522	16.76
	1946	17,037	294,545,601	18,488,113	6.28
National-Canadien.....	1939	23,668	203,820,187	53,488,165	26.24
	1946	23,437	400,586,026	46,685,317	11.65

Réponses aux questions posées par M. Hazen:

Achats de charbon répartis suivant la provenance au Canada et aux États-Unis—1947:

	Acheté au Canada Tonnes	Acheté aux États-Unis Tonnes	Tonnes totales
CHARBON			
Utilisé sur lignes canadiennes.....	1,725,225	5,298,584	7,023,809
Utilisé sur lignes aux États-Unis....	.....	986,819	986,819
Total.....	1,725,225	6,285,403	8,010,628

Quantité totale de charbon utilisé sur les lignes canadiennes: charbon des États-Unis, 75.5; charbon canadien, 24.5.

HUILE

	Achetée au Canada Barils	Achetée aux États-Unis Barils	Total en Barils
Utilisée sur lignes canadiennes	675,000	538,300	1,213,300
Utilisée sur lignes aux États-Unis...	...	167,700	167,700
Total.....	675,000	706,000	1,381,000

Quantité totale d'huile utilisée sur les lignes canadiennes: huile des États-Unis, 44.4 p. 100; huile canadienne, 55.6 p. 100.

Réponse à la question posée par M. A. M. Nicholson:

Recettes par tonne-mille des lignes du National-Canadien à l'ouest de Port-Arthur et d'Armstrong et à l'est de ces localités durant la période de 1939 à 1947:

	Recettes par tonne-mille Lignes canadiennes	
	Ouest	Est
1939.....	\$.00794	\$.01017
1940.....	.00761	.00937
1941.....	.00759	.00902
1942.....	.00846	.00920
1943.....	.00864	.00911
1944.....	.00822	.00933
1945.....	.00820	.00972
1946.....	.00867	.01015
1947.....	.00895	.01081

Réponse à la question posée par M. A. M. Nicholson:

Coût du service des repas, y compris aliments, salaires, buanderie et surveillance: 1939, \$1.23; 1947, \$1.52.

Prix exigés pour les repas dans les wagons-restaurants et les wagons-café:

Déjeuner		Lunch		Dîner	
1939	1947	1939	1947	1939	1947
\$.50	\$.60	\$.75	\$.95	\$1.00	\$1.35
.75	.95	.85	1.15	1.25	1.60
1.00	1.25	1.00	1.40	1.50	2.00*

*Dîner spécial avec steak.

M. REID: Puis-je poser une autre question? Je crois que c'est la quatrième année que je la pose, mais quel a été le montant de l'impôt perçu par les chemins de fer Nationaux du Canada dans la province de la Saskatchewan? C'est la quatrième année que je demande des renseignements concernant le montant perçu pour le compte de cette province. Je veux savoir qui reçoit cet impôt et à quel chiffre il s'établit.

M. VAUGHAN: Nous venons justement de déposer un état montrant le montant de l'impôt pour fins d'éducation perçu dans la province de la Saskatchewan. Le montant s'est chiffré à \$19,899.

M. REID: Est-ce l'impôt perçu sur les repas?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. NICHOLSON: Quelqu'un s'est enquis hier, je crois, du montant perçu dans le Québec.

M. COOPER: Nous n'étions pas certains si une question avait bien été posée à ce sujet.

M. NICHOLSON: Si cela ne comporte pas trop de recherches, je crois que nous devrions être renseignés également sur le montant perçu dans le Québec ainsi que sur la commission.

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il y ait de commission d'exigée, mais nous obtiendrons le renseignement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres états à déposer, monsieur Cooper?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. NICHOLSON: Avant que nous commençons l'étude du rapport sur la *West Indies Steamships*, je tiens à faire observer que je suis toujours mécontent du traitement dont sont l'objet les cultivateurs de l'Ouest relativement à l'expédition des oeufs. Je me demande s'il y d'autres renseignements sur ce sujet.

J'ai un exemplaire d'un télégramme que l'honorable L. F. McIntosh a envoyé au ministre des Transports le 9 avril et qui se lit ainsi qu'il suit:

Relativement à ordonnance Commission des Transports 70425 tarif-messagerie caisse de trente douzaines d'oeufs Stoughton et Duval à Régina anciennement trente-cinq cents maintenant soixante-dix cents stop Ancien tarif Dafoe et Davidson à Regina trente-cinq cents maintenant soixante-quinze cents stop Majeure partie oeufs expédiée FAB établissement stop Opinion exprimée tarif régulier plus 21 p. 100 a été substitué aux concessions spéciales accordées aux expéditeurs d'oeufs, apprécierais votre considération sérieuse.

Les membres du Comité se souviendront probablement que M. Coldwell a soulevé cette question à l'appel de l'ordre du jour. Le ministre des Transports a confirmé la nouvelle de cette démarche. Le renseignement dont on m'a fait part hier confirme ma prétention qu'il existe de la discrimination. Le renseignement donné hier portait que le tarif de Limoges à Ottawa, antérieurement au 8 avril 1948, était de 42 cents. Comme la demande en faveur du relèvement des tarifs-messageries était limitée aux tarifs publiés pour concurrencer les taux de transport des véhicules-automobiles, la récente ordonnance de la Commission des Transports n'a pas porté atteinte à ce tarif et ce tarif-messagerie n'a pas été changé le 8 avril. D'Edenwold à Regina, distance correspondant à celle de Limoges à Ottawa, avant le 8 avril, une caisse d'oeufs était transportée à un taux minimum spécifique de 35 cents prévu dans le tarif publié pour répondre à la concurrence des camions-automobiles. L'ordonnance no 70425 a pourvu au relèvement de tous les minima du tarif de concurrence des camions-automobiles à un minimum unique de 75 cents. Cependant, il résulte de ce rajustement qu'une seule caisse d'oeufs sera transportée maintenant sous le régime du taux de tarif de la classe normale qui prévoyait un taux spécifique de 35 cents par application à une caisse de trente douzaines d'oeufs.

Je voudrais savoir pourquoi l'imposition du tarif ne s'est appliquée qu'aux endroits où il y avait de la concurrence. Pourquoi applique-t-on un tarif de 42 cents dans l'Ontario en comparaison d'un tarif de 55 cents dans la Saskatchewan?

M. MACMILLAN: Pour répondre à la première partie de votre question, monsieur Nicholson, les démarches qui ont abouti à l'ordonnance no 70425 de la commission n'ont pas porté sur les tarifs-messageries autres que ceux publiés pour répondre à la concurrence des camions-automobiles. Ils ont été inclus pour l'unique motif qu'ils se rattachaient aux tarifs-marchandises m.c.c., et il a fallu les reviser en même temps que les tarifs-marchandises ont été révisés. Autrement, ces tarifs n'auraient pas été conformes et des expéditions de colis-messageries eussent été effectuées à un tarif inférieur à celui applicable aux expéditions de marchandises.

Le service des messageries constitue naturellement un service plus coûteux. Les marchandises sont transportées plus rapidement et manutentionnées beaucoup plus expéditivement. En conséquence, elles devraient être assujetties à un tarif plus élevé.

La demande présentée à l'automne de 1946 ne visait nullement à inclure les tarifs-messageries en général. En conséquence, les seuls tarifs-messageries aux-

quels s'applique l'ordonnance sont les tarifs de concurrence applicables au transport par camions-automobiles. Les tarifs appliqués à ce genre d'expéditions qui sont en vigueur dans la région d'Ottawa sont ceux de classe normale. J'imagine que cela tient au fait qu'il n'y a jamais eu de concurrence de la part de camions-automobiles qui transportaient les marchandises à un plus faible tarif et les chemins de fer ne se sont jamais trouvés dans la nécessité de publier un tarif de concurrence.

Les camions-automobiles faisaient concurrence dans le voisinage de Regina, et dans le but de s'assurer ce genre de commerce, les chemins de fer ont publié il y a quelques années un tarif de concurrence applicable aux camions-automobiles qui procure aux expéditeurs de cette localité l'avantage d'un tarif beaucoup plus bas. Ce tarif comportait un taux minimum spécifique pour une caisse de trente douzaines d'oeufs.

Vous vous souviendrez que j'ai énuméré quatre denrées, les oeufs, les gâteaux, le pain et la crème glacée, lesquelles expédiées par unités isolées, étaient transportées à un taux nominal. Étant donné que ce tarif en était un visant la concurrence des camions-automobiles, la récente ordonnance de la commission s'y est appliquée. Vu que ces tarifs particuliers étaient plus faibles que le tarif minimum spécifié dans l'ordonnance, ils ont été abrogés et remplacés par un tarif minimum de 75 cents.

Or, il est arrivé,—et ce taux est en plus du tarif de concurrence appliqué au transport par camions-automobiles, que le tarif-messagerie de base n'a pas été modifié par l'ordonnance comporte un tarif minimum spécifique pour une caisse de trente douzaines d'oeufs. Ce tarif qui était de 55 cents n'a pas été changé et le chemin de fer n'était pas autorisé à le changer. En conséquence, nous avons toujours deux tarifs qui sont applicables à des caisses individuelles d'oeufs, mais le tarif moins élevé figure maintenant dans le tarif normal et la marchandise est expédiée selon le régime du tarif normal.

Avant le 8 avril, il y avait deux tarifs en vigueur, soit 55 cents et 35 cents. Les chemins de fer ont favorisé l'expéditeur du tarif plus bas et c'est ce qu'ils font actuellement. Ces tarifs sont 75 cents et 55 cents, et la marchandise est sujette au tarif moins élevé. C'est une de ces choses qui seront tout probablement redressées. C'est une situation qui a surgi et qui sera soumise à l'examen.

M. NICHOLSON: Pourquoi la différence entre 42 et 55 cents? En supposant que le reste du raisonnement soit bien fondé, pourquoi calculez-vous qu'il en coûte 42 cents dans la zone d'Ottawa par comparaison à 55 cents dans la Saskatchewan où il y a de grandes étendues de terrains plats; les employés de chemin de fer reçoivent les mêmes salaires et l'exploitation est plus économique. Pourquoi le tarif de 42 cents par opposition à celui de 55 cents?

M. MACMILLAN: Pour répondre à cette question, monsieur Nicholson, il faudrait faire un examen des facteurs qui sont entrés en ligne de compte dans la fixation originale de ces tarifs. Ce sont de très vieux tarifs. Je ne puis vous en donner l'explication exacte dans le moment.

M. NICHOLSON: Est-ce que cela ne justifie pas nos appréhensions que cette hausse est facultative et que vous entendez l'établir à 21 p. 100 dans certaines parties du Canada. . .

M. MACMILLAN: Non, voilà une impression que je tiens à dissiper. Il n'existe aucune autorisation quant au relèvement du tarif de 42 cents. Les chemins de fer ne sont pas autorisés à le relever.

Le PRÉSIDENT: Puis-je intervenir? Je puis me tromper, mais je crois que M. Nicholson a l'impression que le tarif de 42 cents s'applique à toutes les parties de l'Ontario, ce qui n'est pas exact.

M. MACMILLAN: Non.

Le PRÉSIDENT: Il arrive qu'un tarif de concurrence par rapport au transport par camion-automobile est en vigueur à Ottawa, mais ce tarif n'est pas appliqué dans d'autres parties de l'Ontario.

M. NICHOLSON: Est-ce exact? Dans quelle partie de la région le tarif de 55 cents s'applique-t-il aux oeufs?

M. MACMILLAN: C'est un tarif de parcours milliaire.

M. NICHOLSON: Si j'avais choisi Toronto ou Windsor comme exemple, est-ce que ce tarif ne s'y serait pas appliqué?

M. MACMILLAN: Non.

M. NICHOLSON: Vous auriez appliqué un tarif de 55 cents dans ces régions?

M. MACMILLAN: C'est un tarif de parcours milliaire qui serait appliqué. Je m'attendrais à ce que ce tarif corresponde au tarif applicable aux marchandises en provenance de Regina.

M. HATFIELD: Je voudrais poser une question au témoin relativement au relèvement du tarif sur les pommes de terre expédiées du Nouveau-Brunswick, ou de n'importe quelle province Maritime à Détroit, Michigan. Le tarif vers Windsor est de 46 cents les 100 livres, ou il était de 46 cents les 100 livres avant la hausse de 21 cents. Le tarif vers Windsor est de 77 cents les 100 livres, ce qui fait \$190 pour un chargement complet de pommes de terre de Charlottetown, île du Prince-Édouard, à Windsor, Ontario, distance de 1,800 milles. D'autre part, il en coûte une somme additionnelle de \$120 pour transporter ce chargement de pommes de terre une distance de 2 ou 3 milles de l'autre côté de la rivière à Détroit.

M. VAUGHAN: Monsieur Hatfield, nous n'avons pas en main les renseignements concernant ces tarifs, mais nous pouvons vous obtenir des données sur eux. Il existe sans doute des raisons valables pour les tarifs actuels.

M. HATFIELD: Nous avons l'habitude d'expédier des pommes de terre au tarif de 46 cents et nous n'avons qu'à les faire transporter au delà de la rivière, à Détroit, Michigan, mais vous avez établi une ordonnance portant que le tarif américain de 77 cents, au lieu du tarif de 46 cents, s'appliquerait aux pommes de terre à destination des États-Unis.

M. VAUGHAN: Nous produirons des données en réponse à cette question.

M. HATFIELD: Je n'ai jamais compris exactement l'application de ce tarif à des marchandises expédiées à Cleveland, Ohio, et à certaines autres localités des États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Vous allez produire ces renseignements, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je vais maintenant demander à M. Vaughan de lire le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

M. JACKMAN: Avant que M. Vaughan donne lecture de ce rapport, je tiens à dire que j'ai reçu le relevé des accidents mortels et des personnes blessées sur le réseau en 1946 et 1947. Exception faite des malheurs survenus l'an dernier, je crois qu'il y a lieu de féliciter les chemins de fer Nationaux du Canada de leurs résultats au Canada, mais je voudrais savoir comment les résultats du National-Canadien se comparent pendant une période d'année à ceux des chemins de fer de la classe 1 aux États-Unis.

M. VAUGHAN: Nos résultats prêtent à une comparaison très favorable. Nous n'avons pas les chiffres en main, mais nous les vérifions de temps à autre et ils sont favorables.

MONTRÉAL, LE 10 MARS 1948.

À L'HONORABLE LIONEL CHEVRIER, C.R., DÉPUTÉ,
MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de cette compagnie pour l'exercice 1947.

Par comparaison avec l'année précédente, les résultats d'exploitation s'établissent ainsi:

	1947	1946	Augmentation ou Diminution	
Recettes d'exploitation.....	\$ 7,857,470.82	\$ 6,669,128.45	\$ 1,188,342.37	17.82%
Frais d'exploitation.....	7,028,193.20	4,959,240.08	2,068,953.12	41.72%
Bénéfice d'exploitation.....	\$ 829,277.62	\$ 1,709,888.37	\$ 880,610.75	

Les recettes d'exploitation ont été plus élevées que jamais. Le nombre de voyages complets a été de 64 contre 49 en 1946. Le tonnage d'exportation a augmenté de 50,886 tonnes et celui d'importation de 49,766 tonnes. Les recettes du fret ont augmenté de \$1,665,011. Les recettes du service des passagers qui furent de \$96,727 en 1946 ont été de \$439,799 en 1947. Cette augmentation est due au "*Lady Nelson*" et au "*Lady Rodney*" qui ont repris leur service régulier en juillet et août 1947. La demande de cabines est fort supérieure à la capacité de ces navires. Les recettes combinées des services du fret et des passagers accusent une augmentation de \$2,008,083 sur les chiffres de l'année précédente. D'autre part, les recettes aux postes nolissement, subventions, agences, etc., ont diminué de \$819,741. La diminution au poste nolissement s'explique par le fait qu'en 1946 quatre navires étaient nolisés et qu'en 1947 toute la flotte était exploitée par la compagnie.

Les frais d'exploitation ont beaucoup augmenté dû à—(a) un plus grand nombre de voyages, (b) des salaires plus élevés et la majoration du prix du combustible, de l'approvisionnement, du matériel, etc., et (c) des primes d'assurance et une dépréciation plus élevées. De plus, la flotte a subi des modifications profondes en 1947. Aux frais d'exploitation a été chargée une somme supplémentaire de \$700,000, soit le reliquat du coût de reconversion et de réparation (à compte de propriétaire) des deux navires du type "*Lady*" après leur service de guerre.

Le bénéfice d'exploitation a été de \$829,277 en 1947, une diminution de \$880,610 sur l'année précédente. Addition faite des revenus d'intérêts et provision faite pour les charges fixes, le surplus de revenus a été de \$522,677.

Au cours de l'année ont été vendus le "*Chomedy*" et le "*Colborne*". La vente de tous les anciens navires de la série "C" est ainsi complétée. Les deux navires ont été vendus \$92,535 de plus que leur valeur aux livres telle que dépréciée, et cette somme a été créditée directement au compte de profits et pertes.

Le résultat d'exploitation, des dix dernières années, provision faite pour la dépréciation des navires, a été le suivant:

	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Bénéfice d'exploitation
Année 1938.....	\$ 4,915,355.40	\$ 4,497,756.42	\$ 417,598.98
Année 1939.....	4,642,306.28	4,347,275.58	295,030.70
Année 1940.....	5,750,341.42	4,874,386.38	875,955.04
Année 1941.....	6,756,463.57	5,291,751.92	1,464,711.65
Année 1942.....	5,600,496.25	4,380,852.94	1,219,643.31
Année 1943.....	4,492,188.94	3,188,578.72	1,303,610.22
Année 1944.....	5,378,058.55	3,403,725.74	1,974,332.81
Année 1945.....	4,412,251.34	2,849,091.51	1,563,159.83
Année 1946.....	6,669,128.45	4,959,240.08	1,709,888.37
Année 1947.....	7,857,470.82	7,028,193.20	829,277.62
	\$56,474,061.02	\$44,820,852.49	\$11,653,208.53

Au cours de cette période de dix ans, en plus de rencontrer les intérêts sur ses obligations, la compagnie a payé à l'État canadien \$7,683,637, dont \$3,126,192 de capital et \$4,557,445 d'intérêts. De plus, elle a financé le coût des navires remplacés et le reliquat à son fonds de remplacement des navires est de \$2,871,762. Il y a aussi \$1,560,107 au fonds autonome d'assurance. En étudiant ces résultats, il convient de se rappeler qu'avant 1925, l'État canadien versait une subvention annuelle de \$340,666 aux compagnies privées qui assuraient un service avec le groupe des Antilles dites de l'est. Aucune subvention du genre n'a été payée depuis que la compagnie a été chargée de l'exploitation de la route.

Avant la guerre la flotte se composait des vaisseaux suivants:

		Jauge brute	Tonnage réel
"Lady Drake"	Coulé par l'ennemi	7,985	6,370
"Lady Hawkins"	Coulé par l'ennemi	7,989	6,370
"Lady Somers"	Coulé par l'ennemi	8,194	4,665
"Lady Nelson"	Rééquipé et remis en service	7,970	6,370
"Lady Rodney"	Rééquipé et remis en service	8,194	4,665
"Cathcart"	Vendu	3,708	2,950
"Cavelier"	Vendu	3,663	2,950
"Chomedey"	Vendu	6,136	8,600
"Colborne"	Vendu	6,230	8,650
"Cornwallis"	Coulé par l'ennemi	5,458	8,390
"Connector"	Vendu	1,789	2,781
		<hr/> 67,316	<hr/> 62,761

La flotte actuelle se compose de:

		Jauge brute	Tonnage réel
"Lady Nelson"	Fret et passagers	7,970	6,370
"Lady Rodney"	Fret et passagers	8,194	4,665
"Canadian Challenger"	Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Constructor"	Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Cruiser"	Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Conqueror"	Sans frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Highlander"	Sans frigorifique	2,966	4,532
"Canadian Leader"	Sans frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Observer"	Sans frigorifique	2,967	4,532
"Canadian Victor"	Sans frigorifique	2,963	4,532
		<hr/> 51,155	<hr/> 56,075

La compagnie doit maintenant subir une forte concurrence dans le trafic qu'elle a si fortement contribué à développer. On craint l'effet des restrictions que les Colonies ont jugé à propos d'imposer pour parer à leur disette de dollars et le coût de l'exploitation a augmenté sensiblement. Malgré tout, les perspectives pour 1948 sont raisonnablement bonnes. Il ne faut pas oublier qu'en plus des bénéfices à réaliser, il y a les sympathies à l'endroit du Canada qui ont été créées et augmentent sans cesse, grâce à cette flotte battant le pavillon national.

Le Conseil d'administration remercie de nouveau les officiers et employés de leurs bons et loyaux services.

Pour le Conseil d'administration,

Le Président,

R. C. VAUGHAN.

BILAN D'ENSEMBLE
AU 31 DÉCEMBRE 1947.

ACTIF		PASSIF	
IMMOBILISATIONS:		CAPITAL-ACTIONS:	
Vaisseaux	\$ 9,844,445.48	Autorisé et émis: 400 actions à \$100.00 chacune	\$ 40,000.00
Moins dépréciation	3,113,759.84		
	\$ 6,730,685.64	DETTE CONSOLIDÉE:	
Fonds de remplacement des vais-		Obligations-Or, 5%, 25 ans, garanties par le Domin-	
seaux	2,871,762.26	ion du Canada, échéance 1955	9,400,000.00
	\$ 9,602,447.90	AVANCES DU DOMINION DU CANADA	3,954,796.59
DISPONIBILITÉS:		EXIGIBILITÉS:	
Espèces en banque. \$1,942,818.62		Comptes à payer	\$ 546,357.92
Dépôts spéciaux	5,750.00	Arriérés d'intérêts	5,750.00
	\$ 1,948,568.62	Intérêts courus mais non échus ..	156,666.67
Comptes à recevoir	68,612.56	Passages payés d'avance	185,237.27
Soldes de fret, passagers et agen-		Frais de reconversion et de répa-	
ces	256,356.13	rations	588,596.56
Inventaires	25,382.17		1,482,608.42
Avances aux capitaines, matelots,		CRÉDITS EN SUSPENS	150,641.32
etc.	28,927.54	RÉSERVE POUR ASSURANCE	1,560,107.75
Dû à même le fonds d'assurance.	11,382.20	PROFITS ET PERTES — <i>Déficit</i>	3,046,369.21
	2,339,229.22		\$13,541,784.87
FONDS D'ASSURANCE	1,560,107.75		
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS	40,000.00		
	\$13,541,784.87		

NOTE:—Une réserve a été constituée pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour celles conditionnellement prévues.

T. H. COOPER,
Vice-Président et Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, et des compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947. Nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships au 31 décembre 1947, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947, sont dressés correctement. Notre rapport au Parlement contient des explications sur la nature des comptes financiers.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

le 10 mars 1948.

ÉTAT DES REVENUS

	1947	1946
Recettes d'Exploitation:		
Fret.....	\$7,365,132.12	\$5,700,121.21
Passagers.....	439,798.74	96,726.72
Commission des agents, etc.....	47,307.65	97,436.71
Subventions.....	33,567.00	119,587.00
Affrètement.....	28,334.69	655,256.81
Total.....	<u>\$7,857,470.82</u>	<u>\$6,669,128.45</u>
Frais d'Exploitation:		
Comptes de voyages.....	\$6,255,313.10	\$4,427,367.90
Dépréciation des navires.....	493,593.60	288,092.02
Frais de gérance et de bureaux.....	213,536.62	209,980.03
Pensions.....	38,449.38	29,021.99
Divers.....	27,300.50	4,778.14
Total.....	<u>\$7,028,193.20</u>	<u>\$4,959,240.0</u>
Bénéfice d'exploitation.....	\$ 829,277.62	\$1,709,888.37
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux.....	\$ 266,697.59	\$ 196,887.28
Intérêt sur obligations entre les mains du public.....	470,000.00	470,000.00
Change sur la monnaie américaine.....		8,225.00
Intérêt sur avances de l'État.....	103,298.14	126,499.02
Surplus.....	<u>\$ 522,677.07</u>	<u>\$1,302,051.63</u>

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

AU 31 DÉCEMBRE 1947

Solde au 31 décembre 1946 — <i>Déficit</i>	\$3,661,581.59
Surplus d'après l'état des revenus, exercice 1947.....	522,677.07
Profits sur ventes de vaisseaux.....	92,535.31
Solde au 31 décembre 1947 — <i>Déficit</i>	<u>\$3,046,369.21</u>

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser des questions?

M. REID: Relativement à la page 7, le comptable impute-t-il la transformation?

M. VAUGHAN: Les deux navires, le *Lady Nelson* et le *Lady Rodney*, ont été affrétés au gouvernement durant la guerre. Le gouvernement nous a versé une somme ronde pour leur transformation, mais elle n'a pas suffi à compenser les déboursés de ce chef. De plus, il a fallu verser des sommes considérables au compte des propriétaires. Nous avons reçu \$1,300,000 du gouvernement pour ces transformations, en conformité de l'accord d'affrètement, mais il nous en a coûté \$1,400,000 de plus que nous avons reçu du gouvernement pour parachever la transformation. Cette somme a été incluse dans les frais de transformation, une partie en 1946 et \$700,000 en 1947.

M. JACKMAN: Dois-je comprendre que vous avez prêté deux navires au gouvernement pendant la guerre?

M. VAUGHAN: Nous avons affrété un certain nombre de navires au gouvernement durant la guerre.

M. JACKMAN: Et l'engagement stipulait qu'ils vous seraient remis dans le même état où ils se trouvaient quand on les a nolisés?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Et quelle somme le gouvernement vous a-t-il donnée?

M. VAUGHAN: Il nous a donné \$1,300,000 pour ces deux navires.

M. JACKMAN: Et une redevance en plus?

M. VAUGHAN: Nous avons touché un loyer d'affrètement pendant toute la guerre.

M. JACKMAN: Oui, c'était une somme distincte de l'autre somme?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et il vous a donné \$1,300,000 pour la rénovation?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: A-t-elle coûté autant que cela?

M. VAUGHAN: Elle nous a coûté plus de \$2,500,000.

M. JACKMAN: Quand le gouvernement se propose-t-il de vous verser le solde?

M. VAUGHAN: Il estime que le solde n'est pas exigible et il soutient que la somme additionnelle que la transformation de ces navires a coûtée constitue une charge que le propriétaire devrait payer. Le gouvernement prétend que cette transformation est de la nature d'un ouvrage d'entretien qui se serait imposé quoiqu'il advienne. Nous ne sommes pas tout à fait satisfaits de la somme que nous avons reçue. Malheureusement, je crois que quelques-uns de nos employés ont fait une estimation trop basse à l'époque où ces négociations avec le gouvernement étaient en cours.

M. JACKMAN: On soutient que les navires auraient subi à tout événement une certaine détérioration et le gouvernement prétend que la somme de \$1,300,000 qu'il vous a versée pour les remettre en bon état se rapportait simplement à une part de cette détérioration? A-t-il raisonné ainsi?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Avez-vous défalqué une certaine somme durant chacune des années d'affrètement?

M. VAUGHAN: Nous n'avons défalqué que la dépréciation ordinaire.

M. COOPER: Une dépréciation de 5 p. 100.

M. JACKMAN: Si vous faites entrer cette somme en ligne de compte et l'imputez à la transformation de ces navires, compense-t-elle les frais supplémentaires?

M. VAUGHAN: Elle ne compenserait pas le montant intégral de frais supplémentaires.

M. COOPER: C'est un facteur que l'on fera entrer en ligne de compte en déterminant la somme exigible par les propriétaires.

M. HATFIELD: Je voudrais savoir quel était votre tonnage total en 1947 en comparaison de 1946?

M. VAUGHAN: Je crois que nous comptons un navire de moins. Nous avons onze navires en service en 1946, et dix en 1947.

M. HATFIELD: Vous aviez plus de navires en service en 1947 qu'en 1946?

M. VAUGHAN: Je me trompe. La liste figurant dans le rapport énumère la flotte que nous avons avant la guerre et celle que nous avons l'an dernier. Nous avons plus de navires de nolisés l'an dernier.

M. HATFIELD: Vous avez acheté quelques navires durant la guerre?

M. VAUGHAN: Nous avons perdu un nombre assez sensible de navires durant la guerre.

M. HATFIELD: Oui, je le sais, mais n'avez-vous pas acheté quelques navires l'an dernier?

M. VAUGHAN: Oui, durant les deux dernières années, exception faite des deux navires du type *Lady*; nous avons vendu notre vieille flotte et avons acquis de nouveaux navires à même nos propres deniers. Nous avons acheté ces navires du gouvernement exactement aux mêmes conditions qu'il en a vendu à d'autres. Nous n'avons pas obtenu de préférence en matière de prix.

M. HATFIELD: J'ai protesté l'an dernier contre le fait que vous preniez du fret à bord à Halifax et non à Saint-Jean, ce qui a contraint les expéditeurs à payer 8 cents les cent livres de plus pour les marchandises transportées à Halifax quand, le même navire partait de Saint-Jean. Vous n'avez tenu aucun compte de cette protestation et vous persistez à ne pas prendre des pommes de terre ou des denrées périssables à Saint-Jean. Le navire accoste à Halifax, reste amarré deux ou trois semaines. Vous prenez du fret à bord à Saint-Jean mais non à Halifax. Quelle en est la cause?

M. VAUGHAN: Eh bien, Halifax est le port d'attache de ces navires, ils apportent habituellement du sucre, de la mélasse ou quelque autre denrée qui est déchargée à Saint-Jean ou par voie du port d'Halifax, mais la principale cargaison est chargée à Halifax. On a constaté que c'est la façon la plus satisfaisante d'exploiter les navires.

M. HATFIELD: Qu'entendez-vous en disant qu'Halifax est le port d'attache? Pourquoi Saint-Jean n'est-il pas le port d'attache?

M. VAUGHAN: Halifax est le port d'attache qui convient le mieux et a toujours été le port d'attache de ces navires trafiquant avec les Antilles.

M. HATFIELD: Mais pourquoi le Nouveau-Brunswick subit-il une discrimination à l'avantage d'Halifax? Il nous faut payer 8 p. 100 de plus pour faire transporter nos marchandises à Halifax. Il faut que nous les expédiions une semaine plus tôt qu'il n'en serait le cas si nous expédiions à Saint-Jean.

M. VAUGHAN: Il ne semble pas y avoir de moyen de parer à cette situation.

M. HATFIELD: Je ne vois pas pourquoi vous ne pouvez y parer; quand le navire part de Saint-Jean il pourrait prendre une cargaison à cet endroit. Certaines cargaisons proviennent du Nouveau-Brunswick mais vous ne les chargerez pas à Saint-Jean et vous nous obligez à les expédier à Halifax. Je ne puis comprendre la raison d'être de cette pratique et elle ne m'a jamais été expliquée.

M. VAUGHAN: Il va sans dire qu'Halifax est notre port d'attache et c'est la raison pour laquelle vous devez y expédier des pommes de terre et d'autres denrées et acquitter des frais de transport additionnels.

M. HATFIELD: C'est exact.

M. VAUGHAN: J'ignore quel est l'effet de l'application de ces taux de transport. La principale différence que constitue le tarif de transport ne tirerait probablement pas à conséquence en dernière analyse. Vous dites qu'il est de 8 cents.

M. HATFIELD: Il se chiffre à 13 cents les cent livres, et à 26 cents dans la nouvelle liste.

M. VAUGHAN: Nous allons nous enquerir de cela. Nous nous en sommes déjà enquis à votre demande.

M. HATFIELD: L'an dernier, mais vous n'avez rien fait. Je me demandais simplement pourquoi les navires ne s'arrêtaient pas à Saint-Jean ou pourquoi ils ne chargeaient pas nos marchandises quand ils s'arrêtaient à Saint-Jean.

M. VAUGHAN: Ce ne serait pas pratique. Nous nous sommes enquis de cela pour votre gouverne à la suite de notre discussion l'an dernier. Nous avons examiné la question à fond.

M. HATFIELD: La seule raison que l'on m'a donnée jusqu'à présent pour justifier cette pratique était que vous ouvrez les cales de vos navires, les gardez ouvertes à Halifax pour y déposer du bois d'oeuvre et d'autres marchandises, et vous déposez des denrées périssables dans certaines cales qui ne seraient pas ouvertes à Halifax.

M. VAUGHAN: Il nous faut un port pour le chargement des marchandises et Halifax est le port le plus commode.

M. HATFIELD: Mais vous pourriez charger des marchandises à Saint-Jean aussi; en fait, vous le faites.

M. VAUGHAN: Oui, nous pourrions le faire à Saint-Jean pour le voyage en direction du nord mais nous chargeons généralement la plupart de nos marchandises à Halifax.

M. HATFIELD: Je le sais, mais le navire part de Saint-Jean. Pourquoi l'expéditeur du Nouveau-Brunswick est-il tenu d'acquitter le double du tarif pour faire parvenir ses marchandises à Halifax quand vous chargez à Saint-Jean?

M. VAUGHAN: Ainsi que je l'ai expliqué, il y a une raison à cela. Elle tient à l'exploitation des navires. Si vous vouliez une explication détaillée par écrit nous serions bien aise de la fournir.

M. HATFIELD: Je n'ai rien reçu jusqu'à présent.

M. VAUGHAN: Nous allons vous procurer des données.

M. HATFIELD: Je ne puis concevoir quelle explication vous pouvez donner. Si le navire partait d'Halifax je puis comprendre pourquoi il faudrait que nous y expédions nos marchandises. Mais quand il part de Saint-Jean,—certains navires ne partent pas de Saint-Jean,—mais quand la compagnie emploie des navires qui font escale à Saint-Jean, il faut que nous expédions nos denrées à Halifax; je sais cela. Toutefois, certains navires partent de Saint-Jean et je ne comprends pas pourquoi ils ne peuvent charger des marchandises du Nouveau-Brunswick quand ils se trouvent dans ce port.

M. VAUGHAN: Ils font tout simplement escale à Saint-Jean et se rendent à Halifax pour terminer leur voyage.

M. HATFIELD: Qu'est-ce à dire?

M. VAUGHAN: Ils naviguent de Saint-Jean à Halifax pour compléter leur voyage.

M. HATFIELD: Je sais cela.

M. VAUGHAN: Leur voyage commence à Halifax et se termine à Halifax.

M. HATFIELD: Le voyage commence à Saint-Jean et se termine là où le navire doit se rendre.

M. VAUGHAN: Et il arrive que les équipages—

M. HATFIELD: Et si le navire part de Saint-Jean il n'est pas nécessaire d'expédier des marchandises à Halifax.

M. VAUGHAN: Les équipages sont engagés et congédiés à Halifax, tous les approvisionnements sont chargés à Halifax, et c'est un port d'attache commode pour les navires. Cependant, je répète que je serai heureux de vous fournir une explication par écrit à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Cela vous agrée-t-il, monsieur Hatfield?

M. HATFIELD: C'est tout ce que je puis obtenir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser d'autres questions?

M. HAZEN: Je relève que les frais d'exploitation se sont chiffrés à \$2,066,953. Est-il possible d'expliquer les causes de cette augmentation? Je ne sais si c'est possible, mais est-il possible de fournir le détail de ce chiffres et d'indiquer quel pourcentage de l'augmentation tient à différents facteurs? Par exemple, quelle proportion de l'augmentation est imputable au nombre accru de navires utilisés, au relèvement des taux, à l'augmentation de l'assurance, aux taux plus élevés de dépréciation, aux paiements d'intérêts et le reste. Est-il possible d'obtenir ces détails?

M. VAUGHAN: Nous pourrions vous fournir des données à ce sujet. Je ne sais si M. Cooper a ces renseignements en main ou non.

M. COOPER: Les frais de manutention du fret ont augmenté de \$494,795; les salaires des équipages, de \$433,797; les provisions, de \$91,814; le combustible, de \$162,974; les fournitures du pont, de la chambre des chaudières et du commissaire, de \$122,291; les frais des réparations, de \$65,968; les dépenses au port et sur la

terre ferme, de \$258,020; la remise en état, de \$66,066; les loyers d'affrètement ont diminué de \$163,689, les frais d'assurance ont augmenté de \$201,270; d'autres dépenses de navires qui comprenaient des réclamations pour pertes et dommages ainsi que des faux frais ont augmenté de \$74,316; les dépenses tenant à la formation relative aux moteurs Diesel ont fléchi de \$32,006; les frais de désarmement ont augmenté de \$61,311. Ces différents postes se totalisent à \$1,827,945. Puis, la dépréciation s'est accrue de \$205,502, les frais d'administration et de bureau ont augmenté de \$3,557, ceux des pensions, de \$9,427. Puis, les autres dépenses, y compris l'annonce, ont augmenté de \$22,522.

Le PRÉSIDENT: Cet exposé vous satisfait-il, monsieur Hazen?

M. HAZEN: Il semblait que le montant dépassait \$288,000.

M. REID: Il y a à la page 4 un article qui m'intéresse, celui du paiement des intérêts pendant une période de dix ans. Il me semble que le montant des intérêts payé au gouvernement dépasse de \$1,471,453, celui du capital remboursé. Vous-drait-on m'expliquer cela?

M. VAUGHAN: M. Cooper peut l'expliquer.

M. REID: Comment se fait-il que pour la période de dix ans les paiements accrus sont plus élevés de beaucoup plus d'un million de dollars?

M. COOPER: Je ne vois aucun rapport entre ces deux postes. Il nous faut acquitter les intérêts tous les ans, que nous liquidions le principal ou non. S'il nous reste quelque reliquat après l'acquiescement des intérêts nous réduisons notre dette, c'est-à-dire, nous réduisons le principal dans la mesure du surplus que nous avons. Mais il n'y a pas de rapport entre le montant du principal liquidé et le montant des intérêts payés.

M. REID: Quelle somme devez-vous au gouvernement actuellement, est-ce treize millions environ.

M. COOPER: Ah! non.

M. VAUGHAN: Je devrais expliquer, monsieur Reid, que le gouvernement a toujours exigé des intérêts sur les déficits, ce qu'à notre sens, il n'aurait jamais dû faire, mais nous réduisons graduellement le montant des intérêts. Le chiffre en est actuellement très petit. M. Cooper peut vous le donner.

M. COOPER: Tout d'abord, M. Reid a dit, je crois, que nous devons une somme de \$13,000,000 environ au gouvernement. Non, nous lui devons \$3,954,000.

M. VAUGHAN: Cette dette a été réduite au cours des années.

M. COOPER: Au commencement, en 1929, à l'époque où le réseau était en voie de développement, nous avons naturellement contracté quelques déficits d'exploitation. Nous en avons contracté se chiffrant à \$5,059,000 dans la période de 1929 à 1934. Ce chiffre est maintenant réduit à \$3,954,000. Pour ce qui regarde les intérêts versés au gouvernement, durant l'entière période d'exploitation nous avons payé \$1,106,000 en intérêts sur le capital et \$3,456,000 en intérêts au compte des déficits.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, pourriez-vous me renseigner quelque peu sur la concurrence pour le commerce des Antilles que vous subissez de la part de l'*Alcoa Company*, de son service aux Antilles. Cette compagnie y exploite des navires, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur; nous avons deux concurrentes. Il y a l'*Alcoa Company* qui exploite ses propres navires vers la Guyane anglaise et on m'apprend qu'une compagnie suédoise établit un nouveau service de navigation entre Montréal et les Antilles.

M. POULIOT: Qui possède les navires de l'*Alcoa Company*?

M. VAUGHAN: On m'apprend qu'ils appartiennent aux États-Unis, à la compagnie mère.

M. POULIOT: Vous subissez de la concurrence dans l'exploitation de votre service?

M. VAUGHAN: Nous avons une concurrente maintenant et nous comptons en avoir une autre quand cette nouvelle ligne avec port d'attache à Montréal mettra des navires en service. Puis, il y a naturellement la concurrence de la ligne *Pickford and Black* qui dirige un service aux Antilles à partir d'Halifax.

M. HATFIELD: Vos navires étaient-ils remplis à pleine capacité en 1947?

M. VAUGHAN: Ils l'ont été passablement en 1947. Nous éprouvons maintenant plus de difficultés à les remplir. La concurrence est plus vive, mais nous espérons pouvoir conserver notre clientèle.

M. JACKMAN: Cette ligne Alcoa appartient-elle à l'*American Aluminum Company*?

M. VAUGHAN: Oui, elle bat le pavillon des États-Unis. Il y a aussi la *Saguenay Terminal Company* qui possède certains navires et qui utilise les quais appartenant à l'*Aluminum Company of Canada*. Les navires de ces deux lignes remontent la rivière Saguenay avec des cargaisons de bauxite, puis se rendent à Montréal l'été prendre des chargements.

M. JACKMAN: Là où elles arborent le pavillon des États-Unis, elles sont tenues de payer les salaires réguliers figurant à l'échelle de la marine marchande des États-Unis. Leurs frais d'exploitation doivent être plus élevés que ceux des navires canadiens.

M. VAUGHAN: Je crois que c'est exact. Leurs taux sont plus élevés que les taux canadiens. Toutefois, la *Saguenay Terminals* et l'*Alcoa Company* jouissent de l'avantage que leur procure le transport de leur produit, la bauxite, dans le haut du Saguenay; et il va sans dire tout ce qu'elles peuvent manutentionner en fait de cargaisons générales quand leurs navires se dirigent vers le sud leur profite en plus.

M. JACKMAN: Je ne vois pas pourquoi des navires appartenant à une compagnie américaine soient autorisés à agir de la sorte. En passant, les mines de bauxite appartiennent-elles à la *Canadian Aluminum Company*?

M. VAUGHAN: L'*Aluminum Company* utilise la bauxite qui provient de la Guyane anglaise.

M. JACKMAN: Je suppose que les mines appartiennent à la compagnie canadienne?

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire si elles appartiennent à la compagnie américaine ou à la compagnie canadienne. Mais, pour revenir à l'exploitation des navires des États-Unis; comme vous le savez, la plupart des lignes des États-Unis reçoivent une subvention directement ou indirectement pour la construction ou l'exploitation de leurs navires.

M. HATFIELD: C'est précisément ce qui m'a amené à vous demander pourquoi vous ne prenez pas de chargements à Saint-Jean. Pourquoi n'y prenez-vous pas des cargaisons, nous vous accorderions la préférence, parce que nous obtiendrions un tarif de fret moins élevé en provenance de Saint-Jean.

M. VAUGHAN: Eh bien! ainsi que je l'ai dit. . .

M. HATFIELD: Mais si vous prenez une cargaison à Saint-Jean et devez expédier la marchandise à Halifax vous allez vous faire damer le pion par une ligne rivale.

M. VAUGHAN: Ainsi que je l'ai dit, je vais m'enquérir de la chose et vous donnerai un rapport.

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, estimez-vous que la subvention que reçoit la marine marchande américaine constitue une concurrence déloyale qui vous empêche de progresser?

M. VAUGHAN: Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte, monsieur Jackman. Par exemple, j'estime que les navires des États-Unis, ceux arborant le pavillon des États-Unis, éprouveraient de la difficulté à faire concurrence à d'autres nations maritimes si les États-Unis ne leur versaient pas quelque subvention. Le pays a dans un très grand nombre de cas, m'informe-t-on, construit des navires puis les a affrétés à des compagnies qui en dirigent l'exploitation.

M. JACKMAN: A des compagnies qui en dirigent l'exploitation ailleurs qu'aux États-Unis?

M. VAUGHAN: Non, aux États-Unis, mais à ce qu'on m'informe, elles ne sont pas tenues d'acquitter le montant intégral des intérêts sur les frais.

M. JACKMAN: D'après la déclaration que vous avez faite tantôt, ces lignes américaines empiètent sur votre commerce.

M. VAUGHAN: Oui, l'*Alcoa Company* empiète très sérieusement sur notre commerce, particulièrement celui en provenance de Montréal.

M. JACKMAN: Le gouvernement canadien ne verse pas de subvention correspondante à notre marine marchande?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Puis, je voudrais poser une question sur un autre sujet qui a surgi il y a quelque temps, celui de la remise en état des deux navires précités. Si vous constituiez une compagnie appartenant à des particuliers et sans aucunes attaches avec le gouvernement, vous estimeriez-vous justifié de vous adresser à la Cour de l'Échiquier du Canada pour faire interpréter le contrat et obtenir un règlement?

M. VAUGHAN: Il est difficile de dire ce que nous ferions dans ces circonstances. Je crois que la situation est quelque peu différente en ce qui concerne ces navires. La *Canadian National West Indies Company* n'est pas un corps constitué du National-Canadien. Nous n'y possédons pas d'actions. Dans ce cas-ci, il s'agit d'imputer le montant aux frais d'exploitation et de verser moins de bénéfices au gouvernement.

M. JACKMAN: Vous ne faites que gérer ces compagnies, n'est-ce pas?

M. MOORE: Je me demande si M. Vaughan pourrait nous donner le coût comparé de l'exploitation des navires à vapeur et celui des navires à moteur Diesel?

M. VAUGHAN: Nous croyons qu'il en coûte moins cher d'exploiter ces derniers. Par exemple, prenez un navire du type *Lady*, il en coûte \$1,947 pour l'exploiter chaque jour qu'il est en mer. La coût d'exploitation des navires à moteur Diesel est de \$975 par jour. Et dans le cas des navires de plus faible tonnage, les navires jaugeant 4,500 tonnes, ce coût est de \$681 par jour. Le coût et les salaires des hommes ont augmenté très sensiblement. Prenez le cas d'un matelot de deuxième classe qui touchait \$52.50 en 1939. Il gagnera maintenant—

L'hon. M. CHEVRIER: \$132.

M. VAUGHAN: Il a touché \$155 en 1947. Prenez le matelot ordinaire par opposition au bon matelot. Il touchait \$36.75 en 1939 et reçoit maintenant \$135. Un graisseur touchait \$43.20 en 1939; on le paie maintenant \$160. Ils toucheront davantage en 1948 parce que leurs échelles de salaires ont été relevées encore une fois.

M. REID: Et ces salaires comprennent les repas, le service de buanderie et tout?

M. VAUGHAN: Oui, leurs repas ne leur coûtent rien et ils sont rémunérés sur le pied d'une journée de 8 heures.

M. MOORE: Est-ce que l'exploitation des navires à moteur Diesel n'exige pas un plus faible équipage?

M. VAUGHAN: Dans le cas de navires de capacité correspondante, on peut les exploiter avec moins d'hommes parce que leur exploitation n'exige pas autant de chauffeurs. C'est sous ce rapport que l'on réalise des économies.

M. NICHOLSON: A la page 6, relativement au fonds d'assurance, je constate qu'il y a eu quelque amélioration durant l'année. Pourrions-nous obtenir un relevé portant sur les pertes payées à même le fonds. Le fonds d'assurance se totalisait à \$1,338,000 il y a un an; il a augmenté à \$1,560,000 cette année.

M. COOPER: En 1947 nos recettes de placements se sont chiffrés à \$38,000; le bénéfice sur les titres à \$38,000; la prime versée au fonds à \$217,000, ce qui forme un total de \$294,000. Les pertes se sont établies à \$65,000, et les frais d'administration se sont chiffrés à \$6,000. Il y a eu un ajustement de \$33,000 au compte créditeur relativement aux pertes non réglées, ce qui fixe les déboursés du fonds à \$38,000. En conséquence, les recettes nettes du fonds durant l'année ont été de \$225,000.

M. HAZEN: Prenez le *Chomedy* et le *Colborne*; qu'est-ce que chacun de ces navires vous a rapporté?

M. COOPER: Le *Chomedy* a été vendu à quelque firme de l'Amérique du Sud pour \$300,000. Il était inscrit dans nos livres pour une somme de \$235,000. Nous avons réalisé un bénéfice comptable de \$64,000. Le *Colborne* a été vendu à des armateurs grecs. La valeur comptable nette était de \$250,000 et nous avons récupéré \$277,000, ce qui a donné un bénéfice comptable de \$27,000.

M. HAZEN: Cela ne figure pas dans l'état.

M. COOPER: Non, pas dans l'état des recettes.

M. HAZEN: Vous nous montrez le bénéfice réalisé sur la vente. C'est le seul endroit où il figure au bilan des profits et pertes?

M. COOPER: Oui. Nous avons estimé que les \$92,000 constituaient un bénéfice provenant de la vente d'un capital fixe.

M. VAUGHAN: La vente est mentionnée dans le rapport.

M. HAZEN: Je veux savoir pourquoi ces postes ne figurent pas sous la rubrique de votre compte des recettes.

M. COOPER: Nous ne croyons pas que le bénéfice réalisé sur la vente d'un navire qui constitue la vente d'un actif dit d'immobilisation soit un poste de recette; c'est un gain d'immobilisation et il convient de le créditer du surplus plutôt qu'au compte du revenu.

M. MOORE: Je constate que l'État a perdu plusieurs des navires du type *Lady* pendant la guerre du fait de l'ennemi. La compagnie est-elle indemnisée en quelque façon de ces pertes, ou le coulage des navires constitue-t-il une perte totale?

M. COOPER: Dans le cas du *Lady Somers* nous avons récupéré \$1,800,000 du ministère britannique du transport de guerre; dans le cas du *Lady Hawkins* nous avons récupéré \$1,500,000 sous forme d'assurance, et nous avons touché une indemnité d'assurance de \$1,500,000 pour la perte du *Lady Drake*.

M. NICHOLSON: Nous avons une discussion tous les ans concernant ce poste de déficit au chapitre des profits et pertes. A-t-on fait des représentations durant l'année pour induire le Parlement à voter une somme suffisante pour vous relever de cette obligation?

M. VAUGHAN: Oui, à maintes reprises. Nous n'avons pas accompli de progrès. Je ne crois pas que nous ayons abordé le sujet au cours de la dernière année. Nous avons bien réussi à induire les autorités à réduire le taux d'intérêt sur les déficits de 5 à 2½ p. 100.

M. COOPER: C'était il y a trois ou quatre ans.

M. VAUGHAN: Oui, de 5 p. 100 à 2½ p. 100. Pendant plusieurs années le gouvernement a exigé un taux d'intérêt de 5 p. 100 sur les déficits contractés durant

les premières années d'exploitation. Vous constaterez que nous versons des sommes appréciables au compte du principal nonobstant le fait que nous avons acquitté tous ces intérêts. Nous avons constitué aussi une réserve appréciable et possédons une nouvelle flotte.

L'hon. M. CHEVRIER: La question n'a pas été ramenée sur le tapis depuis que j'ai fait une déclaration au Comité en 1946,—je crois que c'était en 1946.

M. NICHOLSON: Oui. Le ministre a fait une déclaration il y a deux ans, et la question a été soulevée de nouveau il y a un an.

M. VAUGHAN: On estime, je crois, qu'il faudrait que le Parlement légifère en la matière.

M. NICHOLSON: Étant donné les circonstances dont on a fait l'exposé il y a deux ans, les membres du Comité ont pensé que les employés supérieurs de la compagnie avaient fait valoir un solide raisonnement et qu'il serait peut-être possible de gagner de l'appui au Parlement et de faire édicter une loi qui corrigerait une injustice qui remonte à plusieurs années.

M. VAUGHAN: Nous avons fait les plus fortes représentations possibles en plusieurs occasions et nous avons fait réduire le taux d'intérêt sur ces déficits de 5 p. 100 à 2½ p. 100. Il reste encore \$9,400,000 d'obligations à 5 p. 100 en cours qui ne sont pas remboursables. Si nous pouvions rembourser ces obligations, nous pourrions probablement les remplacer par des obligations au taux de 3 p. 100, mais nous ne pouvons le faire; elles ne sont pas remboursables avant l'échéance.

M. JACKMAN: Étant donné qu'une loi du Parlement n'est pas requise pour réduire des taux d'intérêt de 5 p. 100 à 2½ p. 100, le ministre me dira peut-être quelles sont les raisons qui ont motivé la réduction à 2½ p. 100—

L'hon. M. CHEVRIER: La question des intérêts n'en est pas une qui ressort au ministre; elle relève des fonctionnaires supérieurs du ministère des Finances. Je crois que vous êtes au courant du procédé; cela a été discuté l'an dernier. Ce à quoi songe M. Nicholson se résume à peu près à la même chose que la reconstitution du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Je crois que les déficits sont calculés différemment.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'existe guère de différence entre cela et l'apurement intégral, par exemple, des arriérés d'un organisme de l'État tel que le Conseil des ports nationaux ou une compagnie de la Couronne, si on le juge opportun; mais le ministère des Finances qui est surtout responsable de la situation financière envers le gouvernement, a pris pour attitude qu'il ne devrait pas le faire. Les raisons que j'ai données sont énoncées dans le rapport fait au Comité en 1946, et le sujet, en tant que je le sache, n'a pas été ramené sur le tapis dans l'interval,—certainement pas en 1947.

M. NICHOLSON: Tel que le signale M. Jackman, cela tombe dans une autre catégorie. Nous avons versé une subvention de \$340,000 par année avant la constitution de la *Canadian National Steamships Company*, et il n'est pas juste que l'on permette l'accumulation d'un aussi gros déficit sans y apporter quelque remède.

L'hon. M. CHEVRIER: Les hauts fonctionnaires du ministère des Finances n'estiment pas que c'est injuste.

M. HATFIELD: Ils se soutiennent tous.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. LOCKHART: A propos de ce bilan et des recettes au chapitre des frais et revenus d'exploitation, monsieur Vaughan est-ce que tous nos services de navigation intérieure s'y trouvent inclus?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, ce bilan ne se rapporte qu'aux *West Indies Steamships*.

M. LOCKHART: Il n'y a rien d'autre?

M. VAUGHAN: Rien d'autre.

M. JACKMAN: Monsieur Cooper, étant donné que vous ne vous attribuez pas de bénéfice d'immobilisation par suite de la vente des deux navires ci-dessus, estimez-vous qu'il était raisonnable d'imputer aux frais d'exploitation de l'an dernier le montant intégral de \$700,000 représentant une partie du coût de transformation des deux navires du type *Lady*?

M. COOPER: Je crois que votre observation est quelque peu fondée; nous avons songé à cet aspect de la question. Je crois qu'une certaine portion du coût eût pu être imputée au compte des profits et pertes ou à la réserve de dépréciation, mais nous avons établi nos comptes avec prudence. Il fallait que nous déboursions ces \$700,000 durant l'année 1947 et nous avons inscrit cette somme au chapitre des frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Où relève-t-on les \$700,000 dans l'état des frais d'exploitation à la page 8. Cette somme figure-t-elle au compte des voyages.

M. COOPER: Oui, elle y figure.

M. JACKMAN: Il est quelque peu étrange, n'est-ce pas, d'inclure des frais d'immobilisation pour transformation dans un compte courant d'exploitation?

M. COOPER: Il s'agit réellement d'une révision,—d'entretien retardé ou différé, si vous le voulez. Il s'agit nettement de frais d'exploitation. Il se pourrait qu'une certaine portion. . .

M. JACKMAN: N'est-ce pas une dépense d'immobilisation plutôt qu'une dépense d'exploitation?

M. COOPER: Eh bien! il s'agit de remettre le navire en état; non de l'améliorer, mais de le rendre utilisable. C'est essentiellement une dépense imputable à l'exploitation. Une certaine portion pourrait être imputée à la période antérieure, mais cela reviendrait au même.

M. JACKMAN: Je songeais au fait que certains yachts privés et autres petites embarcations mis à la disposition du gouvernement,—je crois que dans plusieurs cas ils ont été cédés à titre bénévole,—ont été rendus aux propriétaires, entièrement remis à neuf, et les déboursés effectués à ce sujet portés au compte du gouvernement. N'aurait-il pas été loyal de la part du gouvernement d'avoir rendu vos navires entièrement remis à neuf ou d'avoir versé une somme suffisante pour vous permettre de les remettre à neuf vous-mêmes?

M. COOPER: Vous devez vous rappeler que durant la guerre le gouvernement nous a payé un loyer d'affrètement qui était destiné à couvrir les intérêts, la dépréciation et les frais d'administration. Or, il a fallu différer la mise en cale-sèche du navire qui aurait été effectuée ordinairement durant les années de guerre parce qu'il fallait maintenir le navire en service, et dans cette mesure on a considéré le travail une imputation au propriétaire (parce qu'il avait touché un loyer d'affrètement à ce sujet). On a prétendu (et j'estime que cette prétention est passablement justifiée) que la compagnie maritime devrait assumer une portion des frais de la remise en état. Le gouvernement a calculé qu'il devrait payer \$1,300,000 et que le reliquat devrait être mis à la charge du propriétaire.

M. JACKMAN: Sans critiquer le mode de comptabilité et eu égard aux conclusions qu'il est possible de tirer en présence du fait accompli, on peut déduire que vous n'avez pas inscrit suffisamment d'imputations au compte de ces navires durant les années de guerre. Compte tenu du coût accru de la transformation à la fin de la période, elle a coûté beaucoup plus que l'on avait calculé. N'est-ce pas le cas?

M. VAUGHAN: Il est juste de dire, je crois, qu'il a été constaté lorsque ces navires ont été mis en cale-sèche pour être révisés qu'ils avaient subi beaucoup plus d'usure qu'on l'avait prévu. Je crois que cette situation serait survenue, qu'ils eussent été au service du gouvernement ou non. Il y avait un très grand

nombre de tôles de pont, de cloisons et d'autres parties des navires qui s'étaient avariés au point où il fallait de toute nécessité les renouveler. Ces travaux de réfection se seraient probablement imposés, que les navires eussent été au service du gouvernement ou non. On n'a constaté ces avaries que lors de la mise en cale-sèche des navires.

M. HATFIELD: Je voudrais m'enquérir pourquoi vos navires prennent deux fois plus de temps que ceux de vos concurrents à effectuer les chargements aux ports? A quoi cela tient-il?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que ce soit vrai, le chargement ne prend pas plus de temps.

M. HATFIELD: Je vous demande pardon.

M. VAUGHAN: Je crois que le chargement de nos navires n'est pas plus long que celui de tous les navires prenant une cargaison semblable.

M. HATFIELD: Vous tenez vos navires amarrés dix jours et les navires Alcoa entrent dans le port et sont chargés dans deux jours.

M. VAUGHAN: Ainsi que je le disais, Halifax est le port d'attache de nos navires et New-York est le port d'attache des navires Alcoa. Il nous faut effectuer des travaux généraux à nos navires à Halifax vu que le voyage se termine à ce port, mais les exploitants des autres navires effectuent le travail aux États-Unis.

M. EMMERSON: N'est-il pas généralement admis que la manoeuvre d'un navire s'effectue plus lentement à Halifax que dans le port de Saint-Jean? Vous en coûte-t-il plus cher pour utiliser Halifax plutôt que Saint-Jean comme port d'attache?

M. VAUGHAN: Il y a toute une controverse entre Halifax et Saint-Jean quant à celui des deux ports qui est le plus avantageux.

M. HATFIELD: Vos navires ne sont pas réparés et entretenus?

M. VAUGHAN: Les nôtres suivent un horaire et les autres navires n'en suivent pas toujours un. Ceux-là arrivent aux îles et en partent à des dates fixes. Il arrive quelquefois qu'ils soient retardés à cause de difficultés ouvrières.

M. EMMERSON: Ne constatez-vous pas qu'il faut plus de temps pour manutentionner une cargaison à Halifax qu'à Saint-Jean?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il en a été ainsi durant la guerre.

M. EMMERSON: Je parle de l'hiver dernier et de l'an dernier.

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Je dirais que les conditions sont à peu près les mêmes. Nous prenons beaucoup plus de cargaisons à Halifax; c'est à cet endroit que nos navires prennent leurs principales cargaisons.

M. HATFIELD: Je crois qu'il en coûte plus cher à Halifax. J'ai observé les hommes effectuer les chargements.

M. VAUGHAN: Les taux de salaires des débardeurs sont les mêmes.

M. EMMERSON: Oui, mais il se peut que la somme de travail ne soit pas la même.

M. HAZEN: Puis-je poser une question? Il s'agit d'un sujet peu important mais je ne le comprends pas. L'état des revenus d'ensemble fait voir un surplus de \$522,677.07. Je viens de jeter un coup d'oeil sur le rapport du vérificateur et il accuse un surplus de \$523,000. Il y a une différence d'un peu plus de mille dollars et je me suis demandé pourquoi.

M. COOPER: Il faudra que vous vous en enquériez auprès du vérificateur.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous nous en enquérir du vérificateur quand il témoignera?

M. JACKMAN: Je n'ai pas de données concernant les bénéfiques des autres compagnies maritimes. . .

M. COOPER: Je puis répondre à la question maintenant. Nous montrons le chiffre exact, \$522,677.07 et les vérificateurs disent: "Pour rendre la lecture des chiffres plus facile, les chiffres du présent rapport relatifs aux *West Indies Steamships* ainsi qu'aux chemins de fer sont en milliers de dollars".

M. JACKMAN: Je n'ai pas de données sur les bénéfices réalisés par les autres compagnies maritimes, mais en général ont-ils été moins élevés, l'an dernier? Vos propres recettes d'exploitation ont augmenté; vos navires étaient pleinement chargés; vos listes de passagers étaient complètes, et pourtant votre bilan fait voir des recettes sensiblement moins élevées que l'an dernier. Etes-vous satisfait du travail des administrateurs de la *Canadian National (West Indies) Steamships Line*?

M. VAUGHAN: Oui, je crois que la *Canadian National (West Indies) Steamships Line* est très bien gérée. Des hommes d'expérience la dirigent. Il va sans dire que ce chiffre comprend quelque sept cent mille dollars pour la transformation de ces navires. Les frais d'exploitation se sont accrues énormément mais notre situation sous ce rapport ne diffère pas de celle de toutes les autres compagnies maritimes. Nous surveillons ces dépenses de très près. L'exploitation dans les Antilles a été entourée de circonstances inusitées; les conditions ouvrières ont été très mauvaises. Il s'est produit de grèves aux ports d'attache et le coût de la manutention a augmenté énormément.

M. JACKMAN: N'avez-vous pas augmenté vos taux de fret ou vos tarifs-passagers?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons essayé de faire face à cette situation en relevant à la fois nos taux de fret et nos tarifs-passagers. Nos taux de fret et nos tarifs-passagers se comparent à ceux des navires qui partent de New-York pour les mêmes destinations.

M. JACKMAN: Exception faite de l'imputation de \$700,000 pour la remise en état des navires, l'année n'a pas été très satisfaisante au regard de votre chiffre d'affaires, ou bien estimez-vous que vos bénéfices durant la guerre et la première année après la guerre ont été plutôt exceptionnels?

M. VAUGHAN: Durant la guerre, monsieur Jackman, les dépenses ont été bien inférieures à ce qu'elles sont aujourd'hui. On ne saurait les comparer aux dépenses actuelles à la fois sous le rapport des salaires et du coût des matériaux. Par ailleurs, nous n'avons pas éprouvé aux Antilles les difficultés ouvrières auxquelles nous sommes en butte aujourd'hui. Je ne sais si nous avons le relevé du coût de la manutention aux Antilles, mais dans certaines de ces îles il en coûte \$6 la tonne pour manutentionner le fret.

M. JACKMAN: Est-il vrai que certains navires étaient affrétés à d'autres intéressés. Ils n'étaient pas affrétés au gouvernement?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. JACKMAN: À des particuliers?

M. VAUGHAN: À des étrangers.

M. JACKMAN: Vous avez réalisé une plus forte somme à affréter vos navires à des particuliers qu'à les exploiter vous-mêmes?

M. VAUGHAN: Je n'en conviendrais pas. Nous avons affrété des navires cet hiver et l'affrètement ne nous a pas été très profitable.

M. POULIOT: Vos taux de fret doivent être à peu près les mêmes que ceux des compagnies concurrentes?

M. VAUGHAN: Oui, ils sont semblables.

M. POULIOT: Quand quelqu'un confie ses expéditions à vos navires cela tient au fait que le service rendu par votre compagnie est apprécié?

M. VAUGHAN: Nous l'espérons. Oui, c'est ce que nous pensons.

M. POULIOT: Ce doit être le cas.

M. McCULLOCH: Je propose l'adoption du rapport.

M. LAFONTAINE: J'appuie la résolution.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il faudra que le ministre soit à la Chambre cet après-midi, parce que la Chambre discute la question des tarifs-marchandises. Pourrions-nous aborder ses crédits? Ils ne comportent que trois postes.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a trois petits postes qui émanent du comité des subsides et qui ont été déferés au Comité. Il y a le crédit 502, la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. C'est un crédit de \$4,280,000 qui couvre la réduction de 20 p. 100 des taux de tarifs sur le transport des marchandises par les lignes des chemins de fer Nationaux du Canada dans le territoire privilégié.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions le crédit 502 à la page 74 du budget de 1947.

L'hon. M. CHEVRIER: Il se chiffre à \$4,280,000 cette année, et il s'établissait à \$3,042,000 l'an dernier. Puis, vous vous souviendrez peut-être d'une autre petite somme votée par rapport à un crédit supplémentaire antérieur au 31 mars 1948.

M. REID: Est-ce que ce relèvement des tarifs-marchandises de 21 p. 100 veut dire que le pays payera moins sous le régime de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce relèvement impliquera une augmentation du montant à être voté en vertu de cette loi.

M. REID: Le consommateur payera 21 p. 100 de plus sous le régime de la loi plus le supplément ci-haut?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas plus ce supplément; ce crédit n'a rien à voir à l'augmentation des tarifs-marchandises.

M. LOCKHART: C'est une somme additionnelle qui sera ajoutée à celle-ci?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, le statut y pourvoit. La Loi ci-haut y pourvoit.

M. REID: Ce crédit est destiné à combler l'écart entre les tarifs normaux et la somme que les chemins de fer estiment leur coûter pour transporter les marchandises?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, l'article 9 de la Loi ci-dessus qui est plutôt long mais qui pourrait peut-être être interprété de cette façon dit: s'il en coûte un dollar pour transporter un article dans le territoire privilégié, 80 p. 100 de ce dollar est payé par l'expéditeur et 20 p. 100 par le gouvernement. Les chemins de fer Nationaux du Canada reçoivent le dollar. En d'autres termes, ils perçoivent le tarif normal, mais le Parlement vote la somme que constitue la marge entre le tarif normal et le tarif subventionné.

Le PRÉSIDENT: Le crédit no 502 est-il adopté?

Adopté.

Qu'en est-il du crédit no 503?

L'hon. M. CHEVRIER: Il se rapporte au même sujet sauf qu'il s'applique aux autres chemins de fer dans le territoire privilégié.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il y a un autre crédit, le crédit no 557.

M. NICHOLSON: Je pensais que les crédits nos 498 et 499 devaient être déferés au Comité. Demande a été faite l'an dernier que les crédits du chemin de fer de la baie d'Hudson fussent déferés au Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Ces crédits n'ont jamais été déferés au Comité parce qu'on a n'a pas pris de disposition à ce sujet. Demande a été faite il y a un ou deux ans pour que la régie du chemin de fer de la baie d'Hudson fût le sujet

d'une discussion complète. Nous avons fait venir à Ottawa M. MacLachlan, le gérant du chemin de fer, pour l'interroger. Il n'y a pas eu de demande en ce sens cette année. Il en coûte plutôt cher pour le faire venir d'aussi loin que Churchill ou Le-Pas.

M. NICHOLSON: Je crois qu'il n'est venu ici qu'une fois. Je n'ai pas de questions en particulier à poser cette année, mais j'imagine qu'il serait régulier d'en poser à des employés supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Je doute que ces employés soient disposés à répondre à des questions concernant le chemin de fer de la baie d'Hudson. M. MacLachlan, le gérant, est absolument au courant des détails. Il y a un an ou deux on a demandé formellement de le faire venir ici. Depuis des années la coutume consiste à ne déférer que ces trois crédits au Comité. Je ne conçois pas comment cela puisse influencer sur vous de quelque façon. Si vous désirez poser des questions auxquelles je puis répondre, je serai heureux d'y répondre. Si je ne puis vous répondre dans cette enceinte, je serai prêt à le faire sur le parquet de la Chambre quand les crédits seront à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes à étudier le crédit no 557. Allez-vous l'adopter?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce crédit se rapporte au bac transbordeur de l'île du Prince-Édouard.

M. HAZEN: Je ne sais si vous avez raison de l'appeler un déficit.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de solder ce déficit. Allez-vous adopter le crédit?

Adopté.

Puis, nous passons au rapport sur le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Ottawa, le 19 février 1948.

L'honorable Lionel Chevrier, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les transactions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1947.

La valeur comptable du capital-actions du Trust des titres a subi au cours de l'année une diminution de \$1,885,469.41 due aux pertes de capital suivantes imputées à "Part de Propriétaire" que Sa Majesté n'a pas remboursées au chemin de fer:

Abandon de 12.21 milles de ligne, Trelle Junction à Morinville.....	\$ 106,034.46
Retrait d'un quai à Victoria, C.B.....	246,582.22
Retrait de matériel roulant sur les lignes canadiennes.....	1,532,852.73
	\$1,885,469.41

Au cours de l'année aucune transaction n'a affecté les valeurs en nantissement détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1947.

Pour les régisseurs,

F. P. VARCOE.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1947.

ACTIF		PASSIF
<i>Créances pour capital des emprunts—</i>		<i>Capital-actions au nom de Sa Majesté—</i>
Chemin de fer <i>Canadian Northern</i>	\$312,334,805.10	5,000,000 d'actions sans valeur nominale ayant une valeur initiale fixée à
Chemin de fer <i>Grand Trunk</i>	118,582,182.33	\$270,037,437.88
Chemin de fer <i>Grand Trunk Pacific</i>	116,006,599.08	Gain résultant de transactions postérieures au 1er janvier 1937 — ci-contre
<i>Canadian National Railway Company</i>	96,936,971.75	108,480,697.14
	\$ 643,860,558.26	\$ 378,518,135.02
 <i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>		
Chemin de fer <i>Canadian Northern</i>	\$309,702,897.65	
Chemin de fer <i>Grand Trunk</i>	103,250,802.95	
Chemin de fer <i>Grand Trunk Pacific</i>	107,326,622.84	
<i>Canadian National Railway Company</i>	54,501,313.57	
	574,781,637.01	
 <i>Transactions postérieures au 1er janvier 1937 intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres—</i>		
Réseau National:		
Année 1947	Total à date	
Surplus de caisse	\$112,502,061.64	
Gains de capital	19,105,651.38	
Pertes de capital	23,127,015.88	108,480,697.14
 <i>Valeurs en nantissement—</i>		
Voir Annexe A. 1		948,604,757.39
	\$1,327,122.892.41	\$1,327,122,892.41

Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt — ci-contre — excède la valeur initiale indiquée.

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947. Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés à l'Annexe A. 1 ci-jointe, ont été soumis à notre inspection. Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1947, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

19 février 1948.

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

ANNEXE A. 1

28

COMITÉ SESSIONNEL

<i>Emprunts</i>	
CHEMIN DE FER <i>Canadian Northern</i> —	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	.....
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
Dettes remboursées par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	.....
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	.....
Total <i>Canadian Northern</i>	\$ 312,334,805.10
CHEMIN DE FER <i>Grand Trunk</i> —	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du <i>G. T. Pacifique</i> , chapitre 23, 1913, garanti par le <i>Grand Trunk</i>	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis.....	.....
Total <i>Grand Trunk</i>	\$ 118,582,182.33
CHEMIN DE FER <i>Grand Trunk Pacifique</i> —	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par le Dominion.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....	.....
Total <i>Grand Trunk Pacifique</i>	\$ 116,006,599.08

<i>*Billets et nantissements</i>	
Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.....	.....
Aucun.....	.....
Aucun.....	.....
Hypothèques en date du 23 et 26 juin 1916.....	.....
Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
Billets à vue 6%.....	33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
{ Actions débiteures 3½% et 4½%.....	7,139,399.00
Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
{ Diverses obligations et débiteures.....	14,097,470.59
{ Diverses obligations et débiteures.....	20,721,191.12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	.....
Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
{ Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
{ Débiteures 4% <i>G. T. P.</i>	15,000,000.00
{ Actions-débiteures 4%.....	60,801,700.00
{ Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel.....	1,693,113.33
Obligations 1ère hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de création, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de création, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions de la <i>Grand Trunk Pacific Development Co.</i>	2,999,000.00

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.1 — Fin

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>*Billets et nantissements</i>	
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—			
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	{ Billet à vue 6% <i>Canadian Northern</i>	\$ 12,655,019.57
		{ Certificats du séquestre <i>Grand Trunk Pacific</i>	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt <i>Grand Trunk Pacific</i>	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% <i>Canadian Northern</i>	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre <i>Grand Trunk Pacific</i>	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt <i>Grand Trunk Pacific</i>	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% <i>Canadian Northern</i>	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre <i>Grand Trunk Pacific</i>	Cr. 1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt <i>Grand Trunk Pacific</i>	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% <i>Canadian Northern</i>	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre <i>Grand Trunk Pacific</i>	Cr. 364,898.78
		{ Coupons d'intérêt <i>Grand Trunk Pacific</i>	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% <i>Canadian National Railway Company</i> ..	2,932,652.91
Emprunts 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5¼% <i>Canadian National Railway Company</i>	29,910,400.85
Emprunts 5¼%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% <i>Canadian National Railway Company</i>	11,210,815.56
Emprunt provisoire 1930, remboursé.....		{ 166,877.6376 parts du capital-actions du <i>Grand Trunk Western Railroad</i>	4,171,940.94
		{ Obligations-or provisions 5% du <i>Central Vermont Railway, Inc.</i> , comportant première et hypothèque générale.....	8,609,000.00
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la révision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57		
Total <i>Canadian National Railway Company</i>	\$ 96,936,971.75		
TOTAL DES EMPRUNTS.....	\$ 643,860,558.26		

*Les billets à vue et autres titres de créance ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3% 1ère hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.

Le PRÉSIDENT: C'est un très court rapport. A-t-on des questions à poser?

M. JACKMAN: Le texte à la première page veut simplement dire que par suite de l'abandon de 12 milles de ligne et du retrait de certain matériel roulant, \$1,885,000 sont retranchés de la dette du gouvernement et reportés au compte privé.

M. COOPER: Le montant de \$1,885,000 s'applique à trois postes. Il ne se rapporte pas uniquement à l'abandon des 12 milles de ligne.

M. JACKMAN: Non, le montant est transféré du compte des dettes au compte de propriétaire.

M. JACKMAN: Il est enlevé du compte de placement et imputé au compte des actionnaires, qui est appelé la part de propriétaire.

M. JACKMAN: Cette opération entraîne-t-elle une diminution de la dette?

M. COOPER: Non, elle réduit la part de propriétaire.

M. JACKMAN: C'est simplement une perte?

M. COOPER: C'est une perte de capital.

M. JACKMAN: On perd ce montant de vue?

M. COOPER: On ne le perd pas de vue; on en fait rapport au Parlement et il est inscrit dans les archives. Il n'y a pas de dissimulation.

M. JACKMAN: Pas cette année, mais il pourrait s'en produire après que nous aurons adopté ce rapport.

M. COOPER: Le compte de la part de propriétaire est réduit de ce montant et c'est tout ce qui en est.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser d'autres questions?

M. LAFONTAINE: Je propose l'adoption du rapport.

M. EMMERSON: J'appuie la résolution.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant le rapport des vérificateurs.

M. EMMERSON: Monsieur le président, qu'en est-il du budget des *Canadian National Steamships*?

L'hon. M. CHEVRIER: Il a été approuvé hier.

M. VAUGHAN: Il figurait à la dernière page et le montant imputable au capital était très faible.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas assisté aux délibérations hier parce qu'il fallait que je fusse à la Chambre, mais on m'informe qu'il a été approuvé en même temps que le budget du Canadien-National.

M. JACKMAN: Strictement parlant il n'en a pas été ainsi, mais je ne m'y oppose pas.

Le PRÉSIDENT: Nous allons aborder le rapport du vérificateur.

M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Company, comptables licenciés, est appelé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, ce rapport est passablement long et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le lire en entier. M. Matthews pourrait peut-être en lire un passage, une partie ou une page à la fois et vous pourriez peut-être poser des questions.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Matthews pourrait peut-être nous donner les faits saillants. C'est un document très technique et passablement difficile à suivre, mais il va sans dire que je ne m'oppose pas à ce qu'il soit lu.

M. NICHOLSON: Je crois que nous allons très bien en besogne et je ne vois pas pourquoi M. Matthews ne prendrait pas le temps qu'il faut pour lire le rapport.

M. McCULLOCH: Le temps ne signifie rien.

M. JACKMAN: Eh bien! on peut vous excuser.

M. McCULLOCH: Je n'endurerais pas vos ripostes.

M. JACKMAN: Le temps ne compte peut-être pour rien dans votre cas mais j'en tiens compte et le Comité est saisi actuellement d'un sujet très important.

M. NICHOLSON: J'estime qu'il est injuste que les membres ministériels du Comité nous talonnent constamment. J'estime que le député de Rosedale a fait une observation tout à fait régulière.

L'hon. M. CHEVRIER: On n'a pas agi précipitamment.

M. NICHOLSON: Il y a eu des observations grossières au cours de nos délibérations.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'en ai pas fait.

M. NICHOLSON: Non, mais je crois qu'on a fait un certain nombre d'observations grossières qui étaient injustifiées.

Le PRÉSIDENT: J'ai essayé de travailler avec le Comité. Je ne sais si vous étiez ici hier à 4 heures, monsieur Nicholson, mais j'ai proposé que le Comité m'avise de la date où je devrais demander aux employés supérieurs des Lignes aériennes Trans-Canada de venir ici. Le ministre m'a demandé quand j'aurais besoin de convoquer ces employés supérieurs. J'ai traité du sujet avec le Comité et celui-ci a pensé que nous devrions en finir avec les chemins de fer Nationaux du Canada aujourd'hui et que nous serions en mesure d'entendre les représentants des Lignes aériennes Trans-Canada demain. Il fallait qu'un des dirigeants vînt de Winnipeg et les dispositions nécessaires ont été prises. J'espère que je n'ai pas essayé de précipiter les choses. J'ai fait confiance au Comité dans la mesure où j'étais au courant de la situation, mais il faut parfois que j'aie de l'aide. Nous avons le reste de la matinée et cet après-midi pour discuter le rapport du vérificateur et cela ne peut certainement pas constituer de la précipitation.

M. NICHOLSON: Je ne me plains pas, mais j'estime, en principe, que quand le Parlement s'attend que nous examinions la régie des chemins de fer, que des membres ministériels ne devraient pas essayer de nous faire expédier ce travail à toute vitesse.

Le TÉMOIN:

Monsieur le Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre:

En conformité de l'article 13 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et du chapitre 12 des statuts de 1947, intitulé "Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux", nous avons vérifié les comptes du RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement. L'article 13 ci-dessus de la Loi de 1936 prescrit catégoriquement "Que le rapport des vérificateurs signalera toutes affaires qui, à leur avis, exigent considération ou remède".

Certificat de vérification

Notre certificat de vérification, au bas des comptes de 1947 publiés par le chemin de fer, contient les deux réserves précises que nous faisons à l'égard des comptes financiers, à savoir:

- a) Nous avons accepté toutes les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles ont été apportées dans les comptes du réseau au 1er janvier 1923, des livres des différentes compagnies et des chemins de fer de l'État, et

- b) En ce qui concerne les lignes au Canada, le chemin de fer n'applique la comptabilité de dépréciation au matériel que depuis le 1er janvier 1940, et continue d'appliquer la comptabilité de retrait aux propriétés immobilières.

La rubrique passifs éventuels dans le corps du bilan renvoie à une annexe qui explique, entre autres, les principaux facteurs servant à déterminer la capitalisation des pensions.

Sommaire du présent rapport

Outre notre certificat de vérification accompagnant les comptes de 1947 publiés par le chemin de fer, nous offrons au Parlement, à titre d'information et de sujet de réflexion, nos commentaires sous les rubriques suivantes:

État des revenus ensemble du réseau:	Page
Déficit de l'exercice 1947.....	4
Coût des salaires et des matériaux en comparaison des taux de transport et du volume du trafic.....	4
Charges fixes.....	5
Dépréciation et entretien.....	5
Coût futur de remplacement des facilités ferroviaires.....	5
Possibilités de désuétude ferroviaire.....	6
Primes d'assurance et opérations du Fonds.....	6
Frais de pensions en comparaison des calculs d'actuaire.....	7
Impôts.....	8
Actif.....	8
Baisse dans le cours des valeurs en portefeuille depuis la fin de 1947.....	10
Capital-actions, passif et réserves.....	10
Part de propriétaire—Dominion du Canada.....	11
Valeur du réseau pour le Dominion du point de vue de l'utilité nationale.....	12
Importants passifs éventuels—y compris capitalisation des pensions.....	12
Conversion des monnaies étrangères.....	13
Base de la comptabilité d'ensemble.....	13
Recommandations des années précédentes au Parlement.....	14
Portée générale de la vérification.....	14
Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	15

État des revenus d'ensemble du réseau déficit de l'exercice 1947

Le déficit de \$15,885,000 pour l'exercice 1947 s'établit brièvement comme suit:—

Surplus après provision pour frais généraux d'exploitation mais avant charges fixes et dépréciation.....	\$48,433,000
Moins: Charges fixes.....	45,926,000
Surplus avant dépréciation.....	\$ 2,507,000
Moins: Dépréciation du matériel du réseau et des propriétés immobilières aux États-Unis auxquels la dépréciation est applicable..	18,392,000
Déficit.....	\$15,885,000

Coût des salaires et des matériaux en comparaison des taux de transport et du volume du trafic

Les frais généraux d'exploitation consistent principalement en salaires et matériaux qui ont continué à coûter de plus en plus cher en 1947 sans être compensés par une augmentation dans les taux de transport sur les lignes au Canada comme celle accordée par l'*Interstate Commerce Commission* aux chemins de fer des États-Unis. En conséquence, l'exercice s'est terminé en déficit malgré que le volume général du trafic et les recettes correspondantes d'exploitation du réseau, \$438,198,000, n'aient jamais atteint de si gros chiffres en temps de paix. Faute d'envisager sérieusement cette situation de la part de tous les intérêts en jeu et de liveler en quelque sorte à la longue ce manque de proportions, nous devons dire au Parlement que le problème pourrait un jour causer des inquiétudes au Do-

minion et plus particulièrement s'il se produisait une sérieuse diminution dans le volume du trafic. Nous ne faisons ici allusion au Dominion qu'en sa qualité de propriétaire du réseau—et non par rapport à sa place naturelle dans le cadre économique général des taux de transport canadiens en comparaison du commerce intérieur et extérieur du Canada.

A la date du présent rapport, la Commission des transports du Canada n'a pas encore rendu de décision à l'égard de la récente enquête sur les taux de transport des lignes au Canada. Quelle que soit l'augmentation des taux domestiques accordée aux chemins de fer canadiens, à la suite de leur requête, pour suppléer à la récente majoration des taux internationaux et du tarif spécial d'importation et d'exportation, elle viendra en aide au réseau National, mais le degré auquel cette aide permettra de résoudre plus ou moins en permanence les problèmes économiques du réseau, dépendra non seulement des proportions de l'augmentation autorisée dans les taux domestiques, mais aussi des changements qui se produiront à l'avenir dans les coûts essentiels d'exploitation, les charges fixes et le volume du trafic.

Charges fixes

Les charges fixes de l'État des revenus, mentionnées dans le sommaire ci-dessus et conformes aux principes définis par l'*Interstate Commerce Commission*, s'appliquent aux intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public, aux intérêts sur les prêts de l'État, aux intérêts sur la dette non consolidée, à l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée et aux loyers de lignes et de matériel. La proportion des charges fixes au revenu d'exploitation est de 10.5%. Nous attirons de nouveau l'attention du Parlement sur ce montant hors de proportion des charges fixes du réseau National par comparaison avec les autres gros chemins de fer de l'Amérique du Nord.

La moyenne du taux d'intérêt sur la dette consolidée est de 4.10% et celle des intérêts sur les prêts de l'État de 2.90%, soit un taux mixte de 3.45% à la fin de l'exercice.

Dépréciation et entretien

En ce qui concerne les propriétés immobilières "sujettes à dépréciation"—et comprenant, d'après la définition de l'ordonnance de 1943 de l'*Interstate Commerce Commission*, ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la charpente de la voie—une réserve de dépréciation au taux mixte d'environ 1 2/5% a été créée au cours de l'exercice pour les lignes du réseau aux États-Unis, conformément aux dispositions de l'ordonnance de 1943, tandis que les lignes au Canada débitent au moyen des comptes d'entretien de la voie et des constructions la perte de valeur utile au moment du remplacement ou du retrait.

M. JACKMAN: Puis-je interrompre? Quel a été le montant à 1 2/5% p. 100 pour la dépréciation par rapport à ce poste sur les lignes aux États-Unis, et quel a été le montant de la dépréciation au chapitre des retraits par rapport à la somme totale des bénéfices du réseau canadien?

M. MATTHEWS: Vous avez demandé en premier lieu quel montant imputé pour la dépréciation sur les lignes du National-Canadien?

M. JACKMAN: Quelle a été la valeur des propriétés aux États-Unis qui constitueraient des propriétés immobilières sujettes à dépréciation; et la deuxième question, quel le a été le montant de la dépréciation à ce taux que vous avez donné,—150 p. 100?

M. MATTHEWS: En réponse à votre première question, monsieur Jackman, quant à la valeur des propriétés sur les lignes aux États-Unis sujettes à dépréciation, le montant est de \$67,739,000; et le montant accumulé a été de \$952,000, soit à un taux moyen de 1 2/5 p. 100.

M. JACKMAN: Et au Canada, les propriétés sujettes à la dépréciation se chiffrent à combien?

M. MATTHEWS: Je ne pourrais vous le dire, monsieur Jackman. On n'en a jamais inventorié la valeur. Vous comprenez, aux États-Unis, les règlements de l'*Interstate Commerce Commission* exigent que les propriétés soient évaluées pour fins de dépréciation. Nous n'avons pas de chiffre semblable par rapport aux propriétés canadiennes.

M. JACKMAN: Les comptes de bureau du réseau National-Canadien comportent-ils des détails indiquant la valeur comptable des propriétés immobilières sujettes à la dépréciation?

M. MATTHEWS: Comportent-ils quoi?

M. JACKMAN: La valeur comptable des propriétés immobilières. Je crois que vous les avez désignées ainsi. Par rapport à celles qui correspondent aux propriétés immobilières sujettes à la dépréciation aux termes des règlements de l'I.C.C.

M. MATTHEWS: On n'a pas dressé des chiffres d'évaluation par rapport à la compagnie canadienne semblables à ceux qui ont été compilés aux États-Unis, monsieur Jackman. Ces chiffres ne sont pas accessibles.

M. JACKMAN: Ne pourrions-nous pas faire une estimation? Disons que l'exploitation du réseau est répartie dans la proportion de 10 p. 100 aux États-Unis et 90 p. 100 au Canada. Serait-il juste de supposer que la propriété au Canada sujette à la dépréciation serait,—tout d'abord, quelle est la valeur des propriétés aux États-Unis et au Canada en termes de pourcentage?

M. MATTHEWS: Eh bien! ce serait une conjecture d'estimer le chiffre des propriétés au Canada comparativement à celles du *Grand Trunk Western* et du *Central Vermont*; et le chiffre ne serait pas nécessairement comparable à celui des propriétés au Canada à cause de la construction et d'autres facteurs qui pourraient faire toute une différence. Mais je suppose que vous pourriez faire une estimation pour vos propres fins, si vous le voulez, en vous servant du parcours milliaire aux États-Unis comme base de comparaison. Je suppose qu'il serait possible de procéder de cette façon, monsieur Jackman, mais nous ne voudrions pas faire une estimation de ce qui constitue le montant. Mais vous pourriez prendre les milles de voie des lignes des États-Unis et les comparer au réseau ici.

M. JACKMAN: Quel est le rapport entre la longueur totale des voies aux États-Unis et celle au Canada?

M. MATTHEWS: La longueur totale des chemins de fer Nationaux du Canada est de 23,473 milles, et cette longueur est répartie dans la proportion de 21,687 milles au Canada et de 1,786 milles aux États-Unis.

M. JACKMAN: Ce ne serait peut-être pas un chiffre inexact comme base de calcul pour faire une estimation approximative de la valeur des propriétés ferroviaires au Canada sujettes à la dépréciation.

M. MATTHEWS: La situation est différente au Canada, mais vous pourriez peut-être faire une estimation en vous basant sur leur longueur milliaire.

M. JACKMAN: Quelle somme proportionnellement correspondante est imputée au Canada au chapitre de la dépréciation sur les propriétés immobilières en vertu du programme de dépréciation par voie de retraits?

M. MATTHEWS: Vous entendez, quelle somme a été imputée au compte d'exploitation pour le retrait de propriétés du réseau National?

M. JACKMAN: Oui. J'essaie d'obtenir le chiffre correspondant des lignes canadiennes comparativement au chiffre de \$952,000 qui a été calculé sous le régime des règlements de l'I.C.C., aux États-Unis.

M. MATTHEWS: Eh bien! le montant des retraits imputé à l'entretien de la voie et aux constructions en 1947 s'est totalisé à \$881,509. Ce chiffre se rapporte

principalement aux lignes canadiennes. Il couvre à la fois les retraits et les remplacements que l'on pourrait décrire en général sous le nom de propriétés immobilières sujettes à dépréciation.

M. JACKMAN: Est-ce que cela ne constituerait pas la méthode que nous employons pour pourvoir à la dépréciation de nos propriétés ferroviaires au Canada par opposition à la dépréciation comptable?

M. MATTHEWS: Oui. Il n'existe pas de dépréciation comptable au Canada par application aux propriétés immobilières.

M. JACKMAN: En votre qualité de vérificateur du réseau, monsieur Matthews, que pensez-vous des règlements de l'I.C.C. qui exigent qu'une dépréciation de \$952,000 soit établie par rapport aux propriétés dont la valeur est fixée à \$57,000,000 dans les livres, aux États-Unis, et d'une dépréciation de \$881,000 seulement fixée en vertu de ce programme de retraits et de remplacements par rapport à des propriétés au Canada dont la valeur se chiffre peut-être à \$700,000,000?

M. MATTHEWS: Monsieur Jackman, vous avez entendu les opinions qui ont été exprimées l'an dernier. Vous vous souviendrez qu'il existe une divergence de vues sur ce sujet entre les administrateurs du réseau et nous. Nous avons énoncé nos opinions sur cette question dès le jour où nous avons été nommés vérificateurs sous l'empire de la Loi des chemins de fer Nationaux du Canada, et vous avez eu l'occasion l'an dernier d'entendre le point de vue des dirigeants du réseau. Pour ce qui nous concerne, je crois que nous n'avons rien à ajouter à ce que nous avons dit déjà, si ce n'est qu'avec la fuite d'une autre année nous estimons que nous devons tenir compte du fait que nous vivons à une époque à modifications rapides. Quant au réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, je voudrais réitérer ce que j'ai déjà dit et exprimé clairement dans notre rapport de 1946: toutes les propriétés sont maintenues dans un état très efficace, mais il y a un point où nous, les vérificateurs de ces propriétés, estimons que lorsque nous faisons rapport au Parlement nous devons envisager la situation sous un aspect plus large. A l'heure actuelle, toutes les entreprises embrassent trois principaux intéressés. Il y a le propriétaire, la main-d'oeuvre et le client. Chacun a un intérêt particulier à servir. Il y a eu un temps où les propriétaires d'entreprises se faisaient une certaine gloire de parler de leurs bénéfices. Il existe aujourd'hui une tendance de la part des administrateurs, particulièrement en raison des conditions d'inflation, d'une nature ou d'une autre, à s'excuser de réaliser des bénéfices. Vous trouverez aujourd'hui aux États-Unis plusieurs de ces compagnies qui essaient d'expliquer pourquoi leurs bénéfices sont si élevés. Vous constaterez que dans certains cas leurs bénéfices annuels ont peut-être été le double de ce qu'ils étaient l'année précédente. Vous vous rendez compte qu'ils veulent s'excuser, et ils essaient d'expliquer à leurs actionnaires qu'en prenant le chiffre d'affaires de 1939 ou de quelque autre année comme base, qu'ils ne réalisent pas de plus gros bénéfices sur leur chiffre d'affaires qu'à cette époque-là. Puis, nous passons à la main-d'oeuvre. La main-d'oeuvre en ces temps-ci se préoccupe d'abord des facteurs qu'elle relève dans le budget familial. Elle doit faire face au coût de la vie. Puis, les ouvriers jettent un coup d'oeil sur ces bénéfices. Les administrateurs sont conscients aussi que les ouvriers se tiendront renseignés sur la nature des conditions ci-dessus. Quant au client, il reçoit sa facture pour la marchandise ou les frais de transport ou toute autre chose et il l'examine à son point de vue.

Tout cela mène à la conclusion qu'aujourd'hui cette question revêt de l'importance pour toute entreprise; et nous estimons que les chemins de fer Nationaux du Canada ne constituent pas une exception simplement parce qu'ils sont possédés par l'État. Il en résulte donc que tous leurs frais doivent être énumérés dans leur état annuel non seulement pour la gouverne de leurs actionnaires mais aussi pour la gouverne de plusieurs autres intéressés qui le lisent. Aussi, estimons-nous qu'en ce qui regarde la dépréciation aujourd'hui, étant donné que les frais de remplace-

ment haussent si rapidement, ici encore si quelqu'un veut prendre la peine de lire les rapports des grosses compagnies des États-Unis, elles informent leurs actionnaires dans certains cas, qu'elles font affaires d'une part sous le régime d'un dollar dont la valeur est artificiellement accrue et d'autre part, n'exigent pour l'usage des installations qu'une somme basée sur leur coût qui, dans bien des cas, représente tout au plus la moitié de ce qu'il leur en coûterait pour les remplacer. Voici quelle a été la conséquence de cette situation: prenez les aciéries, par exemple. Elles sont allées jusqu'à dire dans leurs rapports annuels qu'en plus de la dépréciation elles avaient affecté des fonds à même leurs recettes pour suppléer aux imputations au compte de la dépréciation afin de composer le dollar d'une valeur artificiellement accrue qu'elles encaissent dans leurs ventes. Et c'est pour ce motif que nous estimons, eu égard aussi au fait que dans le domaine du transport il est nécessaire de temps à autre de demander aux autorités de réviser les tarifs-marchandises et de répondre à d'autres exigences en matière de revenus, qu'il faut négocier continuellement avec la main-d'oeuvre. Nous estimons qu'il importe plus que jamais aujourd'hui que les frais, tous les frais inhérents à l'exploitation de toute propriété, soient énumérés dans les comptes des compagnies, à cause de ces facteurs dont j'ai parlé. La dépréciation constitue un de ces facteurs. Dans le domaine ferroviaire tout comme dans le domaine d'autres industries lourdes, la question du coût de l'utilisation des installations par rapport au dollar de revenu figure au tout premier plan. Aussi, est-il de haute importance que le compte expose avec la plus grande clarté les frais que comportent les services rendus au cours de toute année donnée. Et à notre avis, vu que la valeur du matériel est déjà dépréciée il y a aussi des arguments valables pour qu'on reconnaisse de quelque façon les frais par rapport à l'usage d'importantes unités de propriétés immobilières de toute entreprise. C'est la raison pour laquelle nous recommandons de nouveau au Parement dans notre rapport que la question de la dépréciation des propriétés immobilières soit étudiée davantage.

M. JACKMAN: Alors, monsieur Matthews, dois-je comprendre qu'au lieu de réserves de dépréciation qui ne sont pas imputées aux recettes d'exploitation, d'après la méthode de comptabilité que suit le réseau National au Canada l'équivalent de la dépréciation est constitué d'une perte de valeur utile quand certaines voies et construction sont remplacées; puis, il en résulterait l'affectation de certaines sommes à titre de réserve. Or, monsieur le président, je me demande si quelqu'un répondrait à cette question. Si le chemin de fer n'était pas virtuellement contraint d'utiliser tout son matériel disponible en fait de voies et de construction en raison du plus fort chiffre de trafic jamais constaté, n'y aurait-il pas eu plus de retraits et de remplacements, et s'il en était ainsi, les réserves au lieu de se totaliser à \$881,000 constitueraient un montant très sensiblement plus élevé. L'état de choses ci-haut résulte des conditions tenant à l'exploitation plutôt qu'au libre arbitre de l'administration elle-même. Si nous vivions à une époque où les conditions seraient plus normales, une somme beaucoup plus forte ne serait-elle pas imputée au chapitre des remplacements et des retraits?

M. MATTHEWS: Il s'ensuit naturellement, monsieur Jackman, que toutes les installations ferroviaires seront maintenues lorsque l'exploitation atteindra presque le maximum par opposition à l'exploitation effectuée à un rythme plus ralenti; et j'écrois que si nous jetons un regard sur les années passées les retraits auraient été plus nombreux en toute année donnée durant laquelle le trafic s'établissait au niveau élevé que nous constatons actuellement.

M. JACKMAN: Qu'est-ce que le Parlement doit conclure du fait qu'à même des propriétés d'une valeur de \$67,000,000 sujettes à la dépréciation aux États-Unis, y compris une réserve de \$9,250,000 constituée sous l'autorité de l'I.C.C., —et \$67,000,000 représentent moins de 10 p. 100 de toutes les propriétés du réseau—, sur l'autre 90 p. 100, \$881,000 seulement ont été affectés au compte de dépréciation en vertu de ce programme de retraits et de remplacements, et

le 90 p. 100 constitue un montant moindre au Canada que le 10 p. 100; quelle conclusion le Parlement doit-il tirer de cela?

M. MATTHEWS: Simplement que des imputations au chapitre de la dépréciation ne sont pas effectuées sur les lignes canadiennes.

M. JACKMAN: Ou qu'il n'y a pas d'autres imputations qui, dans l'ensemble, correspondraient à l'imputation de 1 2/5 p. 100 au chapitre de la dépréciation en vertu des règlements de l'I.C.C.?

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. JACKMAN: En d'autres termes, vous avez imputé une somme de \$952,000 par rapport à des propriétés aux États-Unis évaluées à \$67,000,000, et en vertu de notre système au Canada, nous avons imputé \$881,000 seulement au chapitre de la dépréciation par voie du compte de retraits et de remplacements en ce qui concerne des propriétés représentant 90 p. 100 ou plus du total; c'est un fait, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Ce compte n'est pas constitué à titre de compte de dépréciation; il s'agit de la défalcation effective d'une propriété qui a été mise au rancart sans aucune perte de service.

M. JACKMAN: Est-il exact de dire que le régime des retraits et des renouvellements tient lieu de la dépréciation; n'est-il pas vrai qu'il n'existe aucun autre compte de dépréciation par rapport aux voies et aux constructions?

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question concernant la comptabilité uniforme sous le régime de l'I.C.C.? Il y a quelques années, quand nous avons étudié le sujet à fond, les vérificateurs ou l'administration ont donné deux raisons pour ne pas adopter la comptabilité de l'I.C.C. au Canada. Voici quelles étaient ces deux raisons: tout d'abord, les chemins de fer américains avaient adopté ce mode de comptabilité en partie à cause de leurs fortes recettes en temps de guerre; ils voulaient imputer d'aussi fortes sommes qu'ils le pouvaient. Par ailleurs, la comptabilité de dépréciation par application aux voies et constructions constituait une modalité plutôt nouvelle aux États-Unis, et il importait de voir quels résultats elle donnerait avant de songer davantage à son adoption au Canada. La deuxième raison était que vu la rareté de préposés aux écritures durant la guerre, il était inopportun d'affecter plusieurs des employés du personnel de la comptabilité ferroviaire au travail que comporterait l'établissement d'un compte des propriétés qui seraient sujettes à la dépréciation?

M. MATTHEWS: Oui, nous avons dit cela il y a plusieurs années.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander ce que vous pensez des résultats acquis aux États-Unis au cours des années? Ce système a-t-il donné satisfaction là-bas?

M. MATTHEWS: L'*Interstate Commerce Commission* n'a pas donné le moindre signe qu'elle entend abandonner le régime qu'elle a institué en 1943. En 1928, l'*Interstate Commerce Commission* a établi une série de règlements visant à régir la dépréciation, qui étaient des modèles de perfection en théorie, mais il a fallu que s'écoule la période de 1928 à 1943 avant que la Commission finisse par en rendre l'application efficace. Or, cinq ans se sont écoulés dans l'intervalle, et, nous savons que l'*Interstate Commerce Commission* n'a pas manifesté d'intention de révoquer la décision qu'elle a prise après quinze années d'études et de négociations entre les chemins de fer américains.

J'ai entendu dire à maintes reprises que ces derniers s'étaient opposés à la comptabilité relative à la dépréciation de leurs propriétés immobilières à cause des bénéfices qu'ils réalisent et ils l'ont vue d'un bon oeil dès 1942 du point de vue des impôts. Quoi qu'il en soit, il n'en reste pas moins vrai qu'il se produit un épuisement par rapport à toute propriété immobilière ou à toute autre entreprise. Vous entendrez dire parfois que si vous établissez un taux de 2 p. 100

et qu'après quarante ans une construction peut être en aussi bon état qu'elle l'était quand vous l'avez érigée; cependant, il viendra un temps où en raison du fait que la construction,—n'importe quelle sorte de construction,—est détériorée, il se peut qu'elle n'ait plus aucune valeur économique. Nous constatons cela dans bien des cas. Prenez le cas de l'hôtel du Pacifique-Canadien à Vancouver, par exemple. Cet hôtel durerait cent ans, mais il n'en reste pas moins vrai qu'il a cessé de constituer l'hôtel qu'on s'était proposé. Aussi, l'élément de désuétude revêt une très grande importance dans cette question de dépréciation. En fait, quand l'I.C.C. traite de dépréciation elle fait allusion à la désuétude.

M. JACKMAN: Est-ce que cet organisme fait entrer la désuétude en ligne de compte comme élément de dépréciation dans son système de comptabilité?

M. MATTHEWS: Effectivement; car lorsqu'il traite de ce qui est la base de la dépréciation, il énumère les éléments d'usure et inclut la désuétude parmi les autres éléments. Ce facteur que constitue la perte de la valeur utile ne se rattache pas uniquement à l'usure, et en cette période à transformations la désuétude constitue de plus en plus un facteur qu'une entreprise doit faire entrer en ligne de compte quand elle fait l'examen des frais annuels d'exploitation. Je crois qu'il convient de dire, cependant, que l'on laisse très peu de latitude lorsqu'il s'agit de la partie des propriétés immobilières constituées des voies et des ouvrages s'y rapportant. L'I.C.C. ne pourvoit pas à la dépréciation telle quelle pour des articles tels que les traverses, les rails et autres matériaux de voie et le ballast. Par contre, elle exige,—et les lignes canadiennes suivent cette modalité— lorsque des rails sont enlevés, disons qu'il s'agit d'un rail de 100 livres, qu'on pose de nouveau un rail de 100 livres. L'imputation à l'exploitation est ajoutée à ses dépenses courantes. Ainsi, vous voyez que dans la mesure où il s'agit du remplacement de la charpente de la voie, ce système répondra très bien à cette situation. Mais c'est par rapport aux propriétés immobilières soi-disant sujettes à dépréciation définies par l'I.C.C., que nous n'avons cessé de signaler au Parlement la nécessité d'étudier cette question, et nous sommes plus persuadés de cette nécessité que jamais auparavant à cause de la nouvelle situation. Nous devons toujours nous rappeler que bien que l'on puisse dire que les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada ne servent jamais de base, il n'en reste pas moins vrai que si nous entendons parler de frais nous devrions tout inclure, et les propriétés immobilières, indépendamment des voies, constituent certainement une installation qui figure sous une forme ou une autre dans les frais.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est 1 heure, nous allons suspendre la séance jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le 21 AVRIL 1948.

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: M. Matthews répondait aux questions de M. Jackman.

M. McLURE: Je voudrais faire une observation avant que nous reprenions nos délibérations. Je tiendrais à féliciter M. Thompson, du service des relations extérieures et de la publicité générale, du magnifique travail qu'il a accompli dans la préparation du rapport.

M. MATTHEWS:

Quant à la charpente de la voie, c'est-à-dire les traverses, les rails, les autres matériaux de la voie et le ballast, que l'ordonnance de 1943 de l'*Interstate Commerce Commission* définit comme "non sujets à dépréciation", la perte de valeur utile est débitée au moyen des comptes d'entretien

de la voie et des constructions au moment du remplacement sur les lignes au Canada ainsi que sur les lignes aux États-Unis du réseau.

Une réserve de dépréciation a été créée au moyen des comptes d'entretien du matériel pour le matériel des lignes du réseau au Canada et aux États-Unis, et le taux annuel de dépréciation de 3 1/3% employé pour le matériel des lignes au Canada est comparable aux taux mixtes les plus récents adoptés par les chemins de fer de première classe aux États-Unis sous l'autorité de l'*Interstate Commerce Commission*.

M. JACKMAN: Pourrions-nous obtenir le chiffre de dépréciation imputé au matériel des lignes aux États-Unis?

M. MATTHEWS: Pour l'année?

M. JACKMAN: Oui.

M. MATTHEWS: J'ai peut-être ce renseignement. Je vais voir.

M. JACKMAN: M. Cooper l'a peut-être à portée de la main.

M. MATTHEWS: Peut-être.

M. LAFONTAINE: Pourrions-nous faire lire le rapport d'abord quitte à poser des questions ensuite?

Le PRÉSIDENT: Que pensez-vous de cette proposition, messieurs?

M. JACKMAN: Je crois que nous pouvons avancer assez rapidement comme nous nous y prenons. Peut-être devons-nous revenir à la lecture du rapport avant l'interrogatoire; c'est ma seule suggestion.

Le PRÉSIDENT: Vous croyez qu'il vaut mieux poser des questions à mesure que nous avançons?

M. JACKMAN: Je crois que nous avancerons plus rapidement.

M. HAZEN: Allons-nous poser des questions à mesure que nous avançons ou prendre connaissance du rapport et poser des questions ensuite, ou bien nous sera-t-il permis de poser des questions à la fois pendant et après la lecture du rapport?

Le PRÉSIDENT: Quand nous avons commencé je pensais que lecture serait faite du rapport et que les questions seraient posées ensuite, mais M. Jackman est intervenu lorsque la question de la dépréciation et de l'entretien a surgi. Je ne l'ai pas arrêté. Si vous préférez que M. Matthews lise tout le rapport avant que des questions soient posées nous pouvons procéder de cette façon.

M. LAFONTAINE: Ce serait le procédé le plus satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: Très bien, vous avez la parole, monsieur Matthews. Nous en finirons avec la lecture et poserons des questions ensuite.

M. JACKMAN: Puis-je faire observer que c'est un long rapport et il peut s'y trouver certaines parties dont il n'y aura lieu de faire mention plus tard qu'en citant les titres. Je crois que l'on devrait en finir avec le présent paragraphe. A moins qu'il n'existe quelque raison très valable, à moins que cela n'incommode d'autres députés, je serais très en faveur de continuer à poser des questions à mesure que nous avançons.

Le PRÉSIDENT: Que pensez-vous de la lecture intégrale du rapport? Croyez-vous qu'il soit nécessaire de le lire intégralement?

M. JACKMAN: Je crois que nous pouvons en éliminer une bonne partie à brève échéance.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons peut-être en éliminer une partie qui n'est pas très importante, à mesure que nous avançons. Cela vous agrée-t-il? Très bien, nous allons essayer d'en éliminer une partie à mesure que nous avançons et nous poserons des questions en cours de lecture.

M. MATTHEWS: Vous voulez les détails, M. Jackman. Je vais vous procurer ces données.

Les comptes d'entretien du matériel indiquent qu'un montant de \$8,000,000 a été utilisé en 1947 à même la réserve pour entretien ultérieur. Aucun montant de la réserve n'a été utilisé pour l'entretien de la voie et des constructions.

M. JACKMAN: Les \$8,000,000 sont-ils en plus de la dépréciation régulière de 3½ p. 100 du matériel des lignes canadiennes, ou bien ont-ils fait partie du 3½ p. 100?

M. MATTHEWS: Eh bien! cela figure dans l'autre colonne du compte. Les \$8,000,000 représentent une utilisation de la réserve et une somme créditée aux comptes d'entretien. La dépréciation de \$8,000,000 est une imputation. Quant à ces \$8,000,000, si vous vous reportez au compte de l'entretien du matériel à la page 16 du rapport sur les chemins de fer, vous y relèverez le dernier poste, entretien différé, en italique.

M. JACKMAN: Oui, \$25,000,000.

M. MATTHEWS: Cette somme de \$8,000,000 utilisée, il reste encore \$25,000,000 dans la réserve.

M. JACKMAN: Je veux savoir si le 3½ p. 100 a été imputé à l'exploitation l'an dernier, et en plus \$8,000,000 retirés du compte d'entretien du matériel? Est-ce exact?

M. MATTHEWS: Ce n'est pas en plus.

M. JACKMAN: Je voulais simplement savoir si on a exagéré l'état des recettes l'an dernier en raison du compte d'entretien différé qui avait été établi au cours des années antérieures. Un pourcentage intégral de 3½ p. 100 a bel et bien été imputé au compte d'exploitation l'an dernier?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: C'est tout ce je veux savoir.

M. MATTHEWS: Quant à la dépréciation, les imputations par rapport au matériel sont très complètes.

Outre les frais de dépréciation et ceux de perte de valeur utile débités au moment du remplacement ou du retrait, les comptes d'entretien comprennent en général le coût des réparations "au jour le jour" ou "courantes", et les renouvellements partiels sur les lignes au Canada et aux États-Unis. Ces réparations et ces renouvellements partiels sont des frais reconnus d'entretien, que la comptabilité de dépréciation soit en vigueur ou non.

En ce qui concerne le programme d'entretien, nous avons reçu, de la part des fonctionnaires compétents, des certificats attestant que, sous réserve du solde inutilisé de \$25,000,000 dans la réserve pour entretien ultérieur, les propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice.

Quant aux retraits de propriétés immobilières et de matériel, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats voulant que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, tous les retraits rendus nécessaires au cours de l'exercice par l'usage et la désuétude, ont été effectués et qu'avis en a été donné au service de la comptabilité.

Coût futur de remplacement des installations ferroviaires

Les frais de dépréciation en 1947 et ceux de perte de valeur utile débités au moment du remplacement ou du retrait, mentionnés plus haut, sont (à part les remplacements de la charpente de la voie) calculés d'après

leur coût comptable d'origine. Cette méthode est conforme aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission*. En vue, toutefois, de la hausse sensible, au cours des dernières années, dans les frais de remplacement, nous invitons le Parlement à songer à l'effet possible des remplacements à l'avenir sur les futurs frais d'exploitation du réseau applicables à l'usage de ses nombreuses installations. Le problème n'intéresse sans doute pas seulement le réseau National, mais il est commun à tous les chemins de fer et aux industries "lourdes" en général en vue de leur grosse proportion de "dépréciation" ou de "déperdition" dans leurs immobilisations par rapport au revenu annuel ou au montant des dépenses.

M. JACKMAN: Puis-je m'enquérir si les vérificateurs ont des rapports quelconques avec le conseil d'administration ou ces rapports sont-ils limités à la régie, et surtout au Parlement, naturellement; discutez-vous ces questions à des réunions du conseil?

M. MATTHEWS: Avec le conseil?

M. JACKMAN: Oui.

M. MATTHEWS: Non. Nous n'avons jamais fait une telle demande.

Possibilités de désuétude ferroviaire

Quoique la désuétude n'ait pas particulièrement posé de problème, du moins du point de vue de la comptabilité, aux chemins de fer en général pendant les dix dernières années par suite de la demande inaccoutumée pour les services de transport de toute sorte, il serait bon néanmoins que le Parlement ne perde pas de vue la nature, les causes fondamentales et les possibilités de désuétude ferroviaire au sujet desquelles nous offrons les explications suivantes:

- a) La désuétude peut être définie comme un facteur de perte de capital due à des causes autres que la perte de valeur utile à laquelle on s'attend par suite de l'usure et de l'action des éléments pendant la durée ordinaire de service. Dans ces circonstances, une partie des moyens de transport est mise au rancart—particulièrement le vieux matériel.
- b) La désuétude dans le passé a été principalement attribuable à trois causes, savoir:
 - (i) La création en proportions anormales d'installations pour satisfaire le public ou soutenir la concurrence aux époques d'expansion nationale dans les débuts, de prospérité financière, de guerre, etc., suivies nécessairement de longues années de marasme économique et plus tard par ce qu'on peut appeler des époques simplement normales;
 - (ii) Les préférences du public pour certains genres de services de transport—autres que ceux fournis par les chemins de fer, et
 - (iii) Les perfectionnements apportés aux moyens de transport dans l'intérêt de la sécurité publique ou pour combattre la concurrence sous le rapport de la main-d'oeuvre et des frais essentiels d'exploitation.
- c) Les possibilités de désuétude, à notre avis, dépendent principalement des facteurs suivants:
 - (i) Les disponibilités de nouveaux capitaux et le point auquel les chemins de fer peuvent supporter le fardeau de plus grosses charges fixes;
 - (ii) Le degré d'expansion et de réglementation de l'exploitation des autobus, des camions, des voies intérieures navigables et des lignes aériennes;

- (iii) Le degré d'exploitation en commun des chemins de fer en général — par des mesures statutaires ou par collaboration volontaire;
- (iv) Le nombre d'automobiles par tête d'habitants, et
- (v) L'accroissement de population, la tournure générale de la situation économique à l'étranger et au pays, etc.

Dans les cas où un programme de généreuses réserves de dépréciation pour les propriétés immobilières "sujettes à dépréciation", ainsi que pour le matériel, est en vigueur depuis longtemps, l'effet de la désuétude ne sera pas aussi prononcé que dans ceux où la comptabilité de retrait a été appliquée pendant une partie considérable de la durée utile des facilités.

M. JACKMAN: Dans la dernière phrase de l'alinéa a) vous dites:

Dans ces circonstances, une partie des moyens de transport est mise au rancart, — particulièrement le vieux matériel.

Ce texte comporte-t-il quelque chose que vous voudriez préciser parce que ce n'est qu'un exposé général qui ne signifie rien au Comité?

M. MATTHEWS: Il va sans dire que tous les chemins de fer ont vu cette situation surgir dans les années 1930. Même ceux des États-Unis qui avaient adopté une comptabilité de dépréciation il y a plusieurs années ont vu leur chiffre de trafic fléchir très bas et se sont trouvés dans la nécessité d'effectuer le retrait d'une assez forte proportion de matériel. Aux États-Unis, même sous le régime de la comptabilité de dépréciation, il a fallu défalquer une somme très appréciable et l'imputer aux surplus des chemins de fer. Ainsi que vous vous en souvenez, dans les premières années, les recettes des chemins de fer Nationaux du Canada sont tombées à moins de \$150,000,000. On a effectué le retrait de beaucoup de matériel en 1935, et le rapport entre ce retrait et les recettes anormalement faibles du temps n'a guère besoin d'être expliqué. Quant à l'avenir, n'importe qui peut hasarder une conjecture sur la tendance qu'accusera le trafic au pays au cours des cinq prochaines années. Les facteurs, qui, estimons-nous, influenceront sur cette situation sont énoncés, et cela dépend aussi du rythme de la désuétude. Si la désuétude se produit par suite du développement d'un nouveau genre d'installations qui réduit le coût de l'exploitation, la perte résultant de la désuétude n'est pas grave, mais si elle résulte d'un fléchissement sérieux du chiffre du trafic, ainsi que cela est arrivé, nous estimons que la comptabilité de dépréciation constitue pour le moins une mesure de sauvegarde contre cette possibilité.

M. JACKMAN: Cette désuétude dont vous parlez se rapporte surtout à ce qui pourrait se produire dans l'avenir au lieu de se rapporter à ce que l'on peut constater présentement.

M. MATTHEWS: Je ne crois pas que personne puisse se prononcer aujourd'hui. Si on lit les prévisions faites depuis deux ans, et si on se rend compte combien la majorité des experts ont fait erreur alors sur ce qui devait arriver en 1947, on doit se rendre compte que dans une période d'inflation telle que celle que nous traversons, c'est tout au plus une conjecture. Je ne dispose pas de moyens qui me permettent de savoir quelle sera la tendance des conditions économiques au pays au cours des cinq prochaines années. Cela dépend de plusieurs facteurs indépendants de la volonté de tout pays par lui-même aujourd'hui. Nous vivons dans un monde où les affaires d'un continent produisent un effet bien net sur celles d'un autre continent. En d'autres termes, le temps où l'on pouvait pratiquer l'autarchie est passé, de sorte que si quelqu'un peut nous dire quelle sera la situation dans l'Europe occidentale dans cinq ans, par exemple, nous pourrions avoir une idée assez juste de ce que nous pouvons prévoir. Dans le moment je ne crois pas qu'une personne quelconque puisse entrevoir l'avenir plus loin que cela.

M. NICHOLSON: Je suppose que la construction d'une route canadienne praticable en toutes saisons pourrait influencer sur la situation.

M. MATTHEWS: Plusieurs facteurs peuvent influencer sur la situation.

M. HAZEN: Le réseau applique-t-il depuis longtemps un programme visant le maintien d'une réserve de dépréciation généreuse? Je parle du dernier paragraphe. Je ne le comprends pas.

M. MATTHEWS: Il va sans dire que les lignes des États-Unis suivent depuis longtemps la comptabilité de dépréciation parce qu'elles tombent sous la juridiction de l'*Interstate Commerce Commission*, mais la comptabilité de dépréciation a été appliquée au matériel en 1940, sur les lignes canadiennes, de sorte que vous avez huit ans de dépréciation accumulée par rapport au matériel, mais rien par rapport aux propriétés immobilières du réseau.

Primes d'assurance et opérations du fonds

Les primes d'assurance ne sont pas débitées aux frais d'exploitation applicables à la plus grande partie des risques portés directement au compte du réseau dans le fonds d'assurance. Les profits sur les opérations générales du fonds en 1947 sont crédités aux revenus divers tandis que le montant correspondant d'argent liquide est transféré au compte courant de caisse du chemin de fer.

Le fonds et la réserve correspondante sont maintenus à leur présent niveau général depuis plusieurs années. L'augmentation continuelle des frais de remplacement au cours de ces dernières années et son effet possible sur le montant des assurances payables par le fonds pose un problème dont le Conseil d'administration du réseau n'a pas manqué de tenir compte.

M. JACKMAN: Si j'ai bonne mémoire, n'est-il pas exact que le fonds d'assurance était censé comporter une encaisse suffisante, sinon plus que suffisante pour parer aux risques?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: De sorte que le gain du fonds a été porté à votre état de recettes générales au lieu d'être crédité au fonds même?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: Les administrateurs ont-ils pris quelque décision relativement aux frais supplémentaires qui se rapportent au matériel neuf?

M. VAUGHAN: On en a tenu compte et il a été décidé que les \$12,000,000 que nous avons affectés à titre de réserve suffisent à répondre à la situation.

M. JACKMAN: Par rapport à l'année 1948 vous estimez que vous devriez prendre le gain du fonds et transférer ce montant?

M. VAUGHAN: Non, nous pensons que si nous maintenons ce fonds au chiffre de \$12,000,000, cette somme suffira à nos besoins.

Frais de pensions en comparaison des calculs d'actuaire

Les frais de pensions par voie des frais d'exploitation représentent la quote-part du chemin de fer sur les paiements aux employés en retraite en vertu de tous les plans du C.N.R., et l'augmentation dans la réserve pour la pension contractuelle relative à la portion du chemin de fer sur le montant approximatif du capital de tous les contrats en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935. On pourrait décrire ces frais d'une autre façon en disant qu'ils s'appliquent aux employés qui touchent une pension de retraite en 1947 en vertu de tous les plans du C.N.R., mais

pas aux pensions prévues pour les employés qui ne sont pas encore en retraite.

De temps en temps, pendant ces dernières années, des membres du Comité parlementaire permanent des chemins de fer ont demandé si les frais annuels de pensions d'après la base comptable ci-dessus étaient suffisants en comparaison des calculs d'actuaire à l'égard des pensions prévues pour l'avenir. Pour répondre à cette question, il faut tenir compte, entre autres choses, des facteurs possibles de rémunération et de contribution des employés, des revenus de placements, de la durée probable de la vie des employés et, dans la mesure possible, du renouvellement du personnel au cours d'un grand nombre d'années.

Les explications suivantes relatives à l'exercice 1947 offrent par conséquent un certain intérêt à cet égard:

- a) Un calcul approximatif d'après les méthodes actuarielles par les fonctionnaires du chemin de fer chargés de ces fonctions, indique que la portion des lignes au Canada des frais de pensions pour l'exercice 1947 excède de quelque \$3,700,000 le chiffre que les actuaire estiment nécessaire à la création d'un fonds de pension pour les employés actuellement en service. Il faut s'attendre qu'à la longue, d'après le système actuel de comptabilité, cet excédent diminuera graduellement et qu'en fin de compte c'est le contraire qui se produira.
- b) Le calcul ci-dessus des prévisions de pensions suppose en théorie qu'au 1er janvier 1947 tous les paiements de pensions en vigueur et toutes les réserves pour le personnel au service des lignes au Canada sont capitalisés au moyen d'une réserve générale pour les pensions.

Lignes aux États-Unis

- a) Pour les lignes aux États-Unis, la plus grande partie des pensions futures est perçue sous forme d'impôts payés au Gouvernement fédéral sous le régime de la Loi des pensions des chemins de fer dont la comptabilité, par voie de l'État des revenus, se conforme aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission*.
- b) Il est intéressant de remarquer que, outre les frais de pensions ci-dessus établis en vertu de la Loi sur les pensions de retraite, les règlements modifiés de l'*Interstate Commerce Commission* en vigueur depuis le 1er janvier 1948 stipulent ce qui suit:

“Un voiturier public peut tenir un compte de pensions par la méthode comptable pourvu qu'il ait établi un plan de retraite par lequel il s'engage à payer une pension aux employés en retraite. S'il adopte la méthode comptable, ce compte (Pensions et gratifications) doit être débité et le compte 769 (Réserves pour pensions et bien-être) crédité chaque mois des montants représentant les apports courants aux frais du voiturier. Les contributions des employés sont créditées directement au compte 769. Les frais de pensions sont débités au compte 769. Avant d'adopter la méthode comptable pour les pensions, le voiturier doit informer la Commission des détails du plan. Aucun montant ne doit être débité à ce compte en prévision de paiements discrétionnaires à l'avenir.”

Quant à cet aspect particulier, je devrais peut-être expliquer qu'antérieurement à l'adoption de ce règlement, l'*Interstate Commerce Commission* exigeait que les pensions futures à la charge de tout voiturier américain, autres que celles prévues par le paiement au moyen d'impôts, dussent constituer une réserve consolidée, c'est-à-dire, il fallait que les intéressés versent les sommes nécessaires. Il en est résulté que certains chemins de fer des États-Unis munis d'avoirs

suffisants pouvaient constituer une réserve relative aux pensions futures, tandis que d'autres qui ne disposaient pas des mêmes ressources ont été incapables de le faire. Aussi, ce nouveau règlement prévoit que tous les chemins de fer aux États-Unis pourront à compter du 1er janvier 1948, laisser s'accumuler leurs pensions futures sans se trouver dans l'obligation d'affecter une somme correspondante en espèces.

M. LOCKHART: Le témoin ou M. Vaughan pourrait peut-être répondre à la question que j'entends poser. Vu les frais très sensiblement accrus au chapitre des salaires, a-t-on songé à augmenter le chiffre des pensions?

M. VAUGHAN: Non. Nous n'avons pas modifié notre régime de pensions. Nous estimons qu'exception faite des pensions minima nos pensions sont suffisantes. Le coût additionnel qu'entraînerait la modification de notre régime de pensions comporterait une si forte somme que nous croyons que nos moyens ne nous le permettent pas.

M. LOCKHART: Est-ce que les pensions moins élevées sont jugées satisfaisantes?

M. VAUGHAN: M. Cooper a cité l'autre jour des chiffres qui indiquent comment un employé peut grossir sa pension. Si un employé contribue au fonds, il peut toucher une pension suffisante s'il compte une période de service raisonnable. S'il ne contribue pas au fonds il ne reçoit pas grand'chose en fait de pension.

M. LOCKHART: Et on ne songe pas à modifier le régime sous quelque rapport?

M. VAUGHAN: Non, monsieur; pas à l'heure actuelle.

M. FULTON: Est-ce que le témoin donnerait des précisions sur les alinéas *a*) et *b*) relativement aux lignes canadiennes? Je voudrais m'assurer si mon interprétation est juste. J'en conclus que le texte de l'alinéa *a*) veut dire que l'on a actuellement un fonds de pension qui dépasse ces \$3,700,000 de demandes de pension touchées d'avance?

M. MATTHEWS: Non. Ce texte constitue une tentative de répondre à une question soulevée dans le passé alors que l'on s'est enquis si le montant imputé annuellement aux dépenses d'exploitation est supérieur ou inférieur au chiffre des pensions futures si elles étaient calculées d'après les méthodes actuarielles. En 1947 en raison de la capitalisation des contrats de pension dans le temps, un individu était mis à sa pension d'après le plan de 1935. Cela avait pour effet d'augmenter très sensiblement les dépenses d'exploitation par rapport aux pensions, et cet état indique au Comité que les dépenses d'exploitation relatives aux pensions pour l'année 1947 sont très faibles. Aussi, il s'écoulerait quelque temps avant que le chiffre des pensions futures dépasserait les frais réels, en raison du fait que l'on impute chaque année les dépenses d'exploitation de la valeur en capital du contrat en vertu du plan de 1935 accordé aux employés retraités sous le régime du plan.

M. FULTON: Vous dites ensuite: ". . . Il faut s'attendre qu'à la longue, d'après le système actuel de comptabilité, cet excédent diminuera graduellement et qu'en fin de compte c'est le contraire qui se produira". J'en conclus que vous entendez par cela que le montant imputé aux dépenses d'exploitation pour le compte des pensions sera inférieur à la valeur capitalisée des pensions?

M. MATTHEWS: Cela signifie qu'à la longue, si les chemins de fer continuaient à suivre leur mode actuel de comptabilité par application aux pensions, que les pensions futures réelles des employés des lignes canadiennes dépasseraient les sommes qui seraient imputées selon le taux paiements actuels des pensions en regard de la capitalisation des contrats.

M. FULTON: Vous dites, dépasseraient les sommes imputées; dépasseraient les sommes imputées à quoi?

M. MATTHEWS: Aux dépenses d'exploitation.

M. FULTON: Comment solderait-on le déficit?

M. MATTHEWS: On ne le solderait pas du tout. Cela voudrait dire qu'à cette époque les frais d'exploitation que font voir les chemins de fer ne suffiraient pas à compenser le coût futur des pensions; en d'autres termes, il se produirait une situation où dans un sens les dépenses d'exploitation ne constitueraient pas une somme suffisante qui traduirait réellement le coût des pensions. Aussi, pouvons-nous constater par rapport à 1947 que l'imputation au chapitre des pensions excède le chiffre que les actuaires estimerait nécessaire.

M. JACKMAN: S'il y avait maintenant une réserve suffisante pour répondre aux besoins de toutes les pensions futures, la compagnie aurait pu imputer \$3,700,000 de moins aux dépenses d'exploitation pour l'année 1947?

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. JACKMAN: Cela a constitué une très forte imputation à l'exploitation. C'est compris. C'est une forte imputation. Ce chiffre constitue \$3,700,000 de plus que la somme qui eût été imputée si on avait institué un fonds pour répondre aux pensions futures dans le passé.

M. MATTHEWS: Il va sans dire qu'il y a un autre aspect, monsieur Jackman. Quand nous sommes rendus à ce point, -ceci se rapporte à l'aspect exploitation, -il va sans dire que l'établissement de réserves pour des valeurs en capital comporterait une somme fort considérable, comme vous le savez.

M. JACKMAN: Je m'en rends compte. Le réseau n'a pas été en posture d'affecter une somme suffisante à la capitalisation des pensions futures et non encore exigibles.

M. MATTHEWS: Je crois que la capitalisation des pensions, quand nous y viendrons, est une question qui ressort réellement au programme du propriétaire; car il faudrait que le propriétaire donne son consentement au transfer de la part de propriétaire à une réserve constituée de la valeur capitalisée actuarielle des pensions.

M. JACKMAN: Je ne tiens qu'à être fixé sur la situation actuelle.

M. MATTHEWS: Je soutiens qu'il ne s'agit pas de savoir si le réseau a les moyens; quand vous abordez la question de la capitalisation des pensions il s'agit de savoir si le propriétaire serait disposé à autoriser le réseau à établir une réserve de capital à même la part du propriétaire actuel. La question des moyens n'y figure guère.

M. MATTHEWS: Ah! oui, il en existe certainement un.

M. FULTON: Les pensions ont été imputées aux dépenses d'exploitation.

M. MATTHEWS: Vous constatez par le bilan que le réseau a fait un grand pas, et ainsi que je le disais l'an dernier, les chemins de fer Nationaux au Canada ont devancé de beaucoup la moyenne des compagnies quant à la façon dont ils ont établi la capitalisation des réserves jusqu'à présent; si vous examinez le bilan à la page 12 vous y relèverez qu'ils ont établi un fonds de pension constitué de titres du gouvernement fédéral et du réseau qui se totalisent à \$40,915,000.

M. FULTON: A combien se chiffre l'imputation aux dépenses d'exploitation?

M. MATTHEWS: Elle dépassait quelque peu \$10,000,000, alors que les pensions futures s'établissaient à \$6,000,000.

M. FULTON: Voici ce qui m'intrigue: s'il existe un fonds de pension pour répondre aux pensions exigibles quelle est la raison d'être de l'imputation aux dépenses d'exploitation; à quoi se rapporte l'imputation?

M. MATTHEWS: D'après la modalité actuelle, ainsi que je l'ai expliqué, les imputations aux dépenses d'exploitation représentent deux choses: tout d'abord, les pensions payées en espèces; deuxièmement, d'après le plan de 1935, quand

un employé atteint l'âge de la retraite on lui remet un contrat qui comporte l'obligation de lui verser une certaine somme mensuellement sa vie durant. Or, les chemins de fer ont établi une ligne de conduite que nous jugeons très saine; ils ont pris la valeur capitalisée de la pension même, fait entrer l'âge de l'employé en ligne de compte, et ont estimé la valeur capitalisée des contrats. Les employés ont versé des contributions sous le régime de ce plan et ultérieurement la contribution de l'employé sera remise au chemin de fer, et cette somme jointe à ce que le fonds rapportera sera appliquée à la réduction de la valeur capitalisée augmentée et la somme nette seulement sera imputée aux dépenses d'exploitation. Ainsi, vous voyez que l'imputation aux dépenses d'exploitation est constituée des espèces payées plus la valeur en capital des contrats de pension accordés aux employés retraités.

M. FULTON: C'est tout comme si la somme était versée à un fonds général de recettes d'exploitation, et la somme déduite des recettes d'exploitation remise au fonds de pension?

M. MATTHEWS: C'est exact. La valeur en capital des contrats de pension sous le régime du plan de 1935 a été constituée complètement sous forme d'une réserve et consolidée, et ce sont les \$40,000,000 dont nous parlons.

M. LOCKHART: Il y a une question que j'ai oubliée de poser à M. Vaughan. Les employés contributeurs qui reçoivent de plus faibles salaires se sont-ils plaint que la pension qui leur serait attribuée sur le pied du plus faible salaire serait insuffisante—je parle des employés dans la classe des journaliers?

M. VAUGHAN: Oui, ils se sont plaint. Ils estiment que la pension minimum devrait être augmentée.

M. LOCKHART: A cause du coût actuel de la vie et le reste?

M. VAUGHAN: Oui, nos organismes syndicaux ont préconisé à plusieurs reprises le relèvement de la pension minimum.

M. LOCKHART: Cette Question est-elle à l'étude?

M. VAUGHAN: Elle n'est pas à l'étude parce que nous avons dit que nous n'avions pas les moyens d'y pourvoir.

M. LOCKHART: Ah! oui. C'est regrettable.

M. MATTHEWS: Monsieur le président, ai-je compris qu'à une certaine étape vous étiez disposé à me laisser consigner mon rapport ou dois-je continuer à le lire?

Le PRÉSIDENT: Il comporte, je crois, certains paragraphes que vous pourriez résumer. Quelqu'un désirerait-il poser des questions à mesure que M. Matthews avance?

M. MATTHEWS:

Impôts

Les provisions effectuées par voie de l'État des revenus s'appliquent principalement à l'assurance-chômage du Dominion; aux taxes provinciales en Ontario et Québec; aux taxes municipales au Canada; aux taxes fédérales, des États et municipales aux États-Unis, et aux taxes sur les hôtels et les propriétés exploitées séparément dans les deux pays. Les taxes de vente du Dominion sont comprises dans le coût des matériaux.

Bilan d'ensemble

Actif

Les immobilisations des compagnies apportées dans les comptes du réseau National au 1er janvier 1923 ont été soumises comme il convient à d'importantes réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut autorisée à cette époque sur les immobilisations de la Couronne

dans les chemins de fer de l'État. Depuis le 1er janvier 1923, les additions et les améliorations, moins les retraits du réseau, figurent au prix général de revient.

Les divers fonds spéciaux y compris fonds de capital et autres fonds de réserve, fonds pour entretien ultérieur, fonds d'assurance et fonds de la pension contractuelle, dont le total se chiffre à \$85,704,000, consistent en obligations du Dominion et du réseau National, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'année, le cours des titres formant l'ensemble des portefeuilles de ces fonds spéciaux excédait la valeur comptable qui est basée sur le prix de revient pour les obligations du gouvernement et sur la valeur au pair pour les titres du réseau. La portion du portefeuille du fonds d'assurances, se chiffrant à \$4,311,000 en titres du réseau qui ne sont plus cotés à la Bourse par suite des ordonnances de dévolution du Royaume-Uni en temps de guerre, figure au pair pour les calculs d'évaluation à la fin de l'année.

La valeur au pair des titres du réseau National dans les fonds spéciaux ci-dessus se chiffre à \$10,225,000 dont \$5,690,000 valeur au pair sont garantis par le Dominion.

Le Fonds de capital et les autres fonds de réserve servent à enregistrer le produit des émissions de dette consolidée confié aux régisseurs avant son affectation et celui des propriétés hypothéquées.

M. NICHOLSON: Relativement aux charges fixes, le rapport dit à la page 4:

“Les charges fixes de l'État des revenus, mentionnées dans le sommaire ci-dessus et conformes aux principes définis par l'*Interstate Commerce Commission*, s'appliquent aux intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public, aux intérêts sur les prêts de l'État, aux intérêts sur la dette non consolidée, à l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée et aux loyers de lignes et de matériel. La proportion des charges fixes au revenu d'exploitation est de 10.5%. nous attirons de nouveau l'attention du Parlement sur ce montant hors de proportions des charges fixes du réseau National par comparaison avec les autres gros chemins de fer de l'Amérique du Nord.” Je me demande si M. Matthews pourrait nous dire depuis combien d'années cette recommandation a été faite?

M. MATTHEWS: Eh bien! je ne me souviens de la date, mais la proportion est à peu près le double. Elle se maintient à peu près à ce niveau depuis plusieurs années et encore aujourd'hui. Si vous vous en reportez au rapport du Pacifique-Canadien, par exemple, en 1947, vous constaterez que ses frais fixes s'établissent à cinq cents sur chaque dollar de recettes, et la proportion est à peu près la même dans le cas des chemins de fer des États-Unis de la classe I. En d'autres termes, la part de capital des chemins de fer Nationaux du Canada n'a jamais été équilibrée, et je crois qu'il existe à ce sujet quelque méprise concernant les résultats que la Loi sur la revision du capital était censée produire. Si vous vous en reportez à la déclaration faite par le ministre en 1937 quand il a présenté cette Loi il a établi bien nettement que celle-ci ne constitue nullement une tentative d'ajustement de tous les frais fixes des chemins de fer Nationaux du Canada. Il ne s'agissait que d'un ajustement des affaires au regard du propriétaire du réseau ferroviaire et les opérations du réseau. Aussi, toute idée que la Loi sur la revision du capital devait comporter un ajustement de la capitalisation est inexacte. Cette situation existait en ce temps-là et elle existe encore.

M. NICHOLSON: Je crois que vous êtes bien avisé de porter cette question à l'attention du Parlement. Je ne puis me rappeler que notre recommandation ait jamais été formulée en termes aussi précis.

M. MATTHEWS: Ah! oui.

M. NICHOLSON: Avez-vous le texte des déclarations précédentes?

M. MATTHEWS: J'ai celui de la déclaration faite en 1947: "Nous attirons de nouveau l'attention du Parlement sur ce montant hors de proportion des charges fixes du réseau National par comparaison avec les autres gros chemins de fer de l'Amérique du Nord".

M. NICHOLSON: Les mots sont les mêmes. On ne donne pas suite aux recommandations et vous continuez de recommander jusqu'à ce que l'on fasse quelque chose?

M. MATTHEWS: Comme vous le savez, l'administration du réseau s'est aussi occupée de la question et nous avons simplement essayé de prêter l'aide que nous pouvions pour atteindre un but que nous jugeons recommandable.

Maintenant, passons à la page 8; j'ai lu le texte relatif aux impôts et deux paragraphes du bilan d'ensemble.

M. HAZEN: Comment les impôts fédéraux, provinciaux et municipaux que vous devez acquitter au Canada se comparent-ils aux impôts fédéraux, d'états et municipaux que vous devez acquitter aux États-Unis au regard de la proportion de capital engagé dans chaque pays? Les impôts sont-ils plus élevés aux États-Unis qu'au Canada?

M. MATTHEWS: Je crois que vous devriez poser cette question aux administrateurs.

M. HAZEN: Vous avez mentionné les impôts provinciaux de l'Ontario et du Québec? N'acquitez-vous pas quelque impôt provincial dans d'autres provinces?

M. MATTHEWS: Non.

M. HAZEN: Quelle est la nature de l'impôt provincial exigible dans l'Ontario et le Québec?

M. MATTHEWS: On en a traité l'autre jour.

M. HAZEN: Si on en a traité nous ne reviendrons pas sur le sujet.

M. JACKMAN: Êtes-vous tenus de payer un impôt sur le revenu quant aux recettes, en supposant que vous réalisez des recettes; et avez-vous réalisé des recettes sur les lignes américaines l'an dernier sur lesquelles vous avez versé un impôt sur le revenu aux autorités fédérales et au fisc des États?

M. COOPER: Oui, l'*International Bridge Company* a réalisé des recettes qui étaient imposables. Le *Grand Trunk Western* est imposable une année et ne l'est pas une autre. Les recettes nettes du chemin de fer varient, mais je crois qu'il serait exact de dire que pendant une période d'années nous versons un impôt sur le revenu au gouvernement fédéral par rapport au *Grand Trunk Western Railway* et à l'*International Bridge Company*.

M. JACKMAN: Dans la mesure où vos lignes américaines réalisent des bénéfices vous versez un impôt au trésor fédéral et aux États également?

M. COOPER: Je ne crois pas que nous versons d'impôt au fisc des États, mais nous avons certainement acquité un impôt fédéral. Cependant, nous payons des impôts d'État dans tous les États, et généralement parlant, ils sont plus élevés que les impôts provinciaux au Canada.

M. HAZEN: Vous parlez d'impôts municipaux au Canada; entendez-vous par cela dans chacune des provinces canadiennes?

M. MATTHEWS: Ah! oui.

M. VAUGHN: Nous avons déposé un état montrant les impôts provinciaux et municipaux que nous acquittons au Canada. Cet état figure au compte rendu.

M. MATTHEWS: Il se trouve dans le bilan d'ensemble.

M. JACKMAN: Des propriétés de la Couronne?

M. MATTHEWS: Des chemins de fer de l'État. Il n'y a pas eu d'ajustement par rapport au compte de propriétaire.

M. JACKMAN: Le chemin de fer Intercolonial est la seule propriété de la Couronne.

M. MATTHEWS: Oui, connu sous le nom de chemins de fer de l'État.

Les placements dans les filiales, dont le détail figure à l'annexe, consistent en actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au réseau National sans en faire partie. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, ce genre de placement "hors liste" a pour but, en commun avec d'autres chemins de fer, de procurer principalement des échanges de trafic et l'usage de termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'*Interstate Commerce Commission*. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, les états financiers de 1947 publiés par les compagnies faisant l'objet des principaux placements indiquent que:

- a) Les filiales ont utilisé les fonds réalisés par la vente de leurs titres jusqu'au 31 décembre 1947 en immobilisations, achats de matériel et pour fonds de roulement.
- b) Le bénéfice pour l'ensemble est d'environ \$1,652,000 et les pertes d'à peu près \$1,411,000 au cours de 1947. Ce dernier total comprend la perte de \$1,328,000 de la *Northern Alberta Railways Company*, dont la moitié a été prélevée à même le revenu du réseau National, et dont le chemin de fer Pacifique-Canadien est débité de l'autre moitié. A remarquer que la *Toronto Terminals Railway Co.* n'a pas de compte de profits et pertes au sens ordinaire vu que les opérations du terminus font l'objet d'un accord d'exploitation en commun avec le Pacifique-Canadien.

En ce qui concerne la *Northern Alberta Railways Company* et la *Toronto Terminals Railway Company*, provision a été faite pour le paiement de l'intérêt de 1947 sur leurs obligations.

Les compagnies suivantes ont payé des dividendes pendant l'exercice:

	<i>Taux par action</i>
<i>Chicago & Western Indiana Railroad Company</i>	6%
<i>The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company</i> ..	8%
<i>The Public Markets, Limited</i>	4%
<i>Vancouver Hotel Company Limited</i>	100% du bénéfice
(comme équivalent de dividende)	de 1946

- c) Il n'y a pas d'importants déficits dans ces compagnies au 31 décembre 1947. Il convient toutefois de juger cet état de choses sous le rapport des différentes méthodes de comptabilité relatives à la réserve de dépréciation des propriétés immobilières. En général, les principales filiales au Canada n'ont pas de réserve pour dépréciation, tandis que celles aux États-Unis en ont créé une depuis le 1er janvier 1943, conformément aux dispositions de l'ordonnance à ce sujet de l'*Interstate Commerce Commission*.

Les autres placements consistent en partie en placements "hors liste" de différentes sortes y compris des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élevateurs à grain effectués en grande partie en vue du trafic et évalués au prix de revient ou au-dessous. Le reste est représenté par des obligations du gouvernement du Dominion et du réseau garanties par le Dominion dont le cours à la fin de l'année excédait leur valeur comptable basée respectivement sur le prix de revient et valeur au pair.

Les placements temporaires de fonds liquides sont représentés par des obligations du Dominion. Le cours de ces valeurs à la fin de l'année excédait leur valeur comptable basée sur le prix de revient.

Les comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres après la fin de l'année, des dossiers de départements et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Le solde impayé du déficit de l'exercice 1947 a été porté en compte courant au débit du Dominion du Canada en attendant que le Parlement vote les fonds nécessaires pour combler le déficit tout entier de 1947.

Le chemin de fer a effectué un inventaire des matériaux et des approvisionnements au 30 septembre 1947, et à cet égard les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats établissant:

a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou bien estimées au bas mot quand il n'a pas été possible de compter, peser ou mesurer, et

b) Que la valeur d'inventaire est le coût en magasin basé sur le prix moyen au poids des traverses, rails et combustible et le prix des plus récentes factures des nouveaux matériaux en magasin, et sur l'utilité approximative ou la valeur marchande pour les matériaux usagés, démodés et au rebut après avoir fixé un prix raisonnable selon leur état.

Un crédit porté aux frais d'exploitation a fait concorder la valeur figurant au grand-livre le 30 septembre 1947 avec la valeur d'inventaire. Il est difficile de dire à quel point ce crédit est dû à la hausse des prix mais il importe de faire remarquer que le chiffre d'inventaire du réseau pour 1947 était d'environ deux fois et demie plus élevé et que les sorties courantes de fournitures sont évaluées sur le même pied que l'inventaire. Le chiffre du bilan pour les matériaux et approvisionnements à la fin de l'année donne une idée du prix élevé des matériaux dans l'exploitation ferroviaire.

La proportion entre les disponibilités et les exigibilités est de 1.5 à 1 en comparaison de 1.6 à 1 en 1946.

Les divers comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains dans l'Ouest du Canada et en comptes à encaisser plus tard sur diverses affaires.

L'escompte sur la dette consolidée représente la portion non amortie de l'escompte et des frais d'émission au moment de la vente des émissions correspondantes, et le montant est amorti, conformément à la coutume ordinaire, par des versements proportionnels prélevés annuellement sur le revenu jusqu'à l'échéance de chaque émission.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de l'exploitation des carrières de ballast dont l'amortissement est effectué au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant de consulter les autres compagnies et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Baisse dans le cours des valeurs en portefeuille depuis la fin de 1947.

Quoique tout le monde soit au courant de la baisse dans le cours des obligations du gouvernement et du réseau National depuis la fin de l'année, nous estimons qu'il convient de mentionner au Parlement que cette baisse jusqu'au 5 mars 1948 a pour effet de transformer l'excédent de la valeur courante sur la valeur comptable des titres appartenant au chemin de fer

en un léger déficit d'après les cours du marché. Il faut dire toutefois, que du seul point de vue des placements, si les titres du réseau dans le portefeuille du fonds d'assurance du chemin de fer étaient portés dans les livres au prix de revient au lieu de la valeur au pair, les valeurs dans le portefeuille du chemin de fer accuseraient encore un excédent sur les cours du marché au 5 mars 1948.

Capital-actions, passif et réserves

Les actions et la dette à long terme, dont voir détails aux annexes correspondantes, figurent au bilan pour le montant entre les mains du public. Par conséquent les chiffres du bilan n'indiquent pas le montant des titres déposés dans le trésor du chemin de fer ni ceux conservés en nantissement principalement par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital, de 1937, et par le Dominion, en grande partie comme résultat des ordonnances de dévolution du Royaume-Uni pendant la guerre.

La dette totale, c'est-à-dire la dette à long terme et le compte du Dominion du Canada, a augmenté de la somme nette de \$23,370,000 au cours de l'exercice. Sur cette somme \$18,000,000 ont été utilisés pour l'acquisition d'actions des Lignes aériennes Trans-Canada et le solde pour payer une partie du montant net des immobilisations.

Les différentes réserves des compagnies pour pension contractuelle, assurances, dépréciation et amortissement de projets de défense, entretien ultérieur et fins diverses, s'élèvent à \$207,827,000 dont \$81,765,000 sont représentés par des Fonds spéciaux et autres placements spécifiques. Aucune de ces réserves n'est actuellement sous forme d'affectations réversibles de surplus et le système de comptabilité du réseau ne se prête pas non plus à la création de réserves "secrètes".

La réserve pour assurances comprend le montant mis de côté pour les gros règlements en suspens à la date du bilan.

La réserve pour dépréciation—lignes aux États-Unis—s'applique au matériel depuis une date antérieure au 1er janvier 1923, et aux propriétés immobilières (sauf la charpente de la voie) principalement depuis le 1er janvier 1943, conformément aux règlements de l'*Interstate Commerce*

Commission.

Les autres comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec, et le solde de la dette envers l'État de Michigan pour l'élargissement de la prolongation de l'avenue Woodward à Détroit.

Les autres comptes d'ordre comprennent la portion approximative des port-payés en transit; l'excédent des recettes sur les prévisions de fin d'année en suspens; le montant approximatif pour accidents de personnes; le montant approximatif pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Part de propriétaire—Dominion du Canada

La part de propriétaire—Dominion du Canada—figure au bilan et fait l'objet d'une annexe, conformément aux dispositions de l'article 2 (f) de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, qui définit comme suit la composition du compte:

"2 (f) "part de propriétaire" signifie

(i) la valeur initiale déclarée du capital-actions de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et du Trust des titres, telle

que déterminée, conformément aux articles 5 et 15 de la présente Loi, à compter du premier janvier mil neuf cent trente-sept, plus tout excédent subséquent de recettes du réseau des chemins de fer Nationaux qui n'a pas été versé à Sa Majesté, moins les pertes subséquentes sur le capital et autres charges du réseau des chemins de fer Nationaux au sujet desquelles Sa Majesté n'a aucunement contribué, et

(ii) le placement du capital de Sa Majesté dans les chemins de fer de l'État."

Les commentaires suivants ont pour but d'expliquer le compte de la Part de propriétaire tel qu'il figure à l'annexe:

- a) Le chiffre du capital-actions de la *Canadian National Railway Company* est celui du 1er janvier 1937, dont la valeur initiale représente la valeur fixée en 1918 par le tribunal d'arbitrage pour les actions de la *Canadian Northern Railway Company* acquises en 1937 par la *Canadian National Railway Company*. Le capital-actions de cette dernière est l'instrument par lequel le Dominion contrôle les compagnies qui appartenaient autrefois à des particuliers mais qui font maintenant partie du réseau National du point de vue de l'exploitation.
- b) Le capital-actions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada figure à la valeur initiale fixée au 1er janvier 1937 et représente sous forme de capital social le montant total des prêts accordés aux compagnies par le Dominion et employés par elles en immobilisation avant cette date.
- c) Le surplus de caisse se rapporte seulement aux exercices de 1941 à 1945, vu que l'article 12 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien stipule que "les débits ne devront pas être fondés en dette" mais votés annuellement par le Parlement. En général, les gains de capital se rapportent au rapatriement de titres en vertu des ordonnances de dévolution au Royaume-Uni en temps de guerre et les pertes de capital aux gros retraits de voie et de matériel non compris dans la dépréciation. Pour simplifier la comptabilité, ces surplus de caisse, ces gains de capital et ces pertes de capital ont été entièrement appliqués au capital-actions du Trust des titres attendu qu'il ne servirait à rien de faire une distinction arbitraire entre la *Canadian National Railway Company* et les chemins de fer de l'État.
- d) Les immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'État ne représentent que les crédits votés par le Parlement et en conséquence ne comprennent pas les immobilisations dans les propriétés de la Couronne financées par la *Canadian National Railway Company*.

La part de propriétaire accuse une diminution de \$1,823,000 au cours de l'année par suite d'abandons de lignes, de ventes de propriétés de dock et de retraits de matériel sur les lignes au Canada moins les immobilisations du Dominion pour les chemins de fer de l'État. Au sujet des retraits de matériel, il est à remarquer que la réserve pour dépréciation à l'égard du matériel des lignes au Canada ne datant que de 1940, la perte de valeur utile, c'est-à-dire la valeur au grand-livre moins la récupération, a été débitée à la réserve jusqu'à concurrence du montant accumulé depuis 1940, et à la part de propriétaire pour le reste.

Au sujet du total de la valeur comptable de la Part de propriétaire nous faisons les mêmes réserves que celles indiquées plus haut sous la rubrique "Certificat de vérification."

Valeur du réseau pour le Dominion du point de vue de l'utilité nationale

Pour se rendre réellement compte de la valeur générale de la Part de propriétaire du Dominion dans le réseau il faut tenir compte d'un

important facteur qu'il est impossible d'incorporer dans un état financier, à savoir la valeur du point de vue de l'utilité nationale. Le réseau a prouvé son utilité pour le Dominion comme arme de défense militaire pendant les années de guerre de 1939 à 1945 et, en outre, pendant les cinq dernières années de cette époque, il a été capable de rembourser au Trésor du Dominion \$112,502,000 d'emprunts grâce à son surplus de revenus après paiements des charges fixes. Ainsi, dans l'après-guerre jusqu'ici, il a prouvé son utilité dans la reconversion de l'économie de guerre et de plus, malgré les déficits de 1946 et de 1947, il a laissé entrevoir qu'il peut gagner de l'argent en temps de paix à condition d'être en mesure de conserver à l'avenir un volume de trafic à peu près égal au volume actuel et d'obtenir:

- a) Des revenus raisonnablement rémunérateurs assez longtemps grâce à une augmentation des taux de transport en rapport avec la hausse dans les taux de salaire et le prix des matériaux, et
- b) Une proportion entre les charges fixes et les revenus d'exploitation raisonnablement comparable à celle des autres chemins de fer importants de l'Amérique du Nord.

Si le réseau pouvait jouir assez longtemps de ces conditions de travail, il a montré qu'il pourrait être rémunérateur en temps de paix malgré certains désavantages, purement économiques et résultant de la concurrence, qui existaient au moment de la fusion et qui se sont parfois encore sentir dans son exploitation.

En prévision de l'avenir, il serait bon, à notre avis, de faire un examen spécial de ces désavantages naturels en vue de déterminer l'effet produit sur les résultats d'exploitation par les services de nature nationale par comparaison avec ceux qui donnent lieu à une concurrence normale. Cette étude permettrait d'évaluer l'entreprise ferroviaire et ses plans d'administration d'une manière plus équitable et plus efficace qu'il n'est possible de le faire avec les moyens actuels d'envisager les résultats d'exploitation.

Importants passifs éventuels—y compris capitalisation des pensions

A part les engagements relatifs aux immobilisations qui doivent être autorisés par le Parlement et les achats de matériaux nécessaires au train normal des affaires, les importants passifs éventuels sont décrits dans l'annexe à cet effet.

Au sujet des plans de pension mentionnés dans ladite annexe nous offrons les commentaires additionnels ci-dessous:

- a) En vertu du plan contractuel de 1935 une réserve a été établie dans les livres du chemin de fer à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur, d'après les calculs des fonctionnaires du chemin de fer chargés de ces fonctions, mais non à l'égard des pensions conditionnellement prévues. La réserve est représentée par le fonds de la pension contractuelle créé par le chemin de fer, dont l'actif de \$40,915,000 consiste en obligations du Dominion du Canada et du réseau National garanties par le Dominion ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités.
- b) Les contributions des employés en activité de service en vertu du plan de 1935, sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément, dont les comptes ne sont pas compris dans ceux du chemin de fer. L'actif de ce dernier fonds se chiffre à \$26,933,000 et consiste en obligations du Dominion du Canada et du réseau National garanties par le Dominion, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités.
- c) Le cours à la fin de l'année des titres dans le portefeuille du fonds de la pension contractuelle ainsi que du fonds de pension en fiducie, excédait la valeur comptable qui est basée sur la valeur au pair dans le cas du premier fonds et sur le prix de revient dans le cas du dernier.

Sous ce rapport, toutefois, nous répétons nos précédentes remarques sur les valeurs aux cours du 5 mars 1948.

- d) Le total des trois fonds en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935 se chiffre à \$67,848,000.
- e) Aucune réserve n'a été établie dans les livres du chemin de fer à l'égard du capital des:
 - (i) Pensions payées aux employés en retraite en vertu du plan général de pension du National-Canadien avant 1935 qui est la date à laquelle le plan est devenu contractuel;
 - (ii) Contributions aux pensions versées aux employés en retraite à même le fonds de retraite et de prévoyance du Grand Tronc et du fonds de prévoyance de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, auxquels les nouveaux employés ne sont pas admis depuis plusieurs années, ou des
 - (iii) Pensions non contractuelles conditionnellement prévues.

A la longue ces plans non contractuels deviendront de moins en moins importants par rapport au plan de pension du C.N., et finiront par disparaître. A cette époque, il est à prévoir que, à part les retraites sous le régime de la Loi sur les pensions de retraite des employés des lignes aux États-Unis, les réserves pour les pensions du réseau National seront centralisées d'après le plan contractuel de 1935.

En ce qui concerne ce qui précède, il faut tenir compte que les frais de pensions en 1947 par voie des frais d'exploitation comprennent la quote-part du chemin de fer pour les retraites payées aux employés en vertu de tous les plans du C.N., ainsi que l'addition à la réserve pour la pension contractuelle pour la quote-part du chemin de fer sur le capital approximatif de toutes les pensions contractuelles en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935.

Conversion des monnaies étrangères

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du bilan du réseau sont généralement convertis comme suit:

- a) Monnaie des États-Unis
— au taux du pair du dollar
- b) Monnaie sterling
— à l'ancien taux du pair de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre, et
- c) Francs français
— à environ 15 francs par dollar pour le placement initial dans l'Hôtel Scribe et 100 francs par dollar pour les comptes de fonds de roulement.

Base de la comptabilité d'ensemble

Les comptes d'ensemble du réseau comprennent ceux des 84 compagnies constituant le réseau et énumérées dans l'annexe correspondante, ainsi que ceux des chemins de fer de l'État.

A part les Lignes aériennes Trans-Canada, dont les comptes sont tenus séparément, les filiales dont la comptabilité fait partie des comptes d'ensemble sont celles dont les compagnies-mères possèdent plus de 50% du capital-actions. Le montant minoritaire des actions de filiales entre les mains du public figure séparément au bilan et les autres comptes créditeurs contiennent une provision pour les intérêts minoritaires dans la petite part de surplus de certaines filiales.

Dans les cas où les compagnies-mères ont acquis les titres des filiales au-dessous du pair, les mises au point dans les comptes d'ensemble sont effectuées principalement par voie de réduction des titres émis et de

l'escompte correspondant sur le capital-actions ou des placements en immobilisations et matériel, dont les deux principales exceptions sont:

- a) L'excédent de la valeur au pair sur le prix de revient des titres du réseau acquis par suite des ordonnances de dévolution en temps de guerre du Royaume-Uni, lequel excédent figure comme gain de capital dans le compte de la part de propriétaire, et
- b) L'excédent de la valeur au pair sur le prix de revient des titres du réseau dans le portefeuille du fonds d'assurance, lequel figure dans la réserve pour assurances. Dans ce cas les titres émis ne sont pas éliminés du bilan d'ensemble mais ils y figurent comme faisant partie de fonds spéciaux.

Nous estimons que la base de la comptabilité d'ensemble du réseau est bonne en principe.

Recommandations des années précédentes au Parlement

De temps en temps au cours des années précédentes notre rapport annuel a contenu, entre autres, certaines recommandations au Parlement sur deux questions importantes, à savoir:

- a) L'application des méthodes actuelles de comptabilité de dépréciation aux lignes au Canada, et
- b) L'adoption de règlements uniformes de comptabilité pour les chemins de fer du Canada sous l'autorité statutaire du Dominion.

En vue des rapports susmentionnés au Parlement et de l'attention accordée à ces questions de temps à autre par le Comité parlementaire permanent des chemins de fer, nous ne croyons pas nécessaire d'y revenir cette année-ci. Qu'il nous soit permis d'ajouter, toutefois, que notre impression des événements de l'an dernier et de l'avenir ne fait que confirmer notre propre conviction des avantages qui résulteraient de la mise à effet de ces recommandations.

Portée générale de la vérification

La portée générale de la preuve de vérification des comptes du réseau National pour l'exercice 1947 peut être brièvement énoncée comme suit:

- a) Examens des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs, sanctionnées ensuite par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;
- b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du réseau, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général, exercé par le personnel de comptabilité du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au bureau central et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin, comptes à recevoir, etc., et au moyen de cautionnements effectués dans des compagnies d'assurance étrangères au réseau, et
- d) Vérification et certification de l'état des revenus et du bilan pour l'ensemble du réseau ainsi que préparation du rapport pour soumettre en conformité de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, au Parlement qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la manière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La preuve de vérification, portant sur l'emploi de quelque 480 programmes de vérification, comprend les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et Paris

(France), avec états de revenus provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du réseau dont l'ensemble constitue le réseau National du point de vue exploitation.

Sauf dans le cas de la Marine marchande du gouvernement canadien Limitée et des Lignes aériennes Trans-Canada, le réseau National, comme l'indique l'annexe relative aux filiales, ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire; en conséquence ces compagnies ne sont pas traitées comme unités du réseau et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans quelques cas, ces comptes sont certifiés par des comptables publics, mais la plupart sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du réseau National et des représentants d'intérêts extérieurs.

Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada

La constitution du Trust des titres est définie par l'article 12 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, modifiée en 1945.

La fonction principale du Trust des titres, ainsi que le stipule l'article 13 de la Loi sur la revision du capital, est de conserver en vigueur la dette des compagnies (autrefois envers le Dominion mais maintenant envers le Trust des titres), et les valeurs remises en nantissement à cet égard, dans le but de préserver les droits de préférence du Dominion dans le cas de certaines valeurs non garanties et d'actions de filiales entre les mains du public. Cette fonction du Trust comme société de contrôle diminue d'importance à mesure que les valeurs non garanties sont remboursées et que s'effectue la liquidation des filiales qui les avaient émises.

Outre notre certificat de vérification qui accompagne les comptes publiés par le Trust des titres, nous offrons les commentaires suivants sur le bilan:

Le Trust des titres, conformément aux dispositions de l'article 22 de la Loi sur la revision du capital, a été traité comme faisant partie du réseau National. L'article 23 contient toutefois une clause à l'effet que les régisseurs doivent soumettre un rapport annuel au Parlement et que le bilan doit être établi séparément de celui du réseau. La Loi stipule en outre que le rapport des régisseurs doit indiquer les transactions du Trust au cours de chaque exercice, lesquelles transactions comprennent le changement net apporté dans la valeur comptable de son capital-actions par les comptes du chemin de fer et, avec le consentement du Gouverneur en conseil, la décharge de dettes ou de titres en nantissement appartenant au Trust.

M. FULTON: Relativement à la *Vancouver Hotel Company Limited* qui figure à la page 9, comme ayant rapporté 100 p. 100 du bénéfice de 1946, pourriez-vous nous dire quel pourcentage du capital engagé dans cet hôtel ce bénéfice constitue?

M. MATTHEWS: Autant que je m'en souviens, la valeur capitalisée de l'hôtel Vancouver se chiffre à \$11,000,000 environ.

M. FULTON: Quel pourcentage de ce capital le bénéfice que vous avez réalisé a-t-il constitué?

M. JACKMAN: Quel pourcentage de bénéfice?

M. MATTHEWS: Je pourrais faire observer que le bénéfice réalisé sur l'hôtel Vancouver, toutes charges acquittées, y compris le loyer et la dépréciation, représenterait une recette nette de, disons, \$288,000 en 1947, par rapport à un capital engagé d'un peu plus de \$11,000,000. Mais les recettes dont nous parlons, les recettes déclarées, soit \$288,000 sont les recettes nettes de la compagnie

d'hôtel, la *Vancouver Hotel Company*. Maintenant, tel que le signale M. Cooper, en plus de cela, les chemins de fer Nationaux du Canada touchent 75 p. 100 du loyer qui est imputé à la compagnie; mais la compagnie exploitant l'hôtel a déclaré et versé aux deux compagnies ferroviaires des recettes nettes de \$288,000 en 1947, plus un partage du loyer dans les proportions de 75 p. 100 et de 25 p. 100.

M. FULTON: En conviendrez-vous que cela représente une rémunération de 2.6 p. 100 approximativement sur le placement?

M. MATTHEWS: Il faudrait que vous fassiez entrer en ligne de compte relativement au National-Canadien qu'il se fait aussi rembourser 75 p. 100 de \$280,000.

M. FULTON: Ce loyer est la somme qu'il faut déduire à titre de bénéfices; mais je parle du bénéfice indiqué pour 1946; il représente approximativement 2½ p. 100 du placement.

M. MATTHEWS: Nous parlons du *Vancouver Hotel Company* dans notre rapport, et je crois que si vous entendez rattacher cette entreprise au capital engagé, vous devez faire entrer en ligne de compte le bénéfice de la compagnie plus la part du National-Canadien provenant du loyer total imputé à notre compagnie. Ainsi, en fait, si vous incluez le loyer qui revient aux propriétaires, vous prendrez réellement vos \$280,000 au lieu de vos \$288,000.

M. FULTON: Et cela constituerait à peu près votre rémunération du capital après l'imputation au chapitre de la dépréciation, soit une rémunération de 5 p. 100 environ.

M. MATTHEWS: D'à peu près 5½ p. 100.

M. JACKMAN: Pourquoi ne devriez-vous pas réaliser davantage en une période de pleine location et de grande prospérité, parce que vous allez accuser une perte si l'hôtel n'est pas entièrement occupé. Disons qu'il l'est jusqu'à concurrence de 60 p. 100, ce qui constitue un très bon pourcentage par application à des hôtels, alors votre propriété de Vancouver ne vous rapporterait aucun bénéfices.

M. VAUGHAN: En égard à toutes les circonstances, nous estimons que nous nous tirons raisonnablement bien de l'exploitation de l'hôtel Vancouver. Nous croyons que les tarifs sont maintenant à peu près aussi élevés que nous pouvons raisonnablement les établir.

M. JACKMAN: Votre dépréciation sur cet hôtel est au taux de 2½ p. 100?

M. COOPER: Nous imputons une dépréciation au taux de 10 p. 100 sur la valeur des meubles et des fournitures. Nous acquittons des impôts sur le revenu et nous faisons une part généreuse pour l'entretien, et ayant accompli toutes ces choses depuis l'ouverture et la mise en exploitation de l'hôtel, nous avons eu un surplus de \$2,553,000, qui a été partagé entre nous et le Pacifique-Canadien. Aussi, estimons-nous que nous nous sommes tirés d'affaires passablement bien.

M. JACKMAN: Étant donné qu'il s'agit d'une compagnie distincte, ses revenus sont sujets à la taxe sur les corporations au Canada?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Nonobstant le fait que la Couronne en possède la moitié?

M. COOPER: L'hôtel appartient aux chemins de fer Nationaux du Canada mais nous le louons à une compagnie qui l'exploite et verse un impôt sur le revenu par rapport à ses opérations.

M. JACKMAN: Oui.

M. MATHEWS: Le solde impayé du déficit de 1947 a été constitué un compte courant imputable au Dominion du Canada en attendant que le Parlement vote les sommes requises pour combler l'entier déficit de 1947. Je crois que le Parlement a voté la somme destinée à combler le déficit depuis la rédaction de ce rapport.

Le réseau a fait un inventaire de ses matériaux et de ses fournitures établi au 30 septembre 1947, et des ajustements ont été effectués. Et quand vous prenez les chiffres, il a été créé des frais d'exploitation dépassant quelque peu \$500,000, mais nous estimons cet inventaire très satisfaisant. Les disponibilités courantes n'ont guère différé de celles des années précédentes. Les disponibilités différées sont constituées principalement de contrats à recevoir relativement à la vente de terres dans l'Ouest canadien et à des comptes différés recouvrables portant sur divers articles.

L'escompte relatif à la dette consolidée représente la partie non amortie des frais d'escompte et d'émission contractés à l'époque de la vente des titres y afférents.

M. JACKMAN: Vous évaluez tout à l'époque de l'inventaire des biens réels et vous réalisez un bénéfice ou subissez une perte de ce chef, suivant votre valeur ou vos frais comptables.

M. MATTHEWS: Ainsi que nous l'avons dit, il est difficile de dire dans quelle mesure ce crédit de \$500,000 tenait à des prix en hausse dans l'intervalle. Mais les articles tels que traverses, rails et combustible sont tous évalués selon le coût moyen pondéré. La valeur des fournitures générales et des matériaux est basée sur le plus récent prix facturé. Nous vous signalons que le stock est renouvelé $2\frac{1}{2}$ fois par année. Aussi, il y entrerait quelque facteur en ligne de compte dans la mesure de l'intervalle qui s'écoule entre cette moyenne de $2\frac{1}{2}$ fois par année et la fin de l'année.

M. JACKMAN: Ce mode de calcul ne diffère-t-il pas quelque peu de la comptabilité ordinaire des compagnies?

M. MATTHEWS: Oui, ah, oui! En fait, la comptabilité industrielle,—cette modalité-ci ne diffère pas de la pratique que suivent les chemins de fer généralement, mais vous songez à la pratique que suivent les industries, à cette exception, monsieur Jackman, que vous constaterez, si vous faites une analyse de la compagnie des États-Unis, un montant fort appréciable de bénéfices d'inventaire inclus en 1947. L'*American Management Corporation* signale entre autres choses que plusieurs compagnies, la plupart des compagnies, évaluent leurs inventaires dans des entreprises commerciales d'après les cours de ce marché, mais non les chemins de fer.

M. JACKMAN: Il n'y a pas lieu de critiquer cette méthode?

M. MATTHEWS: Non, mais je crois qu'il nous faut établir une ligne de démarcation très nette entre les chemins de fer et les entreprises commerciales. La valeur des matériaux et des fournitures d'un chemin de fer n'est pas calculée d'après son exploitation, mais les compagnies se trouvent dans une situation différente parce qu'elles achètent et vendent des marchandises; aussi, leurs inventaires sont-ils d'une extrême importance.

M. JACKMAN: Dans la comptabilité ferroviaire, quel avantage retirez-vous à calculer les profits ou les pertes sur votre inventaire à la fin de l'année?

M. MATTHEWS: L'inventaire a été effectué sur le pied que nous avons établi et nous l'avons ramené aux anciennes valeurs; il a été ramené à cet inventaire des valeurs que nous avons indiqué, et il est tout à fait convenable de procéder de cette façon.

M. JACKMAN: Il est arrivé qu'un chiffre créditeur a été inscrit à votre compte d'exploitation?

M. MATTHEWS: Oui. Et le résultat aurait pu être tout à fait contraire. Cela indique que les titres sont raisonnablement bien contrôlés. Le réseau du National-Canadien a un très bon système de fournitures.

M. FULTON: Sous la rubrique de divers comptes créditeurs à la page 10 vous parlez de "montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains dans

l'Ouest du Canada . . .". La feuille du bilan d'ensemble ne comporte pas de détails qui me permettent de déterminer le total des terrains qui restent à vendre.

M. MATTHEWS: Ces renseignements ont été donnés au cours des témoignages hier, je crois.

M. FULTON: Merci.

M. MATTHEWS: Baisse dans le cours des valeurs en portefeuille depuis la fin de 1947.

Quoique tout le monde soit au courant de la baisse dans le cours des obligations du gouvernement et du réseau National depuis la fin de l'année, nous estimons qu'il convient de mentionner au Parlement que cette baisse jusqu'au 5 mars 1948 a eu pour effet de transformer l'excédent de la valeur courante sur la valeur comptable des titres appartenant au chemin de fer en un léger déficit d'après les cours du marché. Il faut dire toutefois, que du seul point de vue des placements, si les titres du réseau dans le portefeuille du fonds d'assurance du chemin de fer étaient portés dans les livres au prix de revient au lieu de la valeur au pair, les valeurs dans le portefeuille du chemin de fer accuseraient encore un excédent sur les cours du marché au 5 mars 1948.

Il importe peut-être que je donne plus de précisions à ce sujet. A la fin de décembre, les titres appartenant au chemin de fer accusaient un surplus de \$3,405,000. C'était la situation à la fin de décembre. Or, comme vous le savez, à la suite des mesures prises par le Trésor des États-Unis, mesures auxquelles on a donné suite partout au Canada, tous les titres du gouvernement et les titres garantis par lui ont subi une baisse générale, et le cours de ces titres du réseau National dans le portefeuille a subi un fléchissement général de 4 p.100 environ.

Et, au 5 mars, cette baisse avait influé sur le surplus d'exploitation de \$3,405,000 au faible degré de \$32,000. Mais nous signalons que du point de vue du programme de placement, la compagnie conserve encore une très bonne marge par rapport à toute baisse des cours.

M. JACKMAN: Mais vous ne pouvez guère rien y faire à tout événement.

M. MATTHEWS: Quoiqu'il en soit, son programme de placement est parfaitement sain, et le fonds d'assurance a comporté, lors du calcul de la valeur des titres au pair, une somme de \$1,000,000 environ d'accumulée au cours des années. Cela représente un excédent sur le prix coûtant. Ainsi, bien que le surplus noté à la fin de décembre avait disparu en mars, personne n'y pouvait rien. Ce sont des titres du gouvernement et des titres garantis par lui, et le portefeuille de tout le monde s'en est ressenti de la même façon.

Capital-actions, passif et réserves:

Les actions et la dette à long terme, en détails aux annexes correspondantes, figurent au bilan pour le montant détenu par le public et ne constituent que la dette totale interne. Elles ont été augmentées d'un montant net de \$23,370,000 durant l'année. Sur cette somme \$18,000,000 ont été utilisés pour l'acquisition d'actions des Lignes aériennes Trans-Canada.

Maintenant, pour ce qui regarde les différentes réserves des compagnies se totalisant à \$207,827,000, nous signalons que \$81,765,000 de ce total sont représentés par des fonds spéciaux et autres placements spécifiques.

Cependant, aucune de ces réserves n'est actuellement de la nature de surplus qui peuvent être employés pour des fins de contre-passement, et le programme de comptabilité du réseau n'en est pas un qui pourrait servir à la création de réserves "secrètes".

On entend dire de temps à autre, par exemple, au cours de l'enquête sur les tarifs-marchandises, on a laissé entendre que parce que vous vous trouvez à avoir de fortes réserves, il est possible, en recourant à quelque procédé magique de les utiliser à l'acquittement d'autres dépenses. Il va sans dire que ce sont des conceptions qui ne reposent pas sur la réalité. Les réserves des chemins de fer

Nationaux sont toutes nettement établies et leur programme de comptabilité ne se prête pas à la constitution de réserves secrètes. Je tiens à être précis sur ce point.

La réserve d'assurance comprend la somme affectée à de gros règlements en suspens à la date du bilan.

La réserve pour dépréciation—lignes aux États-Unis—s'applique au matériel depuis une date antérieure au 1er janvier 1923, et au propriétés immobilières (sauf la charpente de la voie) principalement depuis le 1er janvier 1943, conformément aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission*.

Les autres comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjudgées par les provinces d'Ontario et de Québec, et le solde de la dette envers l'État de Michigan pour l'élargissement de la prolongation de l'avenue Woodward à Détroit.

Les autres comptes d'ordre comprennent la portion approximative des port-payés en transit; l'excédent des recettes sur les prévisions de fin d'année en suspens; le montant approximatif pour accidents de personnes; le montant approximatif pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Part de propriétaire—Dominion du Canada.

Le part de propriétaire—Dominion du Canada—figure au bilan et fait l'objet d'une annexe, conformément aux dispositions de l'article 2 f) de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux au Canada, 1937, qui définit comme suit la composition du compte. La part de propriétaire du Dominion du Canada ne constitue encore une fois qu'un exposé explicatif de ces comptes de parts de propriétaire et je crois qu'il n'y a guère lieu que je vous en fasse lecture.

Le PRÉSIDENT: Je ne le pense pas.

M. MATTHEWS: Il ne comporte rien de nouveau.

Valeur du réseau pour le Dominion du point de vue de l'utilité Nationale.

Pour se rendre réellement compte de la valeur générale de la part de propriétaire du Dominion dans le réseau il faut tenir compte d'un important facteur qu'il est impossible d'incorporer dans un état financier, à savoir la valeur du point de vue de l'utilité nationale. Le réseau a prouvé son utilité pour le Dominion comme arme de défense militaire pendant les années de guerre de 1939 à 1945 et, en outre, pendant les cinq dernières années de cette époque, il a été capable de rembourser au Trésor du Dominion \$112,502,000 d'emprunts grâce à son surplus de revenus après paiement des charges fixes. Ainsi dans l'après-guerre jusqu'ici, il a prouvé son utilité dans la reconversion de l'économie de guerre et de plus, malgré les déficits de 1946 et de 1947, il a laissé entrevoir qu'il peut gagner de l'argent en temps de paix à condition d'être en mesure de conserver à l'avenir un chiffre de trafic à peu près égal au chiffre actuel et d'obtenir:

- a) Des revenus raisonnablement rémunérateurs assez longtemps grâce à une augmentation des taux de transport de pair avec la hausse dans les taux de salaire et le prix des matériaux, et
- b) Une proportion entre les charges fixes et les revenus d'exploitation raisonnablement comparable à celle des autres chemins de fer importants de l'Amérique du Nord.

Si le réseau pouvait jouir assez longtemps de ces conditions de travail, il a montré qu'il pourrait être rémunérateur en temps de paix malgré certains désavantages, purement économiques et résultant de la concurrence, qui existaient au moment de la fusion et qui se font parfois encore sentir dans son exploitation.

En prévision de l'avenir, il serait bon, à notre avis, de faire un examen spécial de ces désavantages naturels en vue de déterminer l'effet produit sur les résultats d'exploitation par les services de nature nationale par comparaison avec ceux qui donnent lieu à une concurrence normale. Cette étude permettrait d'évaluer l'entreprise ferrovaire et ses plans d'administration d'une manière plus équitable et plus efficace qu'il n'est possible de le faire avec les moyens actuels d'envisager les résultats d'exploitation.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Matthews aurait la bienveillance de donner plus de précisions concernant ce dernier paragraphe.

M. MATTHEWS: Lorsque ces propriétés ont été fondues dans le réseau des chemins de fer Nationaux en 1922, elles étaient incapables d'acquitter intégralement leurs comptes de salaires et de matériaux, et il y a eu une fusion de ces lignes dont toutes avaient été construites dans des conditions différentes. C'était une situation qui différait de celle du Pacifique-Canadien qui a été construite plus ou moins comme unité homogène, et toujours avec l'idée,—et elle était très bien fondée—, de s'assurer un trafic producteur de recettes.

Or, on peut dire que les lignes des chemins de fer Nationaux du Canada comprennent plusieurs éléments qui, pourrait-on dire, accomplissent des services qui sont en partie pour le bien national et qui ne sont pas strictement des entreprises de concurrence du point de vue des frais. Par exemple, vous ne pouvez oublier le fait que la circulation du trafic, disons, de Montréal à Halifax, par l'Intercolonial, comporte un trajet beaucoup plus long que celui du Pacifique-Canadien par sa ligne courte jusqu'à Saint-Jean. C'est simplement un de ces faits que nous avons dû accepter; il se rattachait à la Confédération, et à bon droit.

La situation des compagnies, généralement parlant, et les embranchements au faible trafic des chemins de fer constituent des facteurs qui pourraient faire le sujet, nous le proposons respectueusement, d'une étude, parce que vous entendez fréquemment des affirmations: "Ah! vous ne pouvez vous servir des chemins de fer Nationaux du Canada comme base quelconque". Je n'en conviens nullement parce que la conception que nous nous faisons de la régie nationale est qu'elle est tout aussi active, au point de vue de la concurrence, que celle de toute autre administration ferrovaire.

Je voudrais qu'il fût possible de présenter les résultats de l'exploitation du réseau National de telle façon que l'on établirait quelque distinction entre les opérations qui se rattachent au service national et celles qui se rapportent à un service purement de concurrence, car j'estime que pendant une période d'années les programmes d'administration et la valeur de cette entreprise ferrovaire comparée si fréquemment au chemin de fer Pacifique-Canadien, sont des questions qui pourraient bien mériter quelque étude.

M. HAZEN: Je suppose que vous conviendrez que le chemin de fer Pacifique-Canadien est aussi d'utilité nationale.

M. MATTHEWS: Nous en conviendrons certainement; mais c'est une question de comparaison, et nous savons trop bien depuis des années qu'en temps de difficultés, le réseau est toujours comparé au Pacifique-Canadien sans égard à ses réalités fondamentales. C'est tout. Personne ne peut jeter de discrédit sur le Pacifique-Canadien parce qu'il a rendu un grand service national.

M. MOORE: Vu la valeur utile nationale de tous les chemins de fer, pourrait-on dire, je voudrais demander aux administrateurs du National-Canadien si on a demandé récemment qu'il se chargeât de l'exploitation du chemin de fer de la baie d'Hudson qui possède une valeur utile définie, particulièrement sous le rapport des affaires militaires.

M. VAUGHAN: Le chemin de fer de la baie d'Hudson appartient au Dominion du Canada et je ne puis concevoir que les chemins de fer Nationaux du Canada profiteraient le moins du changement de son mode actuel d'exploitation.

M. MOORE: Ne réaliserait-on pas des économies au chapitre des frais d'administration?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Les chemins de fer Nationaux du Canada exploitent actuellement le chemin de fer de la baie d'Hudson à titre d'agents du gouvernement fédéral et ses frais fixes sont comparativement bas.

M. FULTON: Vu l'intérêt que l'on a manifesté à propos de la nouvelle capitalisation du réseau du National-Canadien, je voudrais rattacher ce sujet aux observations que vous venez de faire quant à la distinction qu'il y aurait lieu d'établir entre la valeur utile nationale des chemins de fer et le régime des opérations que l'on pourrait désigner strictement de concurrence. En un mot, voici ce à quoi je songe. Je dégage de ce que vous avez dit sur ce qu'il en coûte pour exploiter la partie du réseau que constitue le chemin de fer Intercolonial, de Montréal à Halifax, que cette exploitation est, généralement parlant, non profitable; mais vous avez dit, je crois, qu'elle était justifiée à cause de sa valeur utile nationale.

M. MATTHEWS: Nous parlons du parcours miliaire excédentaire en comparaison de celui du Pacifique-Canadien seulement.

M. FULTON: Mais n'appliquez-vous pas votre raisonnement expressément à cette partie du réseau?

M. MATTHEWS: Je ne l'ai mentionné qu'à titre d'exemple, à savoir, que le chemin de fer Intercolonial constituait un élément, une partie constituante de la Confédération. Cependant, il faut que les chemins de fer Nationaux du Canada fassent concurrence en matière de transport entre Montréal et le littoral de l'Atlantique, et leur parcours est beaucoup plus long que celui du Pacifique-Canadien. Nous n'établissons qu'une comparaison, parce qu'au cours des années nous avons constaté qu'il y a eu plusieurs périodes où le réseau a fait le sujet d'une comparaison avec le Pacifique-Canadien, dans des conditions rien moins que comparables.

M. FULTON: Je suis d'accord avec vous. Mais j'ai soutenu que le simple isolement de cette partie ou de ces parties du réseau d'après le plan que vous avez mentionné ne résoudrait pas le problème auquel on a fait allusion, la nécessité, si elle existe, d'une nouvelle capitalisation.

M. MATTHEWS: Nous signalons que nonobstant ces désavantages apparents associés au réseau depuis son institution, et compte toujours tenu du fait que le National-Canadien a été constitué de chemins de fer privés en faillite auxquels s'est ajouté le chemin de fer du gouvernement canadien, ce sont des faits et je ne discuterai pas les mérites de la propriété privée ou de l'étatisation. Ce sont simplement des faits historiques.

M. FULTON: Je pensais que l'on aurait pu laisser entendre que même si pour des fins de revenus,—si je puis m'exprimer de cette façon, était possible d'isoler ces parties du réseau qui sont moins profitables mais qui ont une importance nationale, et le gouvernement disait: "Nous sommes prêts à accepter un déficit concernant ces parties parce qu'elles apportent une contribution au réseau de transport national"—le problème de l'acquittement des frais de capital de tout le réseau demeurerait quand même et il faudrait encore y trouver une solution.

M. MATTHEWS: Oui.

M. NICHOLSON: Si, en 1922, on avait décidé comme programme du gouvernement de placer les chemins de fer Nationaux du Canada dans une situation semblable à celle du Pacifique-Canadien ou des lignes américaines, en ce qui concerne le rapport entre les frais fixes et les recettes d'exploitation, alors quelles réductions aurait-on apportées à la dette du capital du National-Canadien?

M. MATTHEWS: Il n'avait pas d'obligations sous forme de charges fixes durant cette période. Il y avait un déficit au compte des matériaux mêmes et des frais de la main-d'oeuvre.

M. JACKMAN: Relativement à certaines parties du réseau mais non à tout le réseau.

M. MATTHEWS: Oui, sur le réseau.

M. JACKMAN: Est-ce qu'il n'a pas toujours réalisé assez de recettes pour acquitter ses frais d'exploitation.

M. VAUGHAN: M. Matthews dit que lorsque les divers chemins de fer ont été fusionnés pour former les chemins de fer Nationaux du Canada, les opérations totales de ces chemins de fer se sont soldées par un déficit avant que l'on fasse entrer des frais fixes quelconques en ligne de compte.

M. JACKMAN: Avant 1922.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Mais depuis que le réseau a été étatisé?

M. VAUGHAN: Depuis l'étatisation du réseau, nous avons réalisé un profit d'exploitation chaque année avant que l'on fasse entrer les frais fixes en ligne de compte.

M. JACKMAN: Prenons le chemin de fer Intercolonial comme exemple. Quand vous dites que cette ligne n'acquitte pas ses frais d'exploitation teniez-vous compte de la somme qu'il reçoit en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. MATTHEWS: Vous voulez dire la région de l'Atlantique en 1947?

M. JACKMAN: Généralement parlant, au cours des années d'exploitation.

M. VAUGHAN: L'exploitation dans la région de l'Atlantique en 1947 a accusé une forte perte qui s'est totalisée par plus de \$10,000,000.

M. JACKMAN: Il y a eu une perte nette d'exploitation même avant l'inscription des charges au chapitre de la dette consolidée?

M. VAUGHAN: Oui. Il y a eu une perte nette d'exploitation même avant l'acquiescement des intérêts.

M. JACKMAN: Y a-t-il d'autres embranchements ou parties du réseau dont votre comptabilité fait voir qu'ils ne compensent pas leurs débours?

M. VAUGHAN: Oui, il y a d'autres lignes. Nous sommes actuellement à faire un relevé de chaque ligne. Prenez la ligne de Rupert-Junction à Prince-Rupert. Son exploitation se solde par un assez lourd déficit.

M. JACKMAN: A-t-on émis des obligations relativement à cette ligne?

M. VAUGHAN: Ah! oui. Il y a une émission considérable d'obligations quant à cette ligne.

M. MATTHEWS: Importants passifs éventuels, y compris capitalisation des pensions.

A part les engagements relatifs aux immobilisations qui doivent être autorisés par le Parlement et les achats de matériaux nécessaires au train normal des affaires, les importants passifs éventuels sont décrits dans l'annexe à cet effet.

M. JACKMAN: Avez-vous à portée de la main des données indiquant la valeur capitalisée de pensions futures par rapport aux plans de pensions autres que celui de 1935?

M. MATTHEWS: Non, je n'en ai pas, monsieur Jackman, mais c'est une somme considérable. Ce serait une somme considérable. Puis-je répéter que cela échappe aux administrateurs du réseau parce qu'il faudrait qu'ils demandent l'autorisation du propriétaire afin d'établir une telle réserve; et nous estimons qu'il faudrait que cela fût approuvé par le Parlement. Il faudrait effectuer un important transport de la part du propriétaire.

M. JACKMAN: Monsieur Cooper, est-ce que vous ne nous avez pas donné il y a quelques années le calcul actuariel de la valeur capitalisée des pensions futures?

M. COOPER: Je crois avoir mentionné un chiffre de \$60,000,000 environ. Depuis lors, les échelles de salaires ont été relevées à un niveau tel que je ne crois pas que ce chiffre serait de beaucoup d'utilité. Il va sans dire que nous avons affecté une somme fort considérable au compte des pensions. Elle s'établissait en tout et partout à \$56,848,000 à la fin de 1947, et cette somme entière a été constituée depuis 1935. Aussi, j'estime que nous faisons très bonne figure sous ce rapport.

M. MATTHEWS: En plus de ce que la compagnie affecte à cette fin, les employés font des versements sous le régime du plan de 1935, et il y avait d'accumulé une somme de \$26,933,000. Ces deux sommes réunies forment un total de \$67,848,000. Or, ces fonds constituaient un surplus à la fin de l'année, le 5 mars. Ils se sont trouvés dans la même situation que les ressources des chemins de fer.

Quant aux plans non contractuels, nous signalons simplement que les pensions qui en relèvent ne sont pas capitalisées. Les pensions payées aux employés, ou les paiements effectués au chapitre des pensions de retraite des employés du Grand-Tronc ou de l'Intercolonial sont imputés au compte des pensions du réseau, mais on ne capitalise pas les pensions contractuelles ou non contractuelles. Ces plans dits non contractuels finiront par disparaître, mais il s'écoulera beaucoup de temps avant leur disparition éventuelle.

Conversion des monnaies étrangères. La monnaie des États-Unis au taux du pair du dollar correspond à la monnaie sterling au taux de \$4.86 la livre sterling et la monnaie française à environ 15 francs au dollar.

Je ne crois pas que la base de la consolidation de la comptabilité vous intéresse, outre le fait que nous la croyons saine.

Recommandations des années précédentes au Parlement.

De temps en temps au cours des années précédentes notre rapport annuel a contenu, entre autres, certaines recommandations au Parlement sur deux questions importantes, à savoir:

a) l'application des méthodes actuelles de comptabilité de dépréciation au Canada, et

b) l'adoption de règlements uniformes de comptabilité pour les chemins de fer du Canada sous l'autorité statuaire du Dominion.

M. JACKMAN: Relativement à ce deuxième alinéa b), le Pacifique-Canadien a-t-il adopté les principes de comptabilité de l'*Interstate Commerce Commission*?

M. MATTHEWS: Par rapport à ceci?

M. JACKMAN: Par rapport à l'adoption de règlements uniformes de comptabilité pour les chemins de fer du Canada, suit-il maintenant la modalité prescrite par l'*Interstate Commerce Commission*?

M. MATTHEWS: Quant à vos recommandations formulées à ce sujet depuis plusieurs années, on n'y a jamais donné suite. C'est ce que nous avons essayé de préciser. Exception faite de la dépréciation des propriétés immobilières, les chemins de fer Nationaux du Canada suivent un mode de comptabilité qui ressemble de très près à la modalité de l'*Interstate Commerce Commission*.

Pour ce qui concerne le Pacifique-Canadien, je ne saurais dire quelle méthode de comptabilité interne il suit. On ne peut juger que par les rapports qui sont publiés, mais les méthodes fondamentales de comptabilité sont sans doute différentes. Quant aux règlements uniformes de comptabilité, nous estimons, vu la situation relative aux taux de tarifs, aux négociations en matière de salaires et à diverses autres questions, surtout les échelles de salaires, que s'il faut que les chemins de fer demandent à ces organismes d'approuver les taux de tarif, qu'il est à recommander que ces organismes prescrivent d'abord la base de comptabilité.

Aux États-Unis où l'*Interstate Commerce Commission* établit à la fois les règlements de comptabilité et les taux d'augmentations ou les ajustements de

toute nature, cet organisme a une idée assez précise des faits et des frais. Pour cette raison qui figure au nombre de celles que nous avons énumérées dans le passé, nous avons pensé et nous le répétons, nous estimons que des règlements uniformes de comptabilité sous l'autorité statutaire du Dominion constituent un sujet que le gouvernement pourrait bien étudier de nouveau.

M. NICHOLSON: La Commission des Transports est-elle revêtue de l'autorité voulue pour agir en ce sens, ou faudrait-il que le Parlement légifère en la matière?

M. MATTHEWS: Je ne saurais dire quelle procédure législative s'imposerait.

M. HAZEN: Suivez-vous le système de comptabilité de l'*Interstate Commerce Commission*?

M. MATTHEWS: Oui. Indépendamment de la dépréciation appliquée aux propriétés immobilières, les chemins de fer Nationaux du Canada se conforment à toutes les principales prescriptions de l'*Interstate Commerce Commission*.

M. HAZEN: Êtes-vous tenus d'agir de la sorte parce que vous avez des lignes aux États-Unis?

M. MATTHEWS: Le réseau National n'a jamais été tenu de le faire au Canada, mais il va sans dire qu'il doit se conformer à ce régime aux États-Unis. Et lors de la formation du réseau National en 1923 il a adopté fondamentalement la comptabilité de l'*Interstate Commerce Commission* pour ses lignes au Canada.

M. HAZEN: Le Pacifique-Canadien possède quelques lignes aux États-Unis?

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. HAZEN: Doit-il suivre deux systèmes?

M. MATTHEWS: Les lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien sont exploitées principalement grâce aux titres qu'il possède dans des filiales, tandis que le National-Canadien. . .

M. HAZEN: Ce sont les règlements de l'*Interstate Commerce Commission* qui l'obligent—

M. MATTHEWS: Ah! non. Ils n'obligent personne au Canada.

M. HAZEN: Ah! Je pensais qu'ils vous obligeaient, je me suis peut-être trompé.

M. MATTHEWS: Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien exploitent des lignes aux États-Unis. Ces dernières doivent se conformer aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission*. Cependant, dans le cas du National-Canadien, les lignes américaines forment partie du réseau National tandis que les lignes américaines du Pacifique-Canadien sont exploitées surtout par l'entremise de filiales.

M. HAZEN: S'il est si difficile d'induire le Pacifique-Canadien à adopter votre système au Canada, alors ne pourriez-vous pas adopter le système du Pacifique-Canadien. Ne serait-il pas beaucoup plus facile pour nous de faire cela?

M. NICHOLSON: Il me semble que le Comité est saisi de cette recommandation depuis un grand nombre d'années.

M. MATTHEWS: Je crois que nous l'avons signalée au Parlement pour la première fois en 1933 ou 1934.

M. NICHOLSON: Et vous êtes encore persuadés que ce changement s'impose?

M. MATTHEWS: A notre avis, plus que jamais.

M. NICHOLSON: D'après les témoignages rendus devant la Commission des Transports il est très difficile d'analyser une cause quand les systèmes de comptabilité des deux compagnies sont tellement différents.

M. MOORE: Était-ce une des recommandations formulées par la Commission royale en 1922?

M. MATTHEWS: Non.

M. JACKMAN: M. Cooper pourrait peut-être nous dire si la comptabilité du Pacifique-Canadien est fondée sur celle de l'*Interstate Commerce Commission*?

M. COOPER: Non, je ne tiens pas à parler de la comptabilité du Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: Je crois que vous avez déjà dit que vous faisiez partie d'une association de vérificateurs ou de comptables ou de contrôleurs de chemins de fer, ou de quelque organisme de cette nature, et que vous vous êtes prononcé à ce sujet il y a quelques années. A votre connaissance, vous a-t-on donné à entendre que son mode de comptabilité est basé sur celui de l'*Interstate Commerce Commission*?

M. COOPER: Pour bien définir notre attitude sur cette question de comptabilité uniforme, je tiendrais à dire que nous avons pris l'initiative lorsqu'il s'est agi d'essayer d'obtenir ce mode de comptabilité, et nous n'avons jamais changé notre opinion que la comptabilité uniforme devrait être appliquée aux chemins de fer du Canada.

Vous avez fait ce matin, monsieur Jackman, une observation qui, si je l'ai bien comprise, a laissé entendre que les vérificateurs préconisent l'uniformité de la comptabilité ferroviaire et que nous nous y opposons.

M. JACKMAN: Je ne savais pas que vous l'approuviez, et je suis heureux d'apprendre que vous la voyez d'un bon oeil.

M. COOPER: Notre prétention est que les règlements régissant l'uniformité doivent être ceux de l'*Interstate Commerce Commission*; et lorsque les vérificateurs ont formulé leur recommandation en 1934, ils ont recommandé ce qu'ils ont appelé un classement nettement canadien quelque peu différent de celui prévu d'après les règlements de l'*Interstate Commerce Commission*. En fait, ils ont suggéré que nous devrions cesser de faire mention au Canada des classements de l'*Interstate Commerce Commission*. Or vous comprendrez et vous vous rendrez compte, j'en suis sûr, qu'étant donné que notre chemin de fer est international, la partie du réseau située aux États-Unis doit nécessairement se conformer aux règlements de l'*Interstate Commerce Commission* en matière de comptabilité et que nous en éprouverions de grands embarras si on nous imposait deux séries de règlements de comptabilité différents et contradictoires.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Le 10 mars, 1948

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre:—

Suivant vos instructions, nous avons vérifié les comptes de la CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947 et nous avons l'honneur de soumettre par votre entremise notre rapport au Parlement.

Les comptes des *Steamships* et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau National attendu que toutes les actions de la compagnie mère appartiennent à l'État.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par les *Steamships* et nous offrons en outre les commentaires suivants sur l'état des revenus, le compte de profits et pertes et le bilan pour l'ensemble des compagnies:

État des revenus

Le surplus de \$523,000 pour l'exercice 1947 s'établit brièvement comme suit:

Surplus après provision pour frais généraux d'exploitation mais avant intérêt et dépréciation.....	\$1,590,000
Moins: Intérêt	573,000
<hr/>	
Surplus avant dépréciation.....	\$1,017,000
Moins: Dépréciation	494,000
<hr/>	
Surplus	\$ 523,000
<hr/>	

Les frais généraux d'exploitation consistant en grande partie en salaires et matériaux qui ont continué à la hausse en 1947, comprennent les comptes ci-dessous:

- Provision destinée à payer le montant actuellement estimé nécessaire en sus du coût à assumer par le gouvernement du Dominion pour la transformation et la remise en état du "Nelson" et du "Rodney" du type "Lady";
- Frais d'administration par les chemins de fer Nationaux;
- Primes d'assurance sur risques assurés à la fois par le fonds d'assurance et des compagnies extérieures;
- Versements pour pensions à la *Canadian National Railway Company* en sa qualité d'assureur des pensions contractuelles;
- Impôts généraux ayant trait principalement à l'assurance-chômage du Dominion, aux impôts sur les capitaux et sur les revenus de la province de Québec et aux taxes municipales.

L'intérêt sur la dette consolidée est de 5% et l'intérêt sur les avances de l'État pour déficits de 2.5%, soit un taux mixte de 4.29% à la fin de l'exercice.

La dépréciation s'applique à tous les vaisseaux, au taux uniforme de 5% pour l'exercice.

Nous avons reçu les certificats habituels de la part des fonctionnaires compétents des *Steamships* au sujet de l'entretien courant et des retraits d'immobilisations.

Compte de profit et pertes

Le déficit a subi une diminution de \$615,000 au cours de l'exercice par suite du surplus de 1947 et de gains de capital sur des ventes de vaisseaux.

Bilan d'ensemble

Les immobilisations en vaisseaux sont portées au prix général de revient.

La réserve pour dépréciation s'applique à la période depuis le début de l'exploitation en 1929 jusqu'en 1947.

Les fonds d'assurance et de remplacement dont l'ensemble est de \$4,432,000 consistent en obligations du Dominion et du réseau National garanties par le Dominion ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. Le cours des valeurs en portefeuille à la fin de l'année excédait la valeur comptable basée sur le prix de revient. Ces titres sont toutefois dans la même situation, par suite des cours du marché au 5 mars 1948, que celle mentionnée plus haut au sujet des titres du réseau National.

Le fonds de remplacement a subi une diminution de \$2,565,000 au cours de l'exercice par suite de retraits de fonds pour l'achat et la conversion de vaisseaux moins la provision pour dépréciation ajoutée au fonds, le produit de ventes de vaisseaux et les règlements d'assurances ainsi que le bénéfice de 1947 sur l'ensemble de l'exploitation qui a été conservé dans le fonds et crédité aux "revenus du fonds de remplacement des vaisseaux" dans l'État des revenus.

Le fonds d'assurances a augmenté de \$222,000 durant l'exercice. Le bénéfice de 1947 sur l'ensemble de l'exploitation a été conservé dans le fonds et la réserve correspondante. Au sujet des vaisseaux du type "*Lady*" et "*Diesel*", nous ferons remarquer que toute l'assurance est maintenant portée par le Fonds.

Les comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part de la même manière que ceux du réseau National.

La proportion entre les disponibilités et les exigibilités est de 1.6 à 1. Mentionnons à ce propos que \$256,000 ont été payés en réduction des avances du gouvernement au début de 1948. En 1946, cette proportion était de 2 à 1 et une somme de \$1,105,000 avait été payée en réduction des avances au début de 1947.

L'escompte sur le capital-actions représente une valeur comptable intangible fixée au moment de l'incorporation en contre-partie de la valeur au pair des actions émises sans paiement en espèces en retour de la garantie du gouvernement pour les obligations des *Steamships*.

Le capital-actions et la dette consolidée n'ont subi aucun changement au cours de l'exercice vu que les immobilisations ont été financées au moyen du fonds de remplacement.

Le compte du Dominion du Canada ne représente que les avances pour déficits et toutes les avances pour compte d'immobilisation ont été remboursées au gouvernement.

Les frais de transformation et remise en état représentent le solde approximatif dû aux entrepreneurs pour le compte des vaisseaux *Nelson* et *Rodney* du type "*Lady*".

Les comptes d'ordre comprennent des comptes en suspens de voyages incomplets.

La réserve pour assurances comprend le montant mis de côté pour les gros règlements en suspens à la date du bilan.

Les profits et pertes s'appliquent à la période depuis le début de l'exploitation en 1929 jusqu'à 1947. A propos du déficit, il convient de faire remarquer de nouveau au Parlement que l'intérêt sur les avances pour combler le déficit a été débité pour toute la période.

Les importants passifs éventuels des *Steamships* ont trait aux plans de pensions au sujet desquels nous faisons remarquer:

- a) Qu'il existe, par l'entremise du C.N., en sa qualité d'assureur des pensions contractuelles, une réserve à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur en vertu du plan de 1935, mais non à l'égard de celles conditionnellement prévues. Sous ce rapport, il faut tenir compte du fait que les frais d'exploitation des *Steamships* sont débités des versements au C.N. pour les pensions, et
- b) Que les contributions des employés de la compagnie en activité de service sont placés par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément sous le régime du plan du C.N. de 1935.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du bilan des *Steamships* sont généralement convertis comme suit:

- a) Monnaie des États-Unis
—au taux du pair du dollar, et
- b) Monnaie sterling
—au taux de \$4.02 la livre seulement pour les comptes de fonds de roulement.

Il convient de se rappeler que la dette consolidée est payable, au choix des porteurs, de trois manières différentes, à savoir en dollars canadiens, en dollars des États-Unis ou en sterling.

La preuve de vérification des *Steamships* pour l'exercice 1947 est analogue sous le rapport de la portée à celle du réseau National détaillée plus haut dans le présent rapport.

Je dis que nous sommes prêts à adopter intégralement les règlements de l'*Interstate Commerce Commission*. Nous recommanderions qu'ils soient adoptés au Canada. Nous nous opposons à tout régime contraire. Si les règlements de l'*Interstate Commerce Commission* étaient adoptés au Canada, nous nous y conformerions avec tout ce que cette acceptation comporte, y compris la dépréciation des propriétés immobilières. Mais quand vous parlez d'uniformité, qu'elle soit complète. Adoptons une uniformité à la fois sous le rapport des facteurs favorables et des facteurs qui imposent des charges additionnelles aux chemins de fer Nationaux du Canada. Ayons de l'uniformité en toutes choses. Si nous pouvons avoir une uniformité complète, même si cela implique l'adoption de la comptabilité de dépréciation par rapport aux propriétés immobilières, nous serons quand même de la partie. Mais je le répète, ne nous donnez pas une série de règlements dont l'application ajoute à nos charges et nous laisse dans une situation différente relativement aux autres facteurs.

Je ne sais si je me suis exprimé assez clairement ou non. Je voudrais être très net et précis au cas où je ne l'aurais pas été. Nous ne nous opposons pas à la comptabilité uniforme, mais nous nous opposons à des règlements de comptabilité différents étant donné que nous constituons une ligne internationale et parce que nous voulons être en mesure d'établir des comparaisons avec d'autres chemins de fer des États-Unis. Que les règlements uniformes qui seront adoptés soient des règlements que nous appellerons des règlements normaux de comptabilité ferroviaire.

Nous sommes acculés à un problème relativement aux Lignes aériennes Trans-Canada. Nous avons conçu une série de règles et de règlements pour celles-ci et nous nous sommes trouvés immédiatement en présence du fait que lorsque nos gens veulent faire une comparaison avec les autres importantes lignes aériennes des États-Unis, les règlements de comptabilité comportaient des différences. Et la difficulté ne s'arrête pas là. Il existe des différences entre les lignes aériennes internationales telles que les lignes française, hollandaise, britannique et les autres. Voici ce qui se passe actuellement. Un comité d'experts s'occupe d'essayer d'établir des règlements uniformes qui s'appliqueront universellement à tous les voituriers aériens internationaux. Voilà le genre de progrès que nous voulons accomplir. Nous ne voulons pas un genre de comptes expressément canadien, un genre qui soit nationaliste ou à base d'isolement. Nous préférons être un membre sur un pied d'égalité avec d'autres chemins de fer et d'autres lignes aériennes internationales, nos comptes étant établis selon une base strictement conforme aux leurs, de manière que vous puissiez les étudier et en tirer des conclusions exactes.

M. JACKMAN: Je crois que nous sommes d'accord avec vous, monsieur Cooper. Vous avez fait mention de frais d'intérêt. Vous ne parlez que du programme en matière de comptabilité?

M. COOPER: Je parlais de règlements uniformes.

M. JACKMAN: Vous ne faisiez allusion qu'à l'inscription des frais d'intérêt, non pas aux autres comptes?

M. COOPER: Vous vous souviendrez que la question de l'impôt sur le revenu a déjà surgi. Nous préconisons qu'on nous mette sur le même pied par rapport à tous les autres postes. Nous nous opposons à ce que l'on nous impose ces autres éléments qui ajoutent à nos frais et ne nous assurent aucun allègement par rapport aux éléments qui réduiraient nos frais. Je crois que nous avons une cause très valide.

M. JACKMAN: Cela amène sur le tapis la question de la valeur du réseau du point de vue de l'utilité nationale.

M. COOPER: Je vous demande pardon, je n'ai pas saisi ce que vous avez dit.

M. JACKMAN: J'ai dit que cela amène sur le tapis la question de la valeur du réseau du point de vue de l'utilité nationale, n'est-ce pas?

M. COOPER: Puis-je parler aussi de la comptabilité de dépréciation vu que ce sujet a été mentionné dans cette enceinte. Je ne veux pas retenir trop longtemps le Comité. Vous avez entendu parler de ce sujet depuis plusieurs années. Même s'il me répugne de retenir le Comité, il ne semble pas très juste à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada de laisser la question où elle est dans le moment. Quant à la comptabilité de dépréciation par application au matériel, il ne devrait pas faire le moindre doute que nous sommes absolument sur le même pied que tous les autres chemins de fer des États-Unis ou disons du continent nord-américain. Nous calculons la dépréciation au taux de 3 1/3 p. 100, ce qui donne à notre matériel une durée de 27 ans, et je crois que sa durée dépasse cette période. En d'autres termes, j'estime que nous faisons la part généreuse pour la dépréciation du matériel. Nous avons inauguré la comptabilité de dépréciation sur le matériel en 1940, durant les années qui se sont écoulées dans l'intervalle,—1940-1947—, nous avons imputé \$131,737,000 à nos frais d'exploitation. Durant cette période nous avons effectué le retrait de matériel jusqu'à concurrence de \$23,334,000, ce qui veut dire que dans cette période de huit ans nous avons accumulé une réserve de plus de \$100,000,000. Notre réserve canadienne à la fin de 1947 représente plus de 20 p. 100 de notre matériel et cette somme a été accumulée dans l'espace de huit ans. Les exploitants de nos lignes américaines ont accumulé 42 p. 100 de la valeur comptable de leur matériel en 14 ans. En conséquence, vous êtes à même de constater qu'il ne subsiste pas le moindre doute que nous faisons une imputation suffisante au chapitre de la dépréciation du matériel. Cette imputation est conforme à la pratique générale et elle est tout aussi large que celle effectuée d'après le régime que suivent les chemins de fer des États-Unis. Quant à la dépréciation des propriétés immobilières, notre mode de comptabilité diffère de la méthode de comptabilité ferroviaire régulière. Il n'existe nulle méprise là-dessus. Nous avons dit très nettement dans notre rapport de 1942 en quoi consistait notre programme par rapport à la dépréciation. Nous avons dit: "il est jugé opportun de définir le programme de dépréciation du chemin de fer afin que les relevés indiquent clairement la base d'après laquelle les comptes présentés dans ce rapport ont été établis", et nous avons continué par expliquer ce que nous faisons. Je crois qu'il est tout à fait inexact de penser que l'on met actuellement quelque chose à découvert. Voici les raisons pour lesquelles notre modalité diffère de celle des autres chemins de fer par rapport à la comptabilité de dépréciation de propriétés immobilières: les chemins de fer des États-Unis et le Pacifique-Canadien ont adopté la comptabilité de dépréciation en 1943. Ils avaient soutenu pendant 40 ans que cette comptabilité par application aux propriétés immobilières était erronée et inutile. Ils ont changé d'attitude en 1943

parce qu'ils ont été assujettis au chapitre de la taxe par excédents de bénéfiques. Cela n'est pas de la logique; c'est un programme d'opportunisme.

M. JACKMAN: Cela est compréhensible.

M. COOPER: En convenez-vous? Puis, quand ils ont adopté la comptabilité de dépréciation ils ont dit qu'ils ne feraient pas entrer en ligne de compte les rails, les traverses et le ballast et qu'ils continueraient à les faire relever d'une comptabilité de retraits. Quelle logique y a-t-il à cela? S'il y a quelque chose de sujet à la dépréciation ce sont bien les rails, les traverses et le ballast, mais ils ont dit: ah! non, nous n'adopterons pas la comptabilité de dépréciation par application à ces articles, nous allons la limiter aux ponts, aux gares, aux usines, aux poteaux de télégraphe et aux clôtures en bordure de l'emprise". Quelle sorte de logique cette façon d'agir implique-t-elle? Nous avons dit que nous ne suivrions pas cette modalité, et quand on préconise la comptabilité de dépréciation par application aux propriétés immobilières je ne puis me laisser convaincre en aucune façon. Par ailleurs, en plus des choses que j'ai mentionnées, je crois qu'il existe d'autres facteurs dans le cas des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous devons nous rappeler d'abord que le réseau du National-Canadien constitue une entreprise de l'État. Il ne compte pas d'actionnaires extérieurs. Les actions ne sont pas cotées et personne ne prendra notre bilan et ne sera induit en erreur à acheter ou à vendre des titres du National-Canadien. De plus, si nous avons imputé quelque \$8,000,000 en 1947.—c'est, je crois, le chiffre dont vous vous êtes informé ce matin, monsieur Jackman. . .

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: . . . si nous avons imputé cette somme et avons dit avoir eu un déficit de \$23,000,000 au lieu de \$15,000,000, il eût fallu que nous nous adressions au ministère des Finances et demandions à ce ministère de nous donner \$8,000,000 en plus de la somme que nous avons demandée effectivement. Or, nous ne pourrions adopter une comptabilité de dépréciation impliquant une imputation sur le Trésor fédéral sans l'approbation du ministère des Finances, et à bon droit. Cela aurait été peut-être dans l'ordre en 1947 quand les recettes nationales étaient élevées, au point que les dirigeants du fisc auraient pu dire: "oui, nous allons vous donner \$23,000,000 au lieu de \$15,000,000". Cependant, si des temps difficiles reviennent, semblables à ceux qui ont sévi en 1932, 1933 et 1934, le gouvernement ferait exactement ce qu'il a fait dans le cas des *Canadian National Steamships*. Le gouvernement dirait: "il n'est pas nécessaire que nous pourvoyons à même les deniers de l'État perçus par voie d'impôts aux sommes que vous pouvez affecter aux fins d'une réserve de dépréciation". Si le gouvernement disait cela nous retournerions au régime de deux séries de comptes. Nous avons des recettes en espèces et nous avons certaines imputations non en espèces, et il faut que nous commencions à déduire de nos chiffres publiés des postes qui ne sont pas représentés par des espèces. Cela engendre de la confusion. Il suffit que vous reveniez aux comptes antérieurs à 1937 et essayiez de concilier les chiffres connus du chemin de fer avec la somme que le gouvernement a prétendu que le chemin de fer avait perdue. Je ne veux pas retenir le Comité mais une autre difficulté à laquelle nous serions en butte tiendrait au fait que nous n'avons pas d'inventaire. Vous ne pouvez établir une comptabilité de dépréciation en prenant des chiffres imaginaires. Les taux varient. Le taux est différent pour un pont, une gare et tous les autres éléments constituant des propriétés immobilières. Il en a coûté \$50,000,00 à l'*Interstate Commerce Commission* et il en a coûté \$153,000,000 aux chemins de fer des États-Unis de la classe 1 pour effectuer un inventaire de leurs propriétés et ils ont mis, je crois, quelque quinze ans à dresser cet inventaire. Comme je l'ai déjà dit, nous n'entreprendrons pas une comptabilité de dépréciation en prenant des chiffres imaginaires, et je ne crois pas que nous soyons maintenant justifiés d'affecter des ingénieurs et d'autres employés techniques à la compilation d'un

inventaire des chemins de fer Nationaux du Canada afin de donner suite à une théorie en matière de comptabilité qui, je le répète, ne repose sur aucune logique.

M. HATFIELD: Qui dirige le programme des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. COOPER: Pour ce qui est de celui en matière de comptabilité, c'est moi qui le dirige.

M. HATFIELD: Etes-vous un administrateur?

M. COOPER: Non.

M. HATFIELD: Combien avez-vous d'administrateurs?

M. COOPER: Nous en avons sept.

M. HATFIELD: Que font-ils?

M. VAUGHAN: Ils exercent les fonctions que tout administrateur d'une compagnie constituée civilement exerce. Ils se réunissent régulièrement, traitent de questions importantes d'administration et approuvent les transactions qui doivent être approuvées sous le régime des règlements du réseau.

M. HATFIELD: Ils ne constituent qu'un conseil d'administration fantôme.

M. VAUGHAN: Non, monsieur, pas du tout, à moins que vous n'appeliez le conseil d'administration de toute compagnie existante un conseil d'administration fantôme.

M. COOPER: Je voudrais ajouter une phrase ou deux à ma dernière déclaration parce que je crois, monsieur Jackman, que vous en conviendrez. Un système ou l'autre donnera les mêmes résultats. Voici ce que vous feriez d'après un système ou l'autre: vous achetez une propriété et vous l'usez complètement. Vous devez en imputer la perte aux frais d'exploitation. Vous pouvez le faire en répartissant la perte sur les années, et c'est ce que l'on appelle la comptabilité de dépréciation. Vous pouvez l'imputer à vos frais à l'époque où la perte se produit et cette modalité est appelée comptabilité de retrait.

M. JACKMAN: La perte est subie chaque année d'exploitation. C'est la raison pour laquelle j'approuve l'établissement du système préconisé par vos vérificateurs et moi-même. Vous dites que vous pourvoyez à la perte à l'époque où elle se produit, à savoir, à l'époque du renouvellement ou du remplacement. Je préfère faire l'imputation couramment chaque année. Je suis parfaitement d'accord au sujet du matériel roulant. Il n'existe pas de divergence d'opinions à cet égard. Ce qui me préoccupe c'est une situation comme celle que j'ai essayé d'expliquer ce matin, situation où nous avons aux États-Unis des propriétés dépréciées jusqu'à concurrence de \$67,000,000 pour lesquelles il avait été établi une réserve de dépréciation de \$952,000. Nous avons au Canada des propriétés sujettes à dépréciation d'une valeur estimative de \$700,000,000, certainement dix fois autant de propriétés immobilières que nous possédons aux États-Unis, pourtant, les renouvellements et les remplacements qui constituent le seul poste déduit des opérations à titre d'imputation durant l'année ne se sont chiffrés qu'à \$881,000. En d'autres termes, nous avons une somme moindre pour répondre à la dépréciation sur dix fois autant de propriétés.

M. COOPER: Puis-je expliquer cela? En 1947, nous avons eu un plus gros chiffre d'affaires qu'à aucune autre époque dans nos annales, y compris les années affairées de la guerre. Chaque unité de matériel roulant qui était quelque peu utilisable et chaque unité de propriété immobilière qui était utilisable ont été maintenues en service. Je crois que nous serions critiqués si nous retirions du service des propriétés qui avaient une valeur utile, simplement pour inscrire dans nos comptes un chiffre qui se comparerait à ce que les chiffres devraient être d'après un régime de comptabilité de dépréciation.

M. JACKMAN: D'après le régime que je propose, vous n'auriez pas à retirer la propriété du service.

M. COOPER: Je vous ai donné mes raisons. Je ne voulais pas que le compte rendu reste tel qu'il était. Je ne croyais pas que c'était rendre justice au chemin de fer. Je m'excuse d'avoir retenu le Comité.

M. FULTON: Puis-je poser une question avant que vous passiez à un autre sujet. Indépendamment de la comptabilité de dépréciation, seriez-vous disposé ou êtes-vous prêt à indiquer combien radical serait le changement si le Pacifique-Canadien faisait suite à votre recommandation concernant le reclassement du système de comptabilité? Serait-ce un changement radical ou relativement peu important?

M. COOPER: Il m'a toujours répugné de m'engager dans une discussion concernant les comptes du Pacifique-Canadien, mais je suis persuadé,—en fin de compte, M. Leslie, le vice-président du Pacifique-Canadien et moi discutons plusieurs sujets ensemble et nos discussions sont toujours très franches et amicales. . .

M. FULTON: Je vous demanderais tout au plus d'exprimer une opinion.

M. COOPER: Je suis convaincu que le Pacifique-Canadien suit dans une grande mesure le système de comptabilité de l'*Interstate Commerce Commission*. Voici en quoi consiste, je crois, l'unique différence: si vous examinez son état des revenus, vous constatez qu'il fait voir des recettes brutes de \$318,000,000 et des dépenses d'exploitation, y compris les impôts, de \$295,000,000. Je voudrais que M. Jackman voie ces chiffres.

M. JACKMAN: A quelle page est-ce?

M. COOPER: Ces données figurent à la page 7 du rapport annuel du Pacifique-Canadien pour 1947. Dans ce rapport, ses recettes brutes se chiffrent à \$318,000,000, ses dépenses d'exploitation, y compris les impôts, à \$295,000; les recettes nettes se totalisent à \$22,000,000.

Auriez-vous objection à passer à la page 41 du rapport? Dans la deuxième parenthèse de cette page, sous la rubrique "trafic total", le rapport fait voir recettes d'exploitation, \$321,000,000, chiffre qui, vous le constaterez, diffère de celui qu'il indique à la page 7. Cette compagnie fait voir des dépenses d'exploitation se totalisant à \$279,000,000, chiffre différent de celui qu'il fait voir à la page 7. Les données à cette page font voir que les recettes nettes d'exploitation se chiffrent à \$41,000,000 comparativement à des recettes nettes de \$22,000,000 à la page 7. Le montant de \$41,000,000 est comparable au nôtre. Je suis d'opinion que les \$41,000,000 à la page 41 forment un montant inscrit en conformité des règles et des règlements de l'*Interstate Commerce Commission*.

M. JACKMAN: Vous croyez qu'il l'a inscrit dans un état des revenus à la page 7, mais c'est peut-être après déduction des impôts?

M. COOPER: Le rapport le dit; c'est sous ce rapport que nous différons. Il impute les impôts sur le revenu à titre de frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Ils sont imputés au point de vue de l'actionnaire.

M. COOPER: Si vous pouvez me convaincre que l'impôt sur le revenu qu'il acquitte par rapport à l'exploitation de ses navires, de ses hôtels et que son autre revenu constituent des frais d'exploitation ferroviaires j'abandonne la partie.

M. FULTON: En d'autres termes, une des différences, un des résultats serait que le Pacifique-Canadien devrait établir des comptes distincts pour chacune de ses catégories d'exploitation?

M. COOPER: Non, monsieur, la différence tiendrait au fait qu'il enlèverait de ces recettes et dépenses, indiquées à page 7, les impôts, la location de propriétés exploitées en commun et la location de matériel.

Si vous regardez votre rapport à la page 4, vous verrez que nous indiquons les recettes et les frais d'exploitation. Puis, nous indiquons, après les impôts, la

location de matériel, la location de propriétés en commun, de sorte que nous les excluons des frais d'exploitation. Il les inclut dans ses frais d'exploitation.

En 1932, M. C. D. Howe, alors ministre des Transports, a institué un comité en vue d'étudier des classements uniformes pour les chemins de fer canadiens. Il a été entendu, en général, que nous suivrions les grandes lignes de la modalité de l'*Interstate Commerce Commission*. Le Pacifique-Canadien estimait que la location de propriétés exploitées en commun et la location de matériel devraient être compris dans les frais d'exploitation et je m'y suis opposé. Il n'y a pas un autre chemin de fer sur le continent nord-américain qui suit cette pratique. C'est la principale différence qui existe entre nous.

Le PRÉSIDENT: Cela vous agrée-t-il, messieurs? Maintenant, il reste deux autres paragraphes concernant les chemins de fer Nationaux du Canada. Désire-t-on poser des questions au sujet de la *Canadian National West Indies Steamships Company*? Cela se trouve à la page 15, monsieur Hazen. Monsieur Jackman, avez-vous des questions à poser?

M. JACKMAN: Je n'ai pas de questions à poser. Cependant, je tiens à dire à M. Cooper que je ne trouve rien de très difficile dans la double présentation de comptes du Pacifique-Canadien. Un compte comporte des données pour la gouverne des actionnaires qui sont intéressés au dividende net disponible de la compagnie et l'autre en est un qui intéressera les exploitations de chemins de fer; c'est ce dernier compte que, vous avez laissé entendre ou cru, être conforme à la modalité de l'*C.C.*

M. COOPER: Je n'ai pas amorcé cette discussion sur l'uniformité.

M. JACKMAN: A tout événement, je fais simplement cette observation.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté? M. Lafontaine propose, appuyé par M. McCulloch, que nous adoptons le rapport.

Adopté.

Messieurs, cela nous amène aux Lignes aériennes Trans-Canada et nous comptons continuer à étudier ce rapport demain.

Or, M. Fulton vient de me demander s'il pourrait poser une question à la compagnie. Il n'a pas assisté à toutes nos séances et je veux être juste à son endroit. Il voudrait poser une question concernant certains dispositifs de protection. Je voudrais lui procurer l'occasion de consigner ses questions au compte rendu et la compagnie pourrait peut-être lui fournir des réponses ou lui donner le renseignement sur-le-champ.

M. FULTON: Ma question s'adresse à M. Vaughan ou à M. Walton. Il y a eu des enquêtes sous la direction de la Commission des Transports et des chemins de fer Nationaux du Canada concernant des accidents causés par des éboulements qui se sont produits dans la Colombie-Britannique. Un de ces accidents a causé cinq pertes de vie et un autre deux. Il se poursuit des enquêtes sur la praticabilité d'installer des clôtures protectrices ou des dispositifs qui avertiraient les convois de la présence d'un obstacle sur la voie en hiver.

M. VAUGHAN: Nous nous sommes préoccupés sérieusement de cette question. Je crois que M. Walton pourrait donner plus de précisions à ce sujet.

M. WALTON: Les éboulis qui se produisent dans les montagnes nous causent beaucoup de soucis. Ces éboulis ont été des plus graves ces derniers mois. Un accident dont M. Fulton a parlé a entraîné la mort de cinq personnes. Je tiendrais à signaler que trois des victimes voyageaient sans billets. Nous avons dirigé des enquêtes et M. Vaughan a approuvé le déboursé que comportera l'installation de signaux de blocs automatiques sur la ligne entre Red-Pass et Jackman, distance d'environ vingt-trois milles. Des appareils semblables seront installés entre Spence's Bridge et Hope, distance approximative de quatre-vingt onze milles. On fera aussi l'essai de clôtures protectrices contre les éboulis. La

question de l'obtention de l'énergie requise pour le fonctionnement des signaux fait aussi le sujet de beaucoup d'études. On s'applique à résoudre des problèmes.

Le déboursé a été autorisé et aussi rapidement que nous pourrions nous occuper de la question ces dispositifs de protection seront mis en place; nous estimons qu'ils contribueront à une plus grande protection à cette partie du chemin de fer où la topographie du terrain se prête à des éboulements et où sans doute ceux-ci continueront de se produire dans une certaine mesure pendant bien des années à venir.

M. FULTON: Etes-vous en mesure de dire le montant du déboursé autorisé.

M. WALTON: Il se chiffrera à tout près d'un million de dollars une fois les ouvrages parachevés. Cette somme ne sera pas dépensée cette année. La livraison des matériaux et la mise en place des signaux se prolongeront jusqu'à l'an prochain. Le déboursé prévu par rapport à ces parcours que j'ai mentionnés se totalisera à \$1,000,000 environ en chiffres ronds.

M. FULTON: Est-ce qu'une partie considérable des ouvrages sera parachevée avant l'hiver prochain?

M. WALTON: Je doute qu'il soit possible d'obtenir les matériaux, vu le retard qui caractérise la fourniture de matériaux de cette nature; mais nous expédierons le travail autant que nous le pouvons.

M. JACKMAN: Je voudrais proposer relativement au chemin de fer de la baie d'Hudson,—je ne demande pas que l'on fasse venir le gérant ici en qualité de témoin,—mais je crois qu'il serait opportun, ainsi que la chose a été faite l'an dernier, que les comptes soient déposés. Ils se résument à environ deux feuilles de papier.

M. COOPER: Si nous les confions au secrétaire et les faisons incorporer au compte rendu, ce procédé sera-t-il satisfaisant?

M. JACKMAN: Oui.

(Convenu-Voir appendice A.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je tiens au nom du Comité, à remercier le président Vaughan et ses employés supérieurs de leur courtoisie et de la manière dont ils ont répondu à toutes nos questions. J'espère que nous les rencontrerons de nouveau l'an prochain et qu'ils seront en santé.

M. JACKMAN: Je me fais un plaisir d'appuyer vos remarques, monsieur le président, et j'y ajouterais: "qu'ils soient à la fois de santé florissante et opulents".

M. VAUGHAN: Merci, monsieur le président et messieurs. Nous apprécions votre patience.

Le Comité s'ajourne.

APPENDIX A

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

État des revenus année financière 1947-1948 et année financière 1946-1947—Provisoire

	Année financière 1947-1948 (11 mois défi- nitifs 1 mois estimatif)	Année financière 1946-1947
Recettes d'exploitation du chemin de fer		
Marchandises.....	\$ 836,293.00	\$ 351,726.50
Voyageurs.....	103,066.00	77,934.38
Postes.....	2,848.00	2,585.53
Messageries.....	31,361.00	13,287.25
Télégraphes.....	9,029.00	8,340.82
Toutes les autres.....	68,903.00	33,970.97
Total des recettes d'exploitation.....	\$1,051,500.00	\$ 487,845.45
Frais d'exploitation du chemin de fer		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 465,842.00	\$ 402,072.39
Entretien du matériel.....	69,347.00	67,492.60
Transport.....	453,278.00	289,342.97
Exploitations diverses.....	27,569.00	19,264.66
Frais généraux.....	33,907.00	30,024.19
Total des frais d'exploitation.....	\$1,049,943.00	\$ 808,196.81
Revenu net d'exploitation.....	\$ 1,557.00	\$ 320,351.36
Proportion.....	99.85%	165.67%
Taxes et redevances du chemin de fer.....	\$ 3,995.00	\$ 3,582.79
Revenu d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 2,438.00	\$ 323,934.15
Loyers de matériel—Payables		
Location de wagons à marchandises—Débit.....	\$ 135,500.00	\$ 54,527.46
Loyer de locomotives.....	92,919.00	58,052.10
Loyer de voitures de voyageurs.....	16,670.00	15,711.20
Loyer de matériel de service.....	33,308.00	27,410.82
Total des loyers de matériel.....	\$ 278,397.00	\$ 155,701.58
Revenus de loyers		
Locations de propriétés exploitées en commun—Crédit	\$ 12,785.00	\$ 12,610.00
Revenus de divers loyers—Crédit.....	146.00	129.74
	\$ 12,931.00	\$ 12,739.74
Déficit net.....	\$ 267,904.00	\$ 466,895.99

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION

	Année financière 1947-1948 (11 mois défi- nitifs 1 mois estimatif)	Année financière 1946-1947
Recettes d'exploitation du chemin de fer		
Marchandises.....	\$ 836,293.00	\$ 351,726.50
Voyageurs.....	103,066.00	77,934.38
Bagages.....	530.00	644.77
Wagons-lits.....	9,645.00	4,675.06
Postes.....	2,848.00	2,585.53
Messageries.....	31,361.00	13,287.25
Autres trains de voyageurs.....	325.00	716.22
Lait.....	373.00	818.52
Aiguillage.....	835.00	542.00
Wagons-restaurants et buffets.....	.....	2,391.10
Restaurants et voitures de pension.....	22,022.00	13,141.44
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	828.00	662.07
Emmagasinage—Marchandises.....	43.00	32.61
Emmagasinage—Bagages.....	4.00	.....
Télégraphes.....	9,029.00	8,340.82
Énergie.....	447.00	491.09
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	7,973.00	3,677.69
Divers.....	25,878.00	6,178.40
Total des recettes d'exploitation.....	<u>\$1,051,500.00</u>	<u>\$ 487,845.45</u>
Frais d'exploitation du chemin de fer		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 465,842.00	\$ 402,072.39
Entretien du matériel.....	69,347.00	67,492.60
Transport.....	453,278.00	289,342.97
Exploitations diverses.....	27,569.00	19,264.66
Frais généraux.....	33,907.00	30,024.19
Total des frais d'exploitation.....	<u>\$1,049,943.00</u>	<u>\$ 808,196.81</u>
Récettes nettes.....	<u>\$ 1,557.00</u>	<u>\$ 320,351.36</u>

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

Entretien de la voie et des constructions		
Surintendance.....	\$ 38,409.00	\$ 34,866.57
Entretien de l'infrastructure.....	57,756.00	66,584.02
Ponts, estacades et ponceaux.....	10,707.00	5,851.13
Traverses.....	43,866.00	38,209.61
Rails.....	827.00	397.31
Autres matériaux pour la voie.....	3,935.00	2,518.08
Ballast.....	35,762.00	27,001.15
Pose de rails et revêtement.....	187,244.00	153,236.50
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	769.00	182.57
Stations et bureaux.....	9,320.00	5,941.18
Édifices sur l'emprise.....	3,460.00	3,810.60
Postes d'alimentation d'eau.....	5,338.00	3,016.62
Postes à combustible.....	71.00	211.32
Ateliers et remises à locomotives.....	4,167.00	3,580.88
Lignes de téléphones et télégraphes.....	8,203.00	7,821.27
Signaux et enclenchements.....	.....	.....
Machines pour la chaussée.....	3,505.00	6,894.70
Petits outils et accessoires.....	23,009.00	19,420.33
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	33,922.00	27,295.82
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Débit.....	2,219.00	2,163.06
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Crédit.....	6,805.00	6,610.00
Papeterie et impressions.....	154.00	.....
Blessures aux personnes.....	4.00	474.29
Total des frais d'entretien de la voie et des constructions.....	<u>\$ 465,842.00</u>	<u>\$ 402,072.39</u>

FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER — *Fin*

	Année financière 1947-1948 (11 mois défi- nitifs 1 mois estimatif)	Année financière 1946-1947
Entretien du matériel		
Surintendance.....	\$ 4,507.00	\$ 4,356.68
Machines d'atelier—Réparations.....	951.00	2,999.31
Machines d'usines génératrices—Réparations.....		
Locomotives à vapeur—Réparations.....	48,858.00	31,468.52
Wagons à marchandises—Réparations.....	3,594.00	1,824.60
Voitures de voyageurs—Réparations.....	1,742.00	15,992.90
Matériel de service—Réparations.....	6,378.00	7,302.01
Autres frais.....	3,317.00	3,548.58
Total des frais d'entretien du matériel.....	\$ 69,347.00	67,492.60
Transport (ligne ferroviaire)		
Surintendance.....	\$ 23,444.00	\$ 22,463.28
Ordonnance des trains.....	5,442.00	4,759.55
Personnel des stations.....	33,286.00	24,544.77
Fourniture et frais des stations.....	9,706.00	7,618.82
Chefs et commis des gares.....		
Conducteurs et serre-freins des gares.....		
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....		
Mécaniciens de locomotives des gares.....		
Combustible pour locomotives de manœuvre.....		
Eau pour locomotives de manœuvre.....		
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....		
Frais des remises à locomotives—Gares.....		
Fournitures et frais de gares.....		
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit	19,537.00	13,750.24
Mécaniciens des trains.....	48,172.00	27,381.73
Combustible pour locomotives des trains.....	156,661.00	83,982.96
Eau pour locomotives des trains.....	31,307.00	28,918.85
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	259.00	149.73
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	19.00	18.53
Frais des remises à locomotives des trains.....	8,376.00	6,735.13
Employés des trains.....	60,658.00	35,596.65
Fournitures et frais des trains.....	29,146.00	29,048.88
Exploitation des wagons-lits.....	773.00	924.57
Exploitation des ponts mobiles.....	27.00	8.05
Papeterie et impressions.....	687.00	912.82
Déblayage des accidents.....	18,764.00	2,038.10
Pertes et dommages—Marchandises.....	1,460.00	389.14
Blessures aux personnes.....	5,535.00	101.17
Dommage aux bestiaux sur l'emprise.....	19.00	
Total des frais de transport—Ligne ferroviaire..	\$ 453,278.00	\$ 289,342.97
Divers		
Services des wagons-restaurants et buffets.....	\$	\$ 1,674.56
Restaurants et wagons de pension.....	26,446.00	16,878.93
Coût de production énergie vendue.....	1,123.00	711.17
Total des exploitations diverses.....	\$ 27,569.00	\$ 19,264.66
GÉNÉRALITÉS		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 12,000.00	\$ 12,000.00
Contentieux.....		
Pensions.....	21,907.00	18,024.19
Total des frais généraux.....	\$ 33,907.00	\$ 30,024.19

APPENDIX B

Réponses aux questions posées par M. A. M. Nicholson.

- a) Perception de la taxe de la province de Québec sur les repas et commission payée au réseau;
- b) Taxe sur les repas, la vente du tabac et les eaux gazeuses dans les restaurants et sur les convois à voyageurs,—somme totale perçue, \$21,313;
- c) Comparaisons des recettes des postes pour les 10 dernières années.

	Milles moyens de voies exploitées	Proportion de milles exploités	Recettes des postes	Proportion des recettes des postes
National-Canadien				
1938.....	21,950	56.0%	\$2,975,367	45.4%
1939.....	21,936	56.1	3,008,573	45.3
1940.....	21,878	56.0	3,023,945	45.6
1941.....	21,793	56.0	3,242,581	46.8
1942.....	21,769	55.9	3,402,128	47.1
1943.....	21,769	56.1	3,459,543	46.6
1944.....	21,770	56.1	3,605,105	47.1
1945.....	21,769	56.1	3,633,123	47.4
1946.....	21,741	56.1	3,710,774	47.1
1947.....	21,735	56.1	3,830,045	47.8
Pacifique-Canadien				
1938.....	17,186	44.0%	\$3,582,316	54.6%
1939.....	17,176	43.9	3,631,275	54.7
1940.....	17,159	44.0	3,602,544	54.4
1941.....	17,151	44.0	3,680,071	53.2
1942.....	17,077	44.1	3,826,555	52.9
1943.....	17,035	43.9	3,957,531	53.4
1944.....	17,030	43.9	4,041,284	52.9
1945.....	17,029	43.9	4,037,474	52.6
1946.....	17,037	43.9	4,170,574	52.9
1947.....	17,034	43.9	4,172,010	52.2

APPENDIX C

Réponse à la question posée par M. H. R. Jackman quant au nombre de voyageurs tués par 100,000,000 de milles-voyageurs sur les chemins de fer des É.-U. de la classe I.

1940.....	.337
1941.....	.133
1942.....	.205
1943.....	.298
1944.....	.260
1945.....	.155
1946.....	.159
1947.....	.1415

APPENDIX D

Réponse à une question posée par M. Hatfield.

Pourquoi le tarif de transport sur les pommes de terre, de Charlottetown à Détroit, a-t-il été beaucoup plus élevé que celui sur les expéditions à Windsor.

Un taux de transport de 46 cents les 100 livres sur les pommes de terre, de Charlottetown à Windsor, a été en vigueur depuis 1920 et a toujours été à un bas niveau afin d'encourager les expéditions à l'intérieur du Canada. La seule augmentation qu'a subie le taux domestique depuis 1920 a été la récente augmentation de 21 p. 100 qui relève le taux à 56 cents.

Le taux de base de 62 cents par 100 livres de pommes de terre, de Charlottetown à Détroit, É.-U., a été assujéti aux quatre augmentations affectuées aux É.-U., et sera maintenant de 92 cents, ce taux étant établi sur la même base que les taux dans les confins des É.-U. L'*Interstate Commerce Commission* ne permettra pas à un chemin de fer quelconque d'établir un taux plus bas d'un endroit au Canada à un endroit aux É.-U., que les voituriers américains sont autorisés à établir dans les confins des É.-U.

SESSION DE 1948

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

des

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 4

SÉANCE DU JEUDI 2 AVRIL 1948

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA—RAPPORT ANNUEL
(1947) ET RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Deuxième rapport—(Dépôt des prévisions budgétaires)

TÉMOINS:

- M. G. R. McGregor, président, Lignes aériennes Trans-Canada;
- M. W. F. English, vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada;
- M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., vérificateurs.

RAPPORT À LA CHAMBRE

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité a étudié les prévisions budgétaires suivantes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1949, qui lui ont été déferées le 15 avril 1948, et en recommande l'adoption, savoir:

- Crédit 502, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer nationaux du Canada;
- Crédit 503, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que les chemins de fer nationaux du Canada;
- Crédit 557, Bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Edouard—Déficit de 1948.

Le vice-président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 22 avril 1948.

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

Présents: MM. Clark, Emmerson, Fulton, Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, LaCroix, Lafontaine, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Nicholson, Pouliot, Warren.

Aussi présents:

Des Lignes aériennes Trans-Canada: MM. G. R. McGregor, président, W. F. English, vice-président—Exploitations.

Des chemins de fer nationaux du Canada: MM. Cooper, Thompson, May,

Du ministère des Transports: le vice-maréchal de l'Air A. T. Cowley, MM. K. Main et Thornton.

Du ministère de la Reconstruction et des Approvisionnements: MM. C. P. Edwards, sous-ministre et O. A. Matthews de *George A. Touche and Company*, vérificateurs.

Le très honorable C. D. Howe, ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements est présent, de même que son adjoint parlementaire, M. George J. McIlraith, député.

Le président présente M. McGregor aux membres du Comité.

Le très honorable C. D. Howe fait une déclaration touchant M. McGregor qui a été élu président le 1er février 1948, en remplacement de M. M. J. Symington, C.M.G., K.C.

Le Comité commence et termine son étude du rapport annuel (1947) des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. P. R. McGregor est appelé. Il lit le rapport et on l'interroge à cet égard.

Le ministre verse au compte rendu un article publié dans le périodique *Time* concernant l'exploitation des lignes aériennes aux É.-U., en 1947.

Sur proposition de M. Lafontaine, le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada (1947) est adopté.

M. S. M. May dépose les renseignements demandés par M. Jackman. On convient de les incorporer aux Témoignages.

M. Nicholson félicite M. Thompson de sa préparation du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence du vice-président, M. McCulloch.

Présents: MM. Bourget, Emmerson, Fulton, Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Mutch, Nicholson, Reid et Warren.

Aussi présents: MM. O. A. Matthews, G. R. McGregor, W. F. English, T. H. Cooper, W. S. Thompson, C. P. Edwards, A. T. Cowley, T. K. Main et W. A. Thornton.

Le très honorable C. D. Howe, ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements, est présent et prend part aux délibérations.

Le Comité commence et termine son étude du rapport des vérificateurs des Lignes aériennes Trans-Canada (1947).

M. O. A. Matthews est rappelé et interrogé.

MM. McGregor et English donnent des réponses aux questions.

Sur proposition de M. Nicholson, le rapport des vérificateurs des Lignes aériennes Trans-Canada (1947) est adopté.

Les témoins sont congédiés.

Le très honorable M. Howe remercie les membres du Comité.

A 4 heures 50, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 22 avril 1948.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous devons aborder aujourd'hui l'étude du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada. Je veux d'abord présenter M. G. R. McGregor aux membres du Comité. Je vais présenter personnellement chaque membre du Comité à M. McGregor.

Messieurs, je crois que c'est l'habitude de faire lire le rapport par le président. Si cela vous convient, nous entendront la lecture du rapport et poserons des questions ensuite.

Monsieur McGregor, veuillez lire le rapport.

M. G. R. McGregor (président des Lignes aériennes Trans-Canada):

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

MONTREAL, le 10 mars 1948.

Au très honorable ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice 1947.

Ce fut une année de croissance pour le transport aérien au Canada. En Amérique du Nord, les parcours d'Air-Canada ont été allongés de 1,248 milles portant le total à 7,759 milles, et six autres villes ont été englobées dans le réseau. Plus de 1,380,000 milles payants de plus qu'en 1946 ont été parcourus en 1947. La route aérienne transcontinentale, au Canada, a été raccourcie. L'emploi de plus gros avions a augmenté la capacité de service de la ligne. Avec un plus grand nombre d'envolées, les avions d'Air-Canada ont traversé l'Atlantique plus de 900 fois avec de lourdes charges de passagers, courrier et fret. Un service à l'Irlande a été inauguré avec Shannon comme aéroport.

L'extension des services a permis d'augmenter de 34 p. 100 la capacité de transport sur les routes nord-américaines et de réduire de 9.6 p. 100 les frais pour chaque tonne-mille transportée. Un travail plus considérable sur le continent a été accompli avec plus de deux cents employés de moins qu'en 1946 alors que le personnel total requis pour l'exploitation des services à l'intérieur et de services transatlantiques beaucoup plus étendus demeurerait presque le même.

Bien que le trafic ait été plus lourd que jamais en 1947 et que l'exploitation ait été plus efficiente, les revenus n'ont pas été suffisants pour faire face aux frais grandissants. Ce résultat est la conséquence non seulement de l'extension des services au Canada, mais du coût plus élevé de la main-d'œuvre et des matériaux, facteur qui échappe au contrôle de la compagnie et affecte le transport aérien en général.

Le nombre de passagers transportés au cours de l'année sur les routes nord-américaines a augmenté de 40 p. 100 et les recettes du service des passagers ont augmenté de 30 p. 100, mais ce trafic n'a pu supporter seul les frais supplémentaires d'une exploitation de grande ligne. Les avions ont volé avec des charges incomplètes en 1947, ce qui démontre la nécessité d'utiliser davantage les avions pour le transport du courrier et des marchandises. En 1947, 33,483,544 tonnes-milles de transport étaient disponibles sur les routes nord-américaines et seulement 19,588,661 tonnes-milles payantes, soit 58.5 p. 100 ont été utilisées contre 67.5 p. 100 en 1946. Dans le but de développer d'autres services que celui des passagers, Air-Canada est à organiser un service de fret aérien pour le commerce et l'industrie.

Air-Canada a inauguré la route via les Grands lacs le 1er juillet. Cette chaîne d'aéroports nouveaux et améliorés remplace la route au nord des lacs. Toutes les envolées transcontinentales ont été dirigées via la Tête des lacs et Sault-Sainte-Marie, dotant ces villes de leur première grande ligne aérienne. La nouvelle route raccourcit le temps de l'envolée Toronto-Winnipeg, offre de meilleures conditions météorologiques et de plus, est pittoresque.

Pour le nord d'Ontario on a maintenu un service local entre Toronto, North-Bay, Porquois et Kapuskasing.

Depuis le 1er juillet dernier, Winnipeg et Edmonton sont à cinq heures l'une de l'autre et Saskatoon est une escale sur la grande ligne grâce à une envolée quotidienne entre ces trois villes. Le raccordement direct avec la ligne qui passe par les Grands lacs améliore les facilités de transport aérien entre l'est et l'ouest du Canada.

Depuis le 1er juillet, Medicine-Hat et Swift-Current figurent aussi sur le parcours des avions quotidiens trancontinentaux. Air-Canada fournit maintenant un service qui embrasse les Prairies.

Un nouveau service international a été inauguré le 1er avril entre Halifax, Yarmouth, Saint-Jean et Boston. A la fin de l'année, nos avions reliaient le Canada à des villes américaines en empruntant six routes différentes.

Durant les mois d'été, les envolées quotidiennes sur la côte du Pacifique ont été portées à six entre Victoria et Seattle et à douze entre Vancouver et Victoria.

Au cours de 1947, Air-Canada a aidé les autorités mondiales à standardiser les règlements internationaux, a projeté avec le ministère des Transports l'amélioration des aéroports et des pistes d'atterrissage au pays et a enseigné à plusieurs jeunes Canadiens la technique du vol et ses méthodes d'administration.

La compagnie a maintenu les normes d'exploitation qui lui ont valu la confiance du public.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

	1947	1946
Résultat d'exploitation		
Recettes d'exploitation	\$15,297,346	\$12,810,805
Frais d'exploitation	16,796,491	13,926,061
<i>Déficit</i> d'exploitation	\$ 1,499,145	\$ 1,115,256
Intérêt sur le capital investi	261,897	154,368
<i>Déficit</i>	\$ 1,761,042	\$ 1,269,624

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$15,297,346,, une augmentation de \$2,486,541 ou de 19 p. 100 sur l'année précédente. Les recettes du service des voyageurs ont augmenté de \$2,403,400 ou de 30 p. 100, celles du fret de \$144,208 ou de 47 p. 100, celles du courrier de \$27,688 ou de 1 p. 100, les recettes des

ventes et services ont diminué de \$164,273 ou de 28 p. 100, et les autres recettes ont augmenté de \$75,518. Les passagers ont contribué 68 p. 100 du total des recettes, le courrier 25 p. 100 et le fret 3 p. 100.

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$16,796,491, une augmentation de \$2,870,430 ou de 21 p. 100 sur l'année précédente. Sur ce total, une augmentation de \$1,347,908 peut être attribuée à des salaires plus élevés. La hausse générale des prix en 1947, a influé sur les achats de matériel d'Air-Canada et l'augmentation à ce poste a été de \$1,128,541. Malgré tout, la compagnie rapporte un coût de production plus bas pour chaque tonne-mille qu'elle a transportée. Les dépenses ont été sévèrement contrôlées et l'efficacité de l'exploitation maintenue. Il a été imputé aux frais d'exploitation \$1,950,820 de dépréciation sur les avions et autres propriétés.

Le déficit d'exploitation s'est élevé à \$1,499,145.

Comme suite aux amendements apportés en 1945 à la Loi des Lignes aériennes Trans-Canada, 1937, la pratique d'imputer aux frais d'exploitation le 5 p. 100 d'intérêt annuel sur le capital investi payé au National-Canadien été changée en 1946, de façon à ce que les paiements d'intérêt soient au même taux que ceux que le chemin de fer est appelé à payer sur les avances qui lui ont été faites par l'État pour fins de capital. Sur cette base, l'intérêt en 1947 s'est élevé à \$261,897.

Après paiement de l'intérêt sur le capital, le déficit s'est élevé à \$1,761,042.

STATISTIQUES

Des envolées supplémentaires, la plus grande capacité de transport de la flotte et une sollicitation plus active ont permis à Air-Canada de servir un plus grand nombre de passagers et d'expéditeurs. Seul le volume du courrier aérien est demeuré le même.

Passagers

Le nombre des passagers payants sur les routes nord-américaines s'est élevé à 427,967 en 1947 contre 305,442 en 1946, une augmentation de 122,525 ou de 40 p. 100. La moyenne du trajet de chaque voyageur (à l'exclusion des services nolisés) a été de 420 milles, chiffre que l'on compare à 510 milles en 1946, diminution due au plus grand nombre d'envolées sur les courtes routes de la côte du Pacifique. La recette par passagers-milles a augmenté de 15 p. 100. La recette moyenne par passager en envolée régulière a été de \$24.50 et par passager-mille de 5.84 cents contre \$26.41 et 5.18 cents respectivement en 1946.

Dans le but de compenser un peu le coût des matériaux et de la main-d'œuvre, Air-Canada a été obligée, en avril, d'augmenter son tarif pour passagers de 10 p. 100, ceci à l'exemple des lignes américaines. Il est impossible de dire quelle influence cette augmentation a eue sur le chiffre du trafic. La plupart des grandes lignes américaines aux États-Unis ont augmenté leurs taux encore une fois en novembre, mais Air-Canada ne l'a pas fait.

Air-Canada a aidé à simplifier les règlements qui régissent les voyages aériens entre le Canada et les États-Unis. A la suite d'une entente internationale, il a été possible de supprimer plusieurs formules et d'améliorer le service des douanes et de l'immigration.

Courrier aérien

La quantité de courrier a été environ la même en 1947, la compagnie transportant 1,232,237 tonnes-milles contre 1,210,716 en 1946. Ce trafic a un peu

augmenté vers la fin de l'année, mais il est resté encore loin de la capacité de transport des avions.

Fret aérien

Le trafic des messageries a augmenté constamment en 1947. Il a été transporté 1,439,814 livres contre 1,043,713 en 1946, une augmentation de 38 p. 100. Les tonnes-milles ont été portées de 380,557 à 543,307.

En août, Air-Canada a enregistré son premier tarif pour avions nolisés et grâce à une plus grande flotte a pu transporter plusieurs cargaisons spéciales avant la fin de l'année. Le nombre des tonnes-milles transportées a été de 90,712.

Un nouveau genre de service de fret a été organisé qui entrera en vigueur en 1948. En plus des messageries, Air-Canada sera en mesure de transporter des gros lots de marchandises à de nouveaux bas prix.

PROPRIÉTÉS ET MATÉRIEL

Au 31 décembre 1947, la flotte d'Air-Canada se composait de :

30 bimoteurs *Douglas DC-3*, dont 27 avec moteurs *Pratt & Whitney Wasp* à double rangée de cylindres, de 1,200 c.v. chacun, et 3 avec moteurs *Wright Cyclone*, de 1,200 c.v. chacun.

11 bimoteurs *Lockheed Lodestar* avec moteurs *Pratt & Whitney* à double rangée de cylindres, de 1,200 c.v. chacun.

La mise en service des avions *North Star* à régime de pression a été retardée par des problèmes de manufacture. Toutefois, à la fin de l'année, trois de ces avions étaient mis en état pour les services à l'intérieur et servaient à l'entraînement des pilotes. L'emploi pour la première fois au Canada de quadrimoteurs commerciaux implique plusieurs changements dans les méthodes de vol et les installations au sol.

Tous les avions *Lockheed* à dix passagers et la plupart de ceux à 14 passagers ont été retirés du service pour faire place à des *DC-3* à 21 passagers et aux *North Star* à 40 passagers en voie de fabrication. Quelques-uns des anciens avions ont été vendus.

Le nouveau caractère de la flotte d'Air-Canada a exigé d'importants ajustements dans les services de l'entretien et des réparations. L'entretien de tous les *North Star* a été centralisé à Montréal, point de liaison des services canadiens et transatlantiques. Winnipeg demeure le centre de revision pour le réseau.

Des aéroports capables de satisfaire aux exigences d'un trafic aérien grandissant étaient encore rares en 1947. A Victoria, Lethbridge et Saint-Jean, N.-B., Air-Canada a utilisé les édifices restaurés du C.A.R.C. Le ministère des Transports a commencé la construction d'un grand édifice terminus à Toronto. Air-Canada a procédé à l'agrandissement d'un atelier et d'un bureau à Winnipeg.

De nouveaux bureaux de billets ont été ouverts à Boston, Détroit, Hamilton et Sault-Sainte-Marie (Ontario). Le bureau de Toronto a été transporté à un meilleur endroit.

ROUTES

Au 31 décembre 1947, Air-Canada transportait des passagers, du courrier et du fret sur 7,759 milles de routes intérieures. C'est une augmentation de 1,248 milles ou de 19 p. 100 sur 1946. Les routes exploitées étaient les suivantes :

	Milles
Halifax—Victoria (via Moncton et Lethbridge)	3,220
(via Moncton et Calgary)	3,333
(via Saint-Jean et Calgary)	3,287
Sydney—Saint-Jean, Terre-Neuve	523
Halifax—Sydney	201
Halifax—Boston (via Yarmouth et Saint-Jean)	563
Halifax—Saint-Jean	172
Toronto—New-York	363
Toronto—Chicago (via London et Windsor)	468
Toronto—Kapuskaing (via North-Bay et Porquis Jct.)	476
London—Cleveland	124
Tête des lacs—Duluth	178
Winnipeg—Edmonton (via Saskatoon)	735
Lethbridge—Edmonton (via Calgary)	301
Seattle—Victoria	103

Installations

Le ministère des Transports et la compagnie ont travaillé de concert à améliorer les aéroports et les routes aériennes.

La route des Grands lacs a été complétée et offre une série de bons aéroports, des terrains de secours et des radiophares entre Toronto, Sault-Sainte-Marie, la Tête des lacs et Winnipeg.

Les pistes d'atterrissage ont été beaucoup agrandies à Toronto, Winnipeg, Calgary et Lethbridge pour permettre à ces aéroports de recevoir des quadrimoteurs.

L'aéroport de Saskatoon a été agrandi pour permettre à Air-Canada de desservir cette ville.

L'installation du matériel de guidage des avions s'est poursuivie dans plusieurs grands aéroports y compris Montréal, Toronto, Winnipeg, Saskatoon, Calgary, Lethbridge et Vancouver. La compagnie et le ministère des Transports collaborent à l'exécution de ce programme qui promet de réduire beaucoup les retards dus au mauvais temps.

La compagnie a étendu son réseau de stations radiophoniques à haute fréquence. Ces appareils sont libres de brouillage et assurent la clarté des échanges avec les avions en vol. A la fin de l'année, vingt de ces stations fonctionnaient entre Terre-Neuve et l'ouest du pays.

Un nouveau barème des frais d'atterrissage dans les aéroports a été publié par le ministère des Transports en 1947. Il comporte de fortes augmentations, spécialement pour les quadrimoteurs, et a fait l'objet de discussions entre Air-Canada et le ministère.

Voulez-vous, monsieur le président, que j'aborde maintenant le rapport du service transatlantique des Lignes aériennes?

Le PRÉSIDENT: Vous feriez aussi bien de terminer tout votre exposé, et ensuite nous l'étudierons paragraphe par paragraphe.

M. MACGREGOR:

TRANS-CANADA AIR LINES (ATLANTIC) LIMITED

Le 1er mai 1947, *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited* a assumé la responsabilité de l'exploitation autrefois assurée par le service aérien transatlantique de l'État canadien.

	1er mai au 31 déc. 1947
<i>Résultats d'exploitation</i>	
Recettes d'exploitation	\$ 5,483,298
Frais d'exploitation	5,341,898
Surplus d'exploitation	\$ 141,400
Intérêt sur le capital investi	5,097
Surplus	\$ 136,303

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$5,483,298 dont \$3,912,070 représentent les recettes du service des passagers, \$735,013 celles du courrier aérien et \$331,557 celles du fret. Les frais d'exploitation se sont élevés à \$5,341,898 ce qui laisse un surplus d'exploitation de \$141,400. Après paiement de l'intérêt sur le capital, le surplus s'est élevé à \$136,303.

Ce service transatlantique assuré par avions *North Star* a été très populaire en 1947 et il est agréable d'avoir à rapporter un surplus d'exploitation malgré les difficultés découlant d'une extension du service et de l'emploi d'avions nouveaux.

STATISTIQUES

Au cours de l'année a été maintenue comme base de fréquence une envolée par jour dans les deux sens. Au cours de l'été il a été fait jusqu'à onze voyages aller-retour par semaine; en tout, nos avions ont effectué 900 traversées. Au cours de l'automne, l'exploitation a été un peu retardée par le mauvais temps et des problèmes résultant de la mise en service de nouveaux types d'avions.

Passagers

Au cours des derniers huit mois de 1947, alors que l'exploitation était entièrement commerciale, 15,815 passagers ont traversé l'Atlantique avec Air-Canada. Sur ce nombre, 14,393 ont emprunté des avions réguliers. Les autres 1,422 étaient surtout des immigrants du Royaume-Uni qui ont été transportés dans des avions nolisés par la province d'Ontario. De plus, Air-Canada a passé un sous-contrat avec les *Transocean Air Lines* pour le transport en Ontario de 4,450 autres immigrants.

Pendant toute l'année le trafic-passagers dans le sens de l'ouest a été assez considérable pour remplir les avions presque à capacité. Dans le sens de l'est, il a été beaucoup moindre.

Un bureau de billets transatlantiques a été ouvert à Prestwick pour la commodité des passagers écossais et un bureau dit "de service" à Londres, afin d'aider les passagers d'Air-Canada dans cette ville.

Courrier aérien

Entre le 1er mai et le 31 décembre 1947 ont été transportées 152,179 livres de courrier aérien. Dans ce cas, le plus gros volume était en direction de l'est, Air-Canada recevant peu de sacs de courrier des postes britanniques.

Fret aérien

Sur les lignes transatlantiques ont été transportées, entre le 1er mai et le 31 décembre, 271,077 livres de messageries et 111.688 livres de fret aérien.

En octobre, les cargaisons diminuèrent beaucoup et le prix spécial consenti pour le transport de colis de nourriture expédiés en cadeaux, fit augmenter sensiblement le volume des cargaisons.

PROPRIÉTÉ ET MATÉRIEL

Six avions *North Star* sans régime de pression ont remplacé les *Lancaster* transformés autrefois en usage. Ces avions, qui ont place pour presque que quatre fois plus de passagers, ont transporté beaucoup de trafic outre-mer.

À la fin de l'année, trois *North Star* à régime de pression servaient à l'entraînement des pilotes.

ROUTES

La route transatlantique mesure 3,313 milles entre Montréal, Shannon, Prestwick (Glasgow) et Londres.

En 1947, le service aux îles Britanniques a été complété par une escale hebdomadaire à Shannon, Irlande.

L'addition de Sydney (N.-É.), comme escale pour certaines envolées a amélioré le service aux provinces Maritimes tout en réduisant le coût de la traversée pour les voyageurs de cette province.

GÉNÉRALITÉS

Le fonds autonome d'assurance a été augmenté de \$610,457 au cours de l'année et est maintenant de \$2,124,730. L'assurance couvre les avions et autre équipement, la responsabilité envers le public et la responsabilité patronale sur les lignes transcontinentales et transatlantiques. Les primes sont imputées aux frais d'exploitation et l'augmentation du fonds a été rendue possible par les dépenses importantes faites par la compagnie dans l'intérêt de la sécurité.

Personnel

Au 31 décembre 1947, le personnel des deux compagnies était de 4,393. Bien que la compagnie ait étendu ses services au cours de l'année écoulée, elle a pu, grâce à plus d'efficacité, consolider son personnel.

Au cours de 1947, la compagnie a presque entièrement réalisé un lourd programme d'entraînement destiné à préparer son personnel à la manœuvre d'avions plus puissants et à l'adapter au développement du transport aérien au Canada.

Ententes interlignes

Des ententes mutuellement avantageuses ont été conclues avec d'autres lignes aériennes. Air-Canada organisa et dirigea un hôtel international à Goose-Bay, au Labrador, pour la commodité des passagers qui empruntent plusieurs lignes transatlantiques. Une entente a été conclue avec l'aviation écossaise, la *British Overseas Airways Corporation* et les *United Air Lines* pour le service de nos avions à Prestwick, Londres et Boston. Le sous-contrat en vertu duquel les lignes aériennes du Pacifique-Canadien exploitent la ligne entre Whitehorse et Fairbanks a été prolongé pour une autre année.

Avions quadrimoteurs

Ce fut un désappointement quand, à cause de délais dans la production, la compagnie dut retarder l'inauguration du service transcontinental avec avions *North Star*. Ces quadrimoteurs à 40 passagers offrent une capacité, une rapidité et un confort qui augmenteront la popularité du transport aérien. La durée du trajet entre Montréal et Vancouver sera réduite à 14 heures dans le sens de l'ouest et à 13 heures dans l'autre sens, arrêts compris, soit 5 heures de moins que maintenant.

L'un des premiers modèles du *North Star* a été employé au-dessus de l'Atlantique durant la plus grande partie de 1947. Le nouveau modèle est supérieur sous plusieurs rapports. Le régime de pression de la cabine, par exemple, assurera le confort des voyageurs à toutes les altitudes. *Canadair Limited*, à Montréal, effectue graduellement la livraison de 20 de ces avions.

Les avions *North Star* à régime de pression seront mis en service sur les lignes intérieures et transatlantiques aussitôt que livrés.

Service projeté

Les progrès d'Air-Canada en 1948 seront marqués non pas tant par des extensions de parcours que par des améliorations apportées à la vitesse, au confort et à la capacité des avions. Toutefois, le second service canadien au-dessus de l'océan, celui des Bermudes, doit être inauguré en 1948.

Disposant de plus de places et de Services plus étendus, le principal problème de la compagnie est l'utilisation de l'espace non requis par les passagers. Air-Canada continuera de développer le premier service de fret aérien transcontinental à des taux qui, croit-on, rendront possible le transport par air de gros lots de marchandises. On continuera de chercher, avec le ministère des Postes, la base d'un accord satisfaisant qui permettra le transport par air du courrier de première classe là où le public bénéficierait de la livraison plus rapide ainsi obtenue. Les services de la ligne aérienne seront aussi offerts au ministère de la Défense et autres branches de l'administration pour le transport essentiel de personnes et de matériel. Des efforts particuliers seront tentés pour résoudre autant que possible le problème du trafic saisonnier qui, au Canada, fait que le matériel et le personnel de la compagnie ne donnent leur plein rendement que durant quatre mois de l'année.

M. H. J. Symington, C.M.G., K.C.

La démission de M. H. J. Symington, C.M.G., K.C., comme président des Lignes aériennes Trans-Canada a été une source de regret général. Personne n'a mieux que lui servi l'aviation canadienne. D'un modeste début, M. Symington a conduit Air-Canada à une place préminente dans l'industrie du transport. En même temps, il consacrait son énergie à la rationalisation de l'aviation mondiale.

Air-Canada a la bonne fortune de pouvoir garder M. Symington à son Conseil d'administration.

Le personnel

Les relations avec le personnel ont été des meilleurs. A tous les employés, le Conseil d'administration désire exprimer sa sincère appréciation. Air-Canada doit sa réputation à leur loyauté et à leur dévouement.

ÉTATS DES REVENUS

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA		TRANS-CANADA ATLANTIC SERVICE du 1er mai 1947 au 31 déc. 1947	
Année 1947	Année 1946	RECETTES D'EXPLOITATION:	
\$10,450,523 53	\$ 8,047,123 58	Passagers	\$ 3,912,069 71
3,808,197 01	3,780,508 72	Courrier	735,013 40
449,447 29	305,238 69	Messageries et fret	331,556 59
84,912 12	72,946 77	Excédents de bagage	19,849 62
81,905 29	18,353 46	Nolisements	417,763 00
422,361 17	586,633 88	Services imprévus—net	67,045 90
<u>\$15,297,346 41</u>	<u>\$12,810,805 10</u>	Total	<u>\$ 5,483,298 22</u>
		FRAIS D'EXPLOITATION:	
\$ 3,955,603 04	\$ 3,345,973 59	Exploitation des avions	\$ 1,246,662 09
1,344,600 53	1,328,949 04	Entretien des avions	612,521 57
1,785,166 57	1,388,635 49	Dépréciation des avions	328,361 97
3,499,835 02	2,797,112 41	Exploitation au sol	991,997 91
1,933,883 61	1,516,021 82	Entretien au sol et indirect	691,009 76
165,652 97	125,776 33	Dépréciation des installations au sol....	13,375 22
1,141,972 85	1,050,165 30	Service des passagers	367,766 02
1,779,923 21	1,404,828 43	Trafic et ventes	618,911 53
382,817 06	220,758 29	Publicité	167,075 70
869,225 94	765,718 39	Généraux et d'administration	307,078 13
62,188 85	17,878 08	Revenus divers— <i>crédit net</i>	2,861 71
<u>\$16,796,491 95</u>	<u>\$13,926,061 01</u>	Total	<u>\$ 5,341,898 19</u>
\$ 1,499,115 54	\$ 1,115,255 91	Déficit ou surplus d'exploitation	\$ 141,400 03
261,897 30	154,368 48*	Intérêt sur le capital engagé	5,096 72
<u>\$ 1,761,042 84</u>	<u>\$ 1,269,624 39</u>	Déficit ou Surplus	<u>\$ 136,303 31</u>

*Débité au surplus; figure ici pour fins de comparaison.

STATISTIQUES

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA		TRANS-CANADA ATLANTIC SERVICE du 1er mai 1947 au 31 déc. 1947	
Année 1947	Année 1946		
7,759	6,511	Parcours des lignes exploitées—milles.....	3,313
15,543,485	14,162,377	Milles productifs parcourus	2,386,709
472,649	1,101,908	Milles d'entraînement parcourus	51,978
671,514	600,385	Autres milles non productifs parcourus....	117,725
427,967	305,442	Passagers payants transportés	15,815
420	510	Parcours moyen par passager-milles	3,134
62	76	Moyenne des passagers transportés par rap- port aux places	73
1,232,237	1,210,716	Tonnes-milles de courrier	251,562
634,019	380,557	Tonnes-milles de messageries et fret	508,598
130,086	132,935	Tonnes-milles d'excédents de bagage	22,410

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

TRANS-CANADA
ATLANTIC SERVICE
du 1er mai 1947
au 31 déc. 1947

Année 1947	Année 1946	5100 EXPLOITATION DES AVIONS	
\$ 1,383,474 50	\$ 1,071,407 39	23 Capitaines et seconds	\$ 214,553 56
187,380 11	141,806 96	24 Autre personnel navigant	125,396 93
158,311 75	182,959 04	28 Entraînement—salaires et frais	20,904 04
1,940,561 35	1,732,313 93	36 Frais de voyages et faux frais.....	33,807 63
40,008 30	36,263 81	45 Essence et lubrifiant à moteurs.....	702,526 77
240,006 85	176,007 07	53 Autres fournitures	10,077 66
5,368 01	5,215 39	55 Assurance des avions	138,618 66
492 17		67 Permis de sortie	389 07
		74 Autres frais	387 77
<u>\$ 3,955,603 04</u>	<u>\$ 3,345,973 59</u>		<u>\$ 1,246,662 09</u>
		5200 ENTRETIEN DES AVIONS	
\$ 278,015 03	\$ 327,591 62	25 Avions—main-d'œuvre	\$ 97,781 10
228,755 51	172,386 17	26 Moteurs d'avions—main-d'œuvre....	135,959 80
95,933 00	93,004 35	27 Autre équipement d'avions — main- d'œuvre	31,209 39
316,616 04	373,006 80	46 Avions—matériel, etc.	97,039 37
359,579 73	315,995 01	47 Moteurs d'avions—matériel, etc.	186,166 05
65,701 22	46,965 09	48 Autre équipement d'avions—matériel, etc.	64,365 86
<u>\$ 1,344,600 53</u>	<u>\$ 1,328,949 04</u>		<u>\$ 612,521 57</u>
		5900 DÉPRÉCIATION DES AVIONS	
\$ 1,186,435 43	\$ 856,986 76	75 Avions	\$ 205,483 38
188,843 82	326,014 30	76 Moteurs d'avions	51,670 84
263,003 74	75,607 14	77 Pièces de rechange des avions.....	36,607 73
146,883 58	130,027 29	77 Autre équipement des avions.....	34,600 02
<u>\$ 1,785,166 57</u>	<u>\$ 1,388,635 49</u>		<u>\$ 328,361 97</u>
		6100 EXPLOITATION AU SOL	
\$ 253,379 95	\$ 234,179 95	21 Hauts fonctionnaires et surintendants\$	87,191 10
129,577 11	102,071 47	22 Gérants de stations et assistants...	18,613 85
33,306 51	40,887 16	28 Entraînement—salaires	14,023 75
556,710 89	424,317 16	29 Employés au sol—service de la mé- canique	199,383 37
324,179,76	233,309 12	29 Employés au sol—service du fret....	44,320 88
135,049 51	113,258 50	30 Contrôleurs du vol	38,285 87
249,125 68	191,953 68	30 Sans-filistes	
117,563 11	94,279 83	30 Télétypistes	6,252 49
251,919 11	235,997 42	35 Autres employés	54,933 54
154,149 24	162,172 29	36 Frais de voyages et faux frais.....	54,600 51
189,511 51	233,160 10	37 Téléphone, télégraphe et télétype...	21,631 25
99,809 92	77,707 92	38 Éclairage, chauffage, énergie et eau..	7,584 42
143,437 54	113,218 33	39 Frais des messageries	94,208 16
70,725 01	53,364 84	40 Services des agences et exploitations en commun	8,536 10
215,433 14	54,512 26	43 Autres services	68,816 63
313,153 77	179,488 04	44 Location d'aéroports, édifices et bu- reaux	124,852 99
83,528 42	50,788 83	49 Fournitures des services	74,292 17
76,994 83	103,985 36	50 Papeterie, impression et fournitures de bureau	22,107 46
42,770 65	41,046 38	53 Autres fournitures	5,078 75
102 00	523 97	64 Sociétariat	
59,407 36	56,889 80	74 Autres frais	47,284 62
<u>\$ 3,499,835 02</u>	<u>\$ 2,797,112 41</u>		<u>\$ 991,997 91</u>

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

TRANS-CANADA
ATLANTIC SERVICE
du 1er mai 1947
au 31 déc. 1947

Année 1947	Année 1946	6200 ENTRETIEN AU SOL ET INDIRECT	
\$ 107,735 14	\$ 83,379 82	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 32,400 34
283,357 14	254,678 82	22 Direction de l'entretien et des magasins	122,696 41
139,559 68	85,257 68	27 Equipement et installations — main-d'œuvre	38,194 14
60,734 45	53,526 92	28 Entraînement — salaires	9,327 53
192,449 66	121,495 34	28 Ouvriers d'ateliers inaffectés	35,612 20
149,401 48	138,567 00	29 Surveillants des édifices.....	38,702 13
128,017 42	98,335 86	31 Employés des magasins	50,117 55
207,442 67	122,477 39	35 Employés du génie	88,502 21
202,473 07	142,957 40	35 Autres employés	122,293 16
90,657 87	50,187 98	36 Frais de voyages et faux frais.....	25,723 85
10,156 65	15,959 94	37 Téléphone et télégraphe	12,099 43
45,330 41	36,134 38	38 Eclairage, chauffage, énergie et eau..	8,298 27
6,847 68	2,563 52	44 Location d'édifices et de bureaux....	10,209 70
184,267 96	137,190 42	48 Equipement et installations — matériel, etc.	46,200 40
104,052 93	95,802 99	49 Fournitures des ateliers	29,338 85
29,296 43	27,936 70	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	12,568 97
10,963 24	11,512 73	53 Autres fournitures	4,553 86
6,553 34	39,501 99	54 Règlement des inventaires de magasins	
82 16	129 50	64 Sociétariat	2 84
2,472 58	3,141 19	74 Autres frais	11,475 06
14,861 67	4,715 75	80 Frais généraux inaffectés	7,307 14
<u>\$ 1,933,883 61</u>	<u>\$ 1,516,021 82</u>		<u>\$ 691,009 76</u>

\$ 165,652 97	\$ 125,776 33	6900 DÉPRÉCIATION DES INSTALLATIONS AU SOL	
		78 Installations au sol et équipement...\$	13,375 22

		6300 SERVICE DES PASSAGERS	
\$ 35,435 03	\$ 28,873 39	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 6,715 59
245,673 30	188,816 73	24 Commissaires et hôtesses	68,048 73
10,054 31	9,895 50	28 Entraînement — salaires	1,958 16
81,675 27	70,036 20	35 Autres employés	19,456 35
84,950 20	80,943 00	36 Frais de voyages et faux frais	18,379 04
20,148 00	16,133 57	43 Autres services	5,502 98
842 10	501 85	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	575 99
332,146 92	286,991 76	51 Nourriture des passagers	54,749 84
115,114 76	113,077 64	52 Fournitures pour passagers	30,374 12
96,530 10	163,995 74	56 Assurance de responsabilité — passagers	76,512 62
66,771 26	52,933 50	63 Frais d'envolées interrompues	82,223 03
30 00		64 Sociétariat	
50,305 28	37,925 10	67 Frais de douane	2,661 26
2,296 32	41 32	74 Autres frais	607 71
<u>\$ 1,141,972 85</u>	<u>\$ 1,050,165 30</u>		<u>\$ 367,766 02</u>

TRANS-CANADA
ATLANTIC SERVICE
du 1er mai 1947
au 31 déc. 1947

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Année 1947	Année 1946	6400 TRAFIC ET VENTES	
\$ 62,985 67	\$ 73,156 34	21 Hauts fonctionnaires et surintendants	\$ 21,300 66
85,983 46	63,915 95	22 Direction du trafic	31,808 54
20,116 92	38,735 47	28 Entraînement — salaires	5,897 38
1,267 76	1,568 64	29 Surveillants des édifices	385 98
34,334 50	38,477 38	30 Télétypistes	10,391 37
378,739 59	314,477 92	32 Préposés aux billets	118,100 89
372,416 96	319,744 23	32 Préposés à la réserve des places....	115,698 80
42,027 13	31,217 23	33 Solliciteurs de trafic	17,357 08
127,930 26	122,317 29	35 Autres employés	42,188 17
85,319 46	99,665 83	36 Frais de voyages et faux frais.....	32,490 53
163,731 97	113,888 98	37 Téléphone, télégraphe et télétype...	56,866 11
7,141 05	4,805 51	38 Eclairage, chauffage, énergie et eau	2,376 56
189,169 20	51,053 48	40 Services des agences et exploitations en commun	92,097 72
16,862 29	3,009 74	43 Autres services	7,206 01
116,540 86	70,444 61	44 Location de bureaux	38,870 54
63,301 92	39,700 02	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	21,179 99
2,297 40	19 13	53 Autres fournitures	1,209 66
1,377 96	998 95	64 Sociétariat	247 77
8,378 85	17,631 73	74 Autres frais	3,237 77
<u>\$ 1,779,923 21</u>	<u>\$ 1,404,828 43</u>		<u>\$ 618,911 53</u>

		6500 PUBLICITÉ	
\$ 24,935 83	\$ 16,973 92	59 Indicateurs et leur distribution	\$ 8,788 84
275,314 19	137,280 69	60 Annonce dans périodiques	123,964 61
40,226 42	43,690 72	61 Autres annonces	18,128 44
42,340 62	22,812 96	62 Frais d'établissement et de publicité.	16,193 81
<u>\$ 382,817 06</u>	<u>\$ 220,758 29</u>		<u>\$ 167,075 70</u>

		6600 FRAIS GÉNÉRAUX ET D'ADMINISTRATION	
\$ 87,424 63	\$ 94,264 94	21 Hauts fonctionnaires et surintendants\$	29,089 17
225,556 17	194,863 44	35 Autres employés	74,500 52
24,192 20	26,619 43	36 Frais de voyages et faux frais.....	8,985 78
11,790 51	5,865 44	37 Téléphone et télégraphe	4,572 15
37,999 99	50,000 00	39 Frais des filiales	12,000 01
10,311 18	2,795 44	41 Honoraires professionnels et frais..	3,604 69
4,792 02	45 17	44 Location de bureaux	2,361 56
25,581 87	18,138 80	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau	7,014 41
25,380 81	30,216 84	55 Assurance—responsabilité envers le public et générale	7,570 58
58,388 35	49,631 63	57 Assurance — bien-être des employés	60,924 58
242,768 93	199,920 00	57 Caisse de retraite	72,405 87
4,938 14	10,835 00	64 Sociétariat	274 86
41,210 27	30,805 16	68 Impôts-rémunération	5,216 25
38,164 33	27,517 89	69 Impôts généraux	7,760 64
30,726 54	24,199 21	74 Autres frais	10,797 06
<u>\$ 869,225 94</u>	<u>\$ 765,718 39</u>		<u>\$ 307,078 13</u>

LE SERVICE AÉRIEN TRANSATLANTIQUE DU CANADA

La ligne aérienne canadienne entre Montréal et le Royaume-Uni est devenue, en 1947, l'une des principales routes aériennes internationales.

L'envolée quotidienne dans les deux sens, qui sera portée à deux envolées en juin 1948, a rendu voisins le Canada et les îles Britanniques. Les 3,000 milles d'océan qui séparent ces deux pays sont survolés en quinze heures.

Des arrêts réguliers sont faits en Angleterre, Écosse et Irlande, aux aéroports de Londres, Prestwick (près de Glasgow) et Shannon. A Montréal, les avions transatlantiques font la liaison avec les lignes intérieures. Quelques-unes des envolées transatlantiques passent par Sydney (N.-É.).

Les avions *North Star* à quarante passagers, fabriqués au Canada, raccourcissent de plusieurs jours la traditionnelle traversée de l'Atlantique. Lorsque les avions d'après-guerre devinrent disponibles, en 1947, et qu'Air-Canada prit le contrôle commercial du service, la compagnie avait déjà fait ses preuves comme exploitant d'une ligne transatlantique. De 1943 à 1947, ses avions ont effectué plus de 1,900 traversées pour le compte du service aérien transatlantique de l'État canadien.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur McGregor. Vous conviendrait-il, messieurs, de commencer à la page 5 du rapport et de poser des questions concernant les divers paragraphes, si vous le désirez?

M. NICHOLSON: Avant de commencer nos délibérations, je crois que les membres du Comité approuvent tous la déclaration à propos de M. Symington et de sa contribution à l'essor de l'aviation. Le choix du nouveau président plaît à la plupart et je me demande si le ministre tiendrait à faire une déclaration là-dessus pour l'insérer au compte rendu.

Le très hon. M. HOWE: Nous sommes très heureux de compter dans la compagnie un homme qui a pu en assumer la présidence. Avant la guerre, M. McGregor était un haut fonctionnaire de la *Bell Telephone Co.* Ses états de service ont été excellents pendant la guerre et il a piloté des chasseurs pendant la plus grande partie du conflit. Il est entré dans Air-Canada à la fin de la guerre et il en est devenu le gérant général du trafic. Il semblait posséder exactement l'expérience que nous exigeons pour la présidence. Il a obtenu une bonne formation commerciale et il est complètement au courant des affaires d'Air-Canada. Nous croyons que la nomination d'un jeune homme pris dans la compagnie sera avantageuse pour son exploitation.

M. JACKMAN: Vos bureaux centraux se trouvent à Montréal et à Winnipeg, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je devrais peut-être vous dire, monsieur McGregor, que d'autres membres du Comité sont arrivés depuis que vous avez commencé votre témoignage. J'ignore si vous les connaissez ou non, mais nous avons maintenant ici MM. Warren, Moore, Hlynka et Fulton.

M. MCGREGOR: Comment allez-vous, messieurs?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions concernant la page 5, ou des questions de portée générale à poser à M. McGregor?

M. JACKMAN: Je pourrais peut-être en poser une de portée générale. Les affaires d'Air-Canada ont augmenté et cependant ses résultats d'exploitation,

j'entends les résultats nets, ne sont pas aussi satisfaisants que les années précédentes. Est-ce une caractéristique d'une ligne aérienne que plus elle prend de l'essor plus elle accuse des déficits?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que cela devrait être considéré comme une tendance. L'expansion des affaires est allée de pair avec celle des lignes aériennes. Comme vous avez pu le constater, les frais unitaires ont fléchi. Cela vaut pour tout service nouveau; il fonctionne rarement à un rendement satisfaisant pendant les douze premiers mois de son exploitation; cet état de choses persiste parfois deux ans.

Les Lignes aériennes ont beaucoup accru leurs services entre Vancouver et Victoria, en comparaison de 1946, année au cours de laquelle elles n'avaient exploité ce service que six mois environ. Quant aux autres services cités, tels que vers Boston, il faudra quelque temps pour que les Lignes aériennes s'assurent du trafic tout à fait étranger au trafic possible aux deux extrémités.

M. JACKMAN: Vous croyez alors que la perte doit être imputée aux nouvelles lignes acquises au cours de l'année?

M. MCGREGOR: Non, mais aux frais accrus afférents à l'ouverture de nouvelles routes. Il n'est pas douteux que celles-ci obtiendront avec le temps du trafic susceptible d'équilibrer leurs dépenses avec leurs recettes.

Le très hon. M. HOWE: Il pourrait être intéressant de verser au compte rendu un article de *Time* qui donne les résultats d'ensemble des Lignes aériennes pour 1947, année qui s'est révélée désastreuse pour toutes, en partie à cause du mauvais temps au printemps, en fait, d'un temps effroyable, ainsi que des accidents avec de nouveaux appareils. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, ce pourrait être intéressant d'insérer cet article au compte rendu. Il ne me faudra qu'une minute.

Les lignes aériennes des États-Unis ne se sont pas demandé en 1947 si leurs affaires avaient été bonnes mais au contraire combien elles avaient été mauvaises. La semaine dernière, lors de la réception de leurs rapports annuels les lignes ont trouvé la réponse: les 16 réseaux aériens domestiques ont subi des pertes de plus de 20 millions de dollars.

L'*United Air Lines, Inc.*, a été la plus éprouvée. Elle avait réalisé des bénéfices de \$1,086,961 en 1946. La hausse des frais, le temps défavorable au début de l'année et l'immobilisation au sol de tous les nouveaux avions DC-6 ont grossi la perte de l'*United* jusqu'à \$3,747,000. L'*American Airlines, Inc.*, le réseau domestique le plus important, a aussi souffert de l'immobilisation de ses avions. Bien que son trafic (environ 1.4 milliard de passagers-milles) et ses recettes brutes (près de 82 millions de dollars) aient été les plus fortes dans l'histoire de la compagnie, ses pertes se sont élevées à \$2,962,776 en comparaison de \$375,943 en 1946.

Seule une ligne domestique importante, l'*Eastern Air Lines, Inc.*, a réalisé des bénéfices, mais ses bénéfices nets de \$1,259,196 ne représentaient que le quart de ceux de l'année précédente. La *Pan American Airways Corp.*, en partie à cause des restrictions sur le numéraire (pour lesquelles elle avait dû mettre de côté une "réserve très importante"), a réalisé des bénéfices de \$2,960,000, légèrement inférieurs à ceux de 1946, malgré un fort accroissement de ses services.

Telle a été la tendance et elle n'a pas encore pris fin, mais nous devons reconnaître, je crois, que les lignes aériennes aux États-Unis en 1947 ont fonctionné dans les mêmes conditions que les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. HAZEN: Elles n'ont guère été satisfaisantes, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAZEN: Vous avez parlé du mauvais temps, mais le rapport du président n'en fait pas mention non plus que de vos accidents d'aviation.

Le très hon. M. HOWE: Air-Canada en a été exempte, mais les accidents n'importe où au monde ont leur répercussion sur les recettes.

M. HAZEN: Plus vos recettes sont élevées, plus vos pertes le sont.

M. MCGREGOR: Cette assertion est complètement erronée.

M. HAZEN: Peut-être, mais elle mérite quelques mots d'explication. Vos affaires ont été plus considérables l'an dernier que l'année précédente, ainsi que vos recettes d'exploitation, etc., mais par suite de vos dépenses, votre déficit a été plus fort. Je me demande si vous pourriez hausser vos taux de façon à réaliser des recettes plus fortes en vue de faire face à vos dépenses. Cela ne peut-il se faire? Vous avez mentionné une hausse de 10 p. 100, mais il semble qu'elle n'ait pas donné grand-chose.

M. MCGREGOR: Il est évidemment une limite à ce que la hausse des taux peut donner, parce qu'elle réagit défavorablement sur l'emploi des lignes aériennes, d'où des facteurs de charge bas. C'est là l'unique secret d'une exploitation rémunératrice ou déficitaire. Si les avions d'une ligne aérienne sont constamment remplis, disons, au delà du pourcentage critique, elle est exploitée à profit, mais s'ils ne le sont pas, son exploitation est déficitaire. Dans le cas d'un service qui croît, pour les raisons dont j'ai parlé plus haut, on a tendance à ne changer qu'incomplètement les avions et ainsi à réaliser des recettes supérieures au chiffre des frais.

M. HAZEN: Pour ce qui est des pourcentages relatifs aux chargements des avions, des consignations par air, vous voulez vous assurer d'autres sources de recettes que les passagers.

M. MCGREGOR: Exactement.

M. HAZEN: Auxquelles pensez-vous?

M. MCGREGOR: La poste et les marchandises; j'entends l'aéroposte.

M. HAZEN: De quel genre de marchandises?

M. MCGREGOR: De tout genre, à l'exclusion du charbon et du grain; par exemple, les fleurs et les homards; ce sont deux articles que nous transportons actuellement.

M. NICHOLSON: Quel a été votre pourcentage de charge l'an dernier?

M. MCGREGOR: Un facteur de charge de 68·5 p. 100, contre 67·5 p. 100 l'année précédente. Il ne faut pas confondre ce chiffre avec le facteur de charge pour les passagers. Celui-ci s'est établi à 62 p. 100, contre 76 p. 100 l'année précédente. Les taux sont de près de 10 p. 100 plus élevés que ceux des lignes des États-Unis.

M. HAZEN: Comment les charges sur nos lignes se comparent-elles à celles des lignes des États-Unis.

M. MCGREGOR: En 1947?

M. HAZEN: J'entends les sommes, j'entends les quantités; est-ce que les lignes des États-Unis transportent de plus lourdes charges que les nôtres?

M. MCGREGOR: Beaucoup plus lourdes.

M. HAZEN: Leurs déficits sont aussi proportionnellement élevés.

M. MCGREGOR: Oui, mais elles avaient à faire face au problème spécial que représente un grand nombre d'avions qu'elles n'ont pu utiliser à cause de l'immobilisation des DC-6.

M. NICHOLSON: Et comment se compare leur coefficient-passagers à celui d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Il est un peu plus élevé.

M. NICHOLSON: Je suppose que la population plus dense représente un facteur très important.

M. MCGREGOR: Oui.

M. NICHOLSON: Vous dites au bas de la page 5:

Depuis le 1er juillet dernier, Winnipeg et Edmonton sont à cinq heures l'une de l'autre et Saskatoon est une escale sur la grande ligne grâce à une envolée quotidienne entre ces trois villes.

Où en sont vos projets en vue de prolonger ce service jusqu'à Vancouver?

M. MCGREGOR: Cela n'est pas envisagé actuellement à cause de la situation des routes aériennes. Il est possible d'effectuer des aménagements en vue de voler directement à Calgary et à Vancouver, mais non pas directement d'Edmonton à Vancouver.

M. NICHOLSON: Combien d'aéroports supplémentaires faudrait-il établir?

M. MCGREGOR: Je dirais deux, mais vu la distance il en faudrait davantage et cela ne contribuerait guère à raccourcir le trajet.

M. JACKMAN: Étant donné que vos avions peuvent transporter plus que ce qu'on leur confie actuellement, combien en avez-vous commandé?

M. MCGREGOR: La commande complète porte sur 20 avions *North Star*. De ce nombre, huit ont été livrés il y a quelques jours prêts à être utilisés.

M. JACKMAN: Ils n'ont pas été utilisés l'an dernier?

M. MCGREGOR: Non.

M. JACKMAN: Comment allez-vous employer de façon profitable tous ces avions supplémentaires. Allez-vous réformer beaucoup des avions actuels?

M. MCGREGOR: Oui. Tous les *Lockheed* seront réformés et au moins trois DC-6, les plus anciens.

M. JACKMAN: Avez-vous un chiffre net qui indique l'espace à bord des avions?

M. MCGREGOR: Oui, l'espace en places-milles.

M. JACKMAN: Eh bien! l'espace global pour les passagers, le courrier et les marchandises.

M. MCGREGOR: Pour tout le réseau; voulez-vous que je compare 1948 à 1947?

M. JACKMAN: Voici ce que je voudrais savoir: si vous aviez un excédent d'espace, si vous en avez eu un l'an dernier, et si vous obtenez 20 *North Star* qui doivent vous être livrés, quel espace net allez-vous obtenir, moins les avions réformés?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il y a quelque malentendu entre nous. Le rapport énonce que nous ne sommes pas embarrassés par l'excédent de place pour les passagers. Mais chaque avion de passagers qui contient un nombre raisonnable de ceux-ci renferme de l'espace inutilisé pour les marchandises et c'est cela que nous tendons à corriger en 1948.

M. JACKMAN: Le nombre de vos passagers a fléchi de 3 p. 100 l'an dernier et vous allez avoir plus d'espace pour eux ou un excédent d'espace. Ainsi donc, je voudrais obtenir un chiffre qui indiquerait votre espace non utilisé en 1947 et celui que vous aurez lorsque vous recevrez les 20 *North Stars*.

M. MCGREGOR: Je comprends. L'espace non utilisé en 1947 a été de 41½ p. 100 d'après le poids, non pas d'après les passagers.

M. JACKMAN: Qu'entendez-vous par le poids; vous pouvez transporter autant de plus en livres?

M. MCGREGOR: C'est exact. La totalité du poids disponible que l'avion peut transporter en comparaison de ce qui a été transporté en réalité pour chaque mille d'envolée.

M. JACKMAN: Vous avez eu 41½ p. 100 du poids susceptible d'être transporté l'an dernier. En supposant que ce transport ne s'accroisse pas, comment allez-vous répartir ce poids lorsque vous aurez 20 *North Stars*, moins les avions réformés?

M. MCGREGOR: Nous sommes sûrs d'avoir un fort accroissement de ce poids; nous sommes assez certains de pouvoir transporter dès la mi-été une certaine partie du courrier de première classe du pays. Nous avons déjà constaté que le transport des marchandises s'est beaucoup accru et qu'il va s'accroître davantage.

M. JACKMAN: Vous avez déjà obtenu une légère hausse de 41½ p. 100.

M. MCGREGOR: C'est exact, mais les facteurs de charge que ces chiffres représentent ne sont jamais aussi élevés que ceux des passagers, et évidemment, ne peuvent jamais l'être. Un coefficient de 75 p. 100 d'utilisation de la charge totale serait excellent.

M. JACKMAN: Mais l'an dernier vous avez eu 41½ p. 100 d'espace vacant, ce qui donnerait une utilisation de 58½ p. 100.

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Et si vous avez eu 75 p. 100, vos résultats sont excellents. Pouvez-vous nous dire votre coefficient d'équilibre des recettes et des dépenses?

M. MCGREGOR: Environ 70 p. 100.

M. JACKMAN: Je vous pose ces questions parce que la plupart des compagnies, dans le cours ordinaire des choses, pourraient puiser à même leurs recettes. Les dividendes versés aux actionnaires proviennent aussi des recettes alors que dans une compagnie comme la vôtre tout ce que vous avez à faire c'est de vous adresser au Parlement et avec l'appui du ministre vous obtiendrez tout ce que vous demanderez.

M. MCGREGOR: Il est très difficile d'obtenir l'adhésion du ministre à ce sujet; il n'est que juste de le dire.

Le très hon. M. HOWE: C'est la première fois que nous nous adressons au Parlement pour lui demander un crédit en vue de combler un déficit depuis l'inauguration de nos services.

M. JACKMAN: Peut-être devient-il plus difficile d'obtenir son adhésion, est-ce cela?

Le très hon. M. HOWE: On ne peut doubler le nombre d'avions et s'attendre qu'ils soient entièrement utilisés les premiers mois. Une ligne aérienne, tout comme un service hydro-électrique, doit avoir une légère réserve en prévisions de son essor.

M. JACKMAN: Mais un service hydro-électrique n'a jamais comporté une réserve de 41½ p. 100—pas en Ontario en tout cas.

M. NICHOLSON: Qu'en est-il du courrier de première classe?

M. MCGREGOR: Le ministère des Postes et nous-mêmes nous sommes entendus sur un mémoire à soumettre au gouvernement comme base pour le transport du courrier. J'espère que pas plus tard que le 1er juillet, et peut-être dès le 1er juin de cette année, on y donnera suite.

M. NICHOLSON: Vous croyez-vous libre de nous en donner certains détails?

Le très hon. M. HOWE: Je crois que c'est une question administrative qui n'a pas encore été décidée.

M. FULTON: Pourrions-nous savoir la base du mémoire?

Le très hon. M. HOWE: Cela ne me paraît pas sage, vu que le Gouvernement ne l'a pas encore étudiée.

M. NICHOLSON: J'ai remarqué que la quantité du courrier transporté n'accuse pas une forte augmentation en 1947 par rapport à 1946.

M. MCGREGOR: La question des taux du courrier aérien est importante aujourd'hui et on constate une tendance naturelle vers la diminution de ce courrier en comparaison des conditions du temps de guerre qui étaient certainement actives artificiellement.

M. LOCKHART: Comment expliquez-vous que le ministère britannique des Postes ne nous accorde pas de courrier aérien?

M. MCGREGOR: Cela tient exclusivement à la situation du dollar. S'il acquérait de nous le service du courrier aérien, cela comporterait des dépenses en dollars à l'étranger. Étant donné qu'il possède ses propres lignes, la B.O.A.C., dont les avions font le trajet du Royaume-Uni à Montréal et New-York, c'est bien plus conforme à sa situation économique difficile d'encourager ses lignes et d'acquitter le transport du courrier en livres.

M. HAZEN: Vos avions et votre personnel n'ont été entièrement employés que pendant quatre mois de l'année; au cours des huit autres mois, quelle proportion de votre personnel et de vos avions a été utilisée?

M. MCGREGOR: Nous avons utilisé tous nos avions mais nous ne les avons pas chargés aussi lourdement que nous l'aurions pu. Pendant l'été le trafic global des lignes aériennes accuse une forte hausse. Mais nous espérons que les services étrangers vers le sud tendront à le répartir uniformément à l'avenir. Mais ce qui précède est tout à fait vrai des lignes générales vers l'est et vers l'ouest; elles en souffrent toutes. La seule exception dont a parlé le ministre est la ligne en exploitation aux États-Unis, presque entièrement sur les routes du nord et du sud.

M. HAZEN: Avez-vous dit que tous vos avions ont été utilisés, mais qu'ils n'ont pas été complètement chargés?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. HAZEN: Mais tout votre personnel n'a pas été entièrement utilisé; avez-vous des dossiers indiquant quelle proportion de vos avions et de votre personnel a été entièrement employée?

M. MCGREGOR: Oui, nous en avons.

M. HAZEN: Je ne présume pas qu'elle serait la même pour les huit autres mois; je suppose qu'elle varierait.

M. MCGREGOR: Très fortement, d'après le mois. Nous avons des dossiers concernant les principaux groupes intéressés, les équipes navigantes et leurs heures de vol chaque mois. C'est évidemment antiéconomique de laisser chômer ces équipes dont l'instruction a été à notre charge.

M. HAZEN: Dans quels mois se produit la baisse du transport aérien? Est-ce au cours des quatre mois d'été?

M. MCGREGOR: Pendant les derniers mois d'été. Septembre est un de nos mois à plus fort trafic. Le fléchissement commence en octobre. La situation s'améliore en décembre alors que le nombre des passagers est considérable. Leur nombre est au minimum en janvier et en février, mais il s'accroît en mars.

M. NICHOLSON: Vous dites au haut de la page 6:

Depuis le 1er juillet, Medicine-Hat et Swift-Current figurent aussi sur le parcours des avions quotidiens transcontinentaux.

Cela a-t-il accru vos recettes? Combien d'escales de plus établirez-vous probablement sur votre ligne principale?

M. MCGREGOR: Il est très difficile de séparer les frais de ce genre de services, mais ces villes étaient quelque peu uniques dans l'histoire d'Air-Canada parce que nous les considérons comme des escales brèves où nos frais d'exploitation seraient aussi bas que prévus. Nous avons donc employé un personnel minimum, des commissaires plutôt que des hôtesses à bord des avions pour aider au transport des bagages pendant que les avions étaient sur le sol. Nous songeons à des escales par nos avions à Brandon et à Yorkton cet été, à titre d'expérience.

M. NICHOLSON: Et Moose-Jaw?

M. MCGREGOR: Cette escale n'a pas été étudiée.

M. NICHOLSON: Quand comptez-vous faire arrêter vos avions à Yorkton?

M. MCGREGOR: Les escales à Yorkton et à Brandon dépendront de la situation quant aux aéroports. Je dirais que ce serait probablement vers le 1er juin.

M. JACKMAN: Je suppose que le chiffre précité de 58½ p. 100 d'utilisation de la charge possible l'an dernier se rapporte aux envolées effectuées?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. JACKMAN: Existe-t-il un chiffre comparable pour l'utilisation de tous vos avions?

M. MCGREGOR: Non, nous n'effectuons pas d'envolée en comptant sur la charge disponible. Une envolée prescrite doit s'effectuer.

M. JACKMAN: Mais vous avez dit qu'à certaines périodes de l'année il y avait de l'espace vacant dans vos avions à cause du temps et pour d'autres motifs. Avez-vous des statistiques concernant l'espace utilisé à bord de vos avions?

M. MCGREGOR: Non, ce chiffre n'existe pas.

M. HAZEN: Vos avions ont-ils souvent transporté des fleurs l'an dernier?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAZEN: Qu'en est-il à ce sujet cette année?

M. MCGREGOR: Nous en transportons beaucoup.

M. HAZEN: Est-ce qu'elles proviennent surtout du littoral occidental?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAZEN: Vous en avez transporté très souvent?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAZEN: Ce transport est-il saisonnier, ou a-t-il lieu l'été aussi bien que le printemps?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas; je dirais qu'il est saisonnier. Cela s'appliquerait aux autres marchandises spécialisées pour le transport aérien, comme les homards sur la côte Est.

M. HAZEN: Avez-vous transporté beaucoup de homards l'an dernier en tant que fret?

M. MCGREGOR: Non, parce qu'il est difficile de transporter en même temps que les passagers certaines marchandises tombant dans cette catégorie.

M. HAZEN: Avez-vous commencé à en transporter cette année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAZEN: Transportez-vous du fret cette année?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAZEN: Où le prenez-vous?

M. MCGREGOR: A Halifax et nous en avons aussi transporté par avion de Terre-Neuve.

M. HAZEN: Jusqu'où à l'intérieur du continent les transportez-vous?

M. MCGREGOR: Les homards n'ont pas été transportés plus loin à l'ouest que Montréal et les fleurs en provenance de la côte ouest n'ont pas été transportées plus loin à l'est que cette ville.

M. JACKMAN: En ce qui concerne le courrier d'outre-mer, je suppose que nous acheminons la plus grande partie de notre courrier canadien par nos propres lignes?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Où les avions britanniques recueillent-ils le courrier ou les marchandises à destination de l'est?

M. MCGREGOR: A Heath-Row à Londres.

M. JACKMAN: Non, est-ce que les avions britanniques s'en retournent allèges à leurs bases?

M. MCGREGOR: Oui. Ils ne transportent pas de courrier canadien.

Le très hon. M. HOWE: Ils n'effectuent que deux envolées par semaine.

M. JACKMAN: Mais elles doivent suffire à transporter le courrier à destination de l'ouest.

Le très hon. M. HOWE: Assurément.

M. JACKMAN: Ces avions s'en retournent-ils allèges?

M. MCGREGOR: En tant qu'il s'agit du courrier.

M. JACKMAN: Ne peut-on obtenir des données là-dessus?

Le très hon. M. HOWE: Ce système nous est assez avantageux parce que nos avions sont très utilisés en direction de l'ouest et je ne crois pas que nous perdions jamais trop sur les trajets en direction de l'est.

M. JACKMAN: Vous voulez dire que vous transportez plus de passagers.

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. MCGREGOR: Il n'y a qu'un certain courrier et il importe peu que nous nous en partagions la moitié ou que nous transportions tout le nôtre. C'est idéal de ne pas encombrer de courrier et de fret les avions en direction de l'ouest.

M. NICHOLSON: Si vous pouviez remplir vos avions de voyageurs ce serait plus rémunérateur pour vous que le courrier ou le fret?

M. MCGREGOR: Ces divers transports rapportent à peu près autant.

M. JACKMAN: Veuillez expliquer ce que vous entendez par l'expression: "frais de production par tonne-mille disponible".

M. MCGREGOR: Tonne-mille disponible: c'est ce que nous considérons la norme de la somme de transport assurée; cette expression signifie exactement ce qu'elle dit. Il s'agit du transport d'une tonne, ou plutôt la capacité de transport d'une tonne sur un mille. Cela n'a rien à voir à l'utilisation de cette capacité. L'espace nécessaire à cette fin doit être réservé et payé et s'il l'est c'est avantageux pour nous. Mais cela n'influe pas sur les frais de la production de cette tonne-mille.

M. JACKMAN: Si vous n'aviez pu la produire, tous vos frais de production auraient varié d'après la base de la tonne.

M. MCGREGOR: C'est cela. Le coût ne varie pas, que l'espace à bord des avions soit entièrement employé ou non.

M. JACKMAN: J'ai éprouvé de la difficulté à concilier les chiffres cités pour Air-Canada et publiés dans la brochure mensuelle du Bureau fédéral de la statistique relativement à l'aviation civile. J'ai les chiffres pour onze mois et je vois que la perte d'exploitation a été de \$2,209,000, mais les chiffres pour décembre manquent dans la brochure. Vous avez dit que votre déficit était de \$1,761,000. Pourriez-vous expliquer cette différence au Comité?

M. MCGREGOR: Je le crois. J'ignore dans quel mois il s'est produit, mais au cours des derniers mois de 1947 nous nous sommes rendu compte que nous n'obtiendrions pas d'autres avions et aussi que la durée utile des avions DC-3 devait évidemment être supérieure à celle que nous avions envisagée d'abord, grâce au fret aérien.

M. JACKMAN: La période de dépréciation des avions DC-3 a été modifiée de trois à quatre ans.

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: On a dû la rendre rétroactive pour l'année.

M. MCGREGOR: Elle s'applique à l'année.

M. JACKMAN: Cela explique-t-il alors la différence de \$1,000,000?

M. MCGREGOR: Seulement en partie, je crois.

M. COOPER: L'ajustement n'a été que d'environ \$400,000.

M. JACKMAN: Je reviens encore à ce chiffre, le numéro 18 dans la brochure du Bureau fédéral de la statistique, figurant sous recettes d'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada. S'il vous restait encore un mois de votre exercice, c'est-à-dire décembre, que votre perte s'établissait à \$2,209,000, comment ne pouvez-vous signaler qu'un déficit de \$1,761,000?

M. MCGREGOR: Je crois que ce chiffre est assez voisin de celui de M. Cooper.

M. JACKMAN: Mais qu'en a-t-il été de décembre? Quels ont été vos chiffres d'exploitation?

M. MCGREGOR: Je crois les avoir ici. Décembre a donné des bénéfices nets d'exploitation de \$628,180.02.

M. JACKMAN: Des bénéfices?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: De combien?

M. MCGREGOR: \$628,180.02.

M. JACKMAN: Ils doivent comprendre une déduction pour l'année.

M. COOPER: Il y a eu deux ajustements. L'un avait trait à la dépréciation et l'autre aux ajustements des taux de transport du courrier aérien.

M. JACKMAN: Novembre accuse une perte de \$327,000, cependant vous rapportez des bénéfiques pour décembre?

Le très hon. M. HOWE: Je crois que ces taux ont été ajustés. Nous avons un contrat annuel et il nous était crédité tant chaque mois, mais à la fin de l'année il nous revenait plus que ce qu'on nous avait crédité chaque mois.

M. MCGREGOR: Et puis on a tenté une expérience avec le transport du courrier de première classe.

M. JACKMAN: C'était certainement un ajustement considérable pour n'importe quel mois. Allez-vous faire rectifier ces chiffres du Bureau fédéral de la statistique; si ces données doivent avoir une certaine valeur, elles doivent être compilées de façon exacte.

Le très hon. M. HOWE: Elles seront exactes une fois connus les chiffres.

M. JACKMAN: Qu'est-ce qui justifie le changement de la période de dépréciation des avions DC-3 de trois à quatre ans; leur utilisation pour du fret, il n'y a certainement rien de nouveau de ce côté.

M. MCGREGOR: Ce fut une innovation en 1947.

M. MOORE: Le prix de l'essence s'est accru de façon sensible ces dernières années. Celui de l'essence d'aviation a-t-il aussi monté?

M. MCGREGOR: Oui, passablement. Soit dit en passant, à ce sujet nous en payons le double du prix que paient les exploitants des lignes aériennes américaines.

M. JACKMAN: Puis-je savoir quel a été l'ajustement effectué conservant le contrat du courrier aérien quant au chiffre de décembre?

M. MCGREGOR: Ainsi que je l'ai dit, nous nous proposons d'étudier le développement possible de ce que nous désignons le courrier de première classe sur certaines routes postales entre Ottawa-Montréal, Ottawa-Toronto et ce courrier a été transporté à l'insu du public en décembre, en vue de découvrir en quoi consistaient les problèmes et les possibilités. Si je me souviens bien, le paiement pour cet ajustement effectué au taux par livre de courrier aérien transporté, s'est totalisé je crois par \$400,000 environ.

M. COOPER: \$487,000.

M. JACKMAN: Pour décembre le transport du courrier aérien de première classe entre Montréal et Toronto a rapporté \$487,000.

M. MCGREGOR: Non. Les recettes globales découlant du courrier transporté entre les villes citées tantôt ont été de \$487,000.

M. COOPER: Les \$487,000 se rapportent à la période du 1er avril au 31 décembre.

M. NICHOLSON: Qu'obtiennent les lignes aériennes américaines d'après la base du taux de cinq cents du courrier aérien?

M. MCGREGOR: Leurs recettes varient de façon marquée selon les compagnies. Pour ce qui est des compagnies importantes, elles sont plus faibles que les nôtres, celles des compagnies peu importantes sont de beaucoup supérieures aux nôtres. Elles sont fondées entièrement sur leurs besoins financiers. Si une

ligne aérienne peut démontrer aux autorités compétentes du gouvernement américain que son exploitation est assez efficace et qu'elle est néanmoins déficitaire, ces autorités lui prescrivent de nouveaux taux pour le courrier aérien afin de rectifier cette situation.

M. FULTON: Elles accordent alors une subvention.

M. McGREGOR: Précisément.

M. NICHOLSON: On peut concevoir que certaines lignes aériennes de l'Ouest obtiennent un taux différent par rapport à leur service entre San-Francisco et Los Angeles.

M. McGREGOR: Ma foi, je connais des lignes aériennes moins importantes, comme la *Colonial* qui obtient des taux complètement différents pour le courrier aérien.

M. FULTON: Avez-vous à l'idée d'autres prolongements ou raccords dans l'Ouest canadien?

M. McGREGOR: Les deux que j'ai cités, Brandon et Yorkton.

M. FULTON: Qu'en est-il de la région à l'ouest de Calgary?

M. McGREGOR: Non. Ce territoire est actuellement desservi par la *C. P. A.*

M. FULTON: Vous n'envisagez pas d'escales entre Vancouver et Edmonton lorsque ce service fonctionnera?

M. McGREGOR: Non; mais nous allons inaugurer le service sans escale entre Vancouver et Calgary.

M. FULTON: Il fonctionne déjà.

M. McGREGOR: Oui, je parle du service effectué par les *North Stars*.

M. FULTON: Je vois que vous avez projeté un service Vancouver-Edmonton. Va-t-il comporter des escales intermédiaires?

M. McGREGOR: Non, on n'en prévoit pas actuellement.

M. FULTON: Croyez-vous que le volume du courrier aérien augmenterait s'il y avait ces escales? Le trajet par train est très long entre ces deux villes.

M. McGREGOR: Je crois que ces escales augmenteraient peut-être le volume du courrier aérien mais il réduirait sans conteste le nombre des passagers. Ces derniers veulent arriver à destination le plus tôt possible et ils n'aiment pas les escales intermédiaires.

M. FULTON: Vous ne dirigez pas de service du genre des trains d'entier parcours et des trains omnibus?

M. McGREGOR: Il en serait ainsi avec l'avènement des avions *North Star* qui feraient le service Toronto-Winnipeg. Les DC s'arrêteraient au Sault et à la tête du lac Supérieur.

M. FULTON: Je crois que vous avez parlé d'envolées plus courtes. Allez-vous avoir encore des services locaux?

M. McGREGOR: Il y a les deux dont j'ai parlé à l'est de la ligne Calgary-Edmonton.

M. FULTON: Si vous aviez un nombre suffisant d'avions *North Star* en service entre des endroits relativement proches, n'estimeriez-vous pas que le temps serait venu d'inaugurer plus de services locaux?

M. McGREGOR: Non, parce qu'à mesure que vous inaugurez les autres envolées, vous faites baisser la clientèle des services locaux; les charges d'entier parcours disparaissent de ceux-ci.

Le très hon. M. HOWE: Je crois que M. Fulton veut savoir si vous avez à l'idée d'autres services locaux?

M. FULTON: Oui.

Le très hon. M. HOWE: Air-Canada étudie constamment ce point, je crois, parce que nous avons projeté des escales à Brandon et à Yorkton cette année. Si on peut démontrer qu'il existe une clientèle pour un service local ne comportant pas d'autre escale, nous étudierions ce projet. Il s'agit d'estimer si le trafic existe pour une certaine escale.

M. FULTON: Vous pouvez constater, si vous examinez la carte figurant dans le rapport des Lignes aériennes, l'absence de service aérien à l'intérieur de la Colombie-Britannique entre Vancouver, Lethbridge, Calgary et Edmonton, respectivement.

Le très hon. M. HOWE: Il y a les lignes aériennes du P.-C. qui jouent presque le même rôle qu'un service local.

M. FULTON: Leurs avions ne font qu'un arrêt entre Vancouver et Calgary.

Le très hon. M. HOWE: Non, non, ils en font plusieurs.

M. MCGREGOR: Je crois qu'ils font trois escales entre Calgary et Vancouver.

M. FULTON: Dans le trajet du sud?

Le très hon. M. HOWE: Ce service s'étend jusqu'à Fort St. John à partir de Vancouver. Il comporte plusieurs escales.

M. FULTON: Il est tout à fait local.

Le très hon. M. HOWE: Oui, il l'est.

M. FULTON: Je pensais au raccordement avec d'autres routes d'Air-Canada. Il est parfois difficile de faire la correspondance avec l'avion-poste, en provenance de Vancouver jusqu'à Calgary.

M. MCGREGOR: Le service aérien du P.-C. compte des escales à trois aéroports intermédiaires, si ma mémoire m'est fidèle. Penticton en est un, l'autre est Trail et il y en a un troisième. Je ne connais pas très bien son service.

M. FULTON: Ce sont là des endroits d'atterrissage, n'est-ce pas? Je me suis demandé si vous avez à l'idée un service entre Vancouver et Calgary et Vancouver et Edmonton, mais vous dites qu'il n'en est rien.

M. MCGREGOR: Pas présentement, nous ne pourrions utiliser aucun aéroport.

M. FULTON: Je puis vous assurer qu'il y en a un à Kamloops.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nous pourrions l'utiliser pour les atterrissages de *North Stars*.

M. FULTON: Vous ne nous avez pas dit cela. Vous avez dit que ces avions ne feraient pas d'escales et je me suis demandé si vous ne pourriez pas accroître le nombre des escales des avions plus petits.

Le très hon. M. HOWE: Nous n'essayons pas d'utiliser des avions plus petits au-dessus des montagnes. Air-Canada n'a jamais osé les employer dans cette région. Nous avons employé les *Lockheeds*. Les avions se couvrent de glace, d'où la nécessité d'un avion à moteur puissant. Nous nous proposons d'utiliser les *North Stars* dans cette région.

M. NICHOLSON: De quel avion vous servez-vous entre Lethbridge et Vancouver?

M. MCGREGOR: D'avions du type DC-3. Nous ne voulons pas les utiliser au-dessus des montagnes. Les avions à un seul moteur ne sont pas assez puissants.

M. NICHOLSON: Quels sont ceux en service entre Lethbridge et Vancouver?

M. MCGREGOR: Des *Lockheed Lodestar*.

M. NICHOLSON: Il a été question du service aérien vers Penticton; vous avez dit, je crois, que le C.-N. ne l'assure pas, mais que c'est le P.-C.

M. MCGREGOR: Je doute qu'Air-Canada exploite des services dans cette région. En fait, le P.-C. y a établi un service aérien et nous en avons été très heureux.

M. NICHOLSON: Avait-il été entendu qu'Air-Canada devait assurer tous ces services? Pendant assez longtemps Penticton n'en a pas bénéficié.

Le très hon. M. HOWE: Des avions plus petits font le trajet jusqu'à Penticton. Les *Lodestars* sont des avions lourds.

M. NICHOLSON: Est-ce que le Pacifique-Canadien n'utilise pas le même genre d'avion pour ce service?

L'hon. M. HOWE: Franchement, j'ignore ceux dont il se sert.

M. MCGREGOR: On a exigé qu'il utilisât divers types d'avions, ce qui était plutôt coûteux. Je crois qu'il n'en est plus ainsi.

Le très hon. M. HOWE: Ce service est très difficile.

M. MCGREGOR: Les atterrissages dans les aéroports au milieu des Rocheuses sont plutôt difficiles. Nous ne considérons pas avantageux d'employer des avions à un seul moteur qui ne peuvent s'élever à plus de 12,000 pieds.

M. FULTON: Quelle est la longueur de la piste d'envol nécessaire à un *North Star*?

M. MCGREGOR: 5,200 pieds. Il peut s'envoler après un décollage beaucoup plus court si on le charge moins.

M. FULTON: Pouvez-vous me dire de mémoire comment cela se compare aux *Lancasters* que vous employiez auparavant?

M. MCGREGOR: Il leur fallait une piste à peu près aussi longue.

M. FULTON: Je crois que notre aéroport pourrait recevoir ces deux types d'avions parce qu'il recevait des *Lancasters* pendant la guerre.

M. MCGREGOR: Il y a une grande différence entre un bombardier *Lancaster* sans charge et un avion commercial chargé au maximum.

M. FULTON: Vous entendez que l'un est léger et l'autre lourd?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. FULTON: Je croyais que notre aéroport avait été conçu pour recevoir ces deux modèles d'avions.

M. JACKMAN: En ce qui concerne les adjudications du courrier et son transport de Montréal à Toronto, j'ai toujours constaté à Ottawa que je pouvais obtenir un meilleur service sans la poste aérienne. En fait, la poste aérienne assure un service plus lent que le courrier de première classe; il en résulte que je n'utilise jamais la poste aérienne pour une livraison rapide.

Le très hon. M. HOWE: Peut-être l'utilisez-vous sans le savoir. Les avions ont transporté beaucoup de courrier de première classe.

M. JACKMAN: Il y a longtemps que je n'ai apposé un timbre "par avion" sur une enveloppe. Pouvez-vous assurer au Comité que le courrier entre Toronto et Montréal est livré aussi rapidement lorsqu'il est transporté par Air-Canada que par chemin de fer? J'entends le temps qui s'écoule entre le dépôt d'une lettre à la poste et sa livraison.

M. MCGREGOR: Je puis assurer au Comité que pour ce qui est du courrier recueilli et livré d'une station à l'autre et d'un aéroport à l'autre la lettre transportée par avion est plus vite rendue.

M. JACKMAN: Il faut compter le temps pour le trajet de l'aéroport à la ville qui comporte souvent des retards.

M. MCGREGOR: C'était vrai il y a quelque temps. Le service postal aérien est bien plus régulier. Il y a un plus grand nombre d'envolées. Et ensuite nous commençons à ressentir l'effet de l'équipement amélioré pour les atterrissages qui assure la régularité du service. Je crois que la plupart des champs d'atterrissage...

M. LOCKHART: On trie le courrier à la fin du trajet, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Cela dépend; cela varie.

M. LOCKHART: On ne le trie pas en route?

M. MCGREGOR: Non.

M. LOCKHART: C'est à ce propos que les chemins de fer sont favorisés; leur courrier est déjà trié.

M. MCGREGOR: Nous aimons croire que nous pourrions faire de même plus tard en employant des avions postaux, alors que l'équipe postale aurait accès au courrier transporté. Il n'en est pas ainsi maintenant.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous fini de poser des questions concernant le courrier?

M. JACKMAN: Le pays n'en profite pas beaucoup plus; les avions et les trains assurent le même service. Le transport du courrier par Air-Canada enlève des recettes aux chemins de fer dont ils ont autant besoin que vos lignes.

M. MCGREGOR: Je suis d'avis qu'on y gagnerait beaucoup à expédier le courrier par avion, par exemple, on sauverait vingt-quatre heures environ pour le trajet Toronto-Winnipeg.

M. JACKMAN: Je parle du trajet Toronto-Montréal.

M. MCGREGOR: J'ai dit qu'il avait servi simplement d'expérience en vue de découvrir les problèmes de transport.

M. JACKMAN: Cela figure à votre compte d'exploitation pour 1947?

Le très hon. M. HOWE: Pas entièrement; il a fallu effectuer des ajustements les mois précédents, je crois. Je ne crois pas que tous ceux de décembre découlaient de ce service. Je crois qu'en décembre, à la fin de l'année, il restait des crédits prévus pour toute l'année en vue d'effectuer des ajustements. Par exemple, la dépréciation a été ajustée pour l'année entière. On ne peut pas dire, je crois, que toutes les recettes de décembre provenaient de l'exploitation en ce mois; les Lignes aériennes ont touché des recettes ce mois-là.

M. JACKMAN: Je me rends compte que vous avez modifié votre période de dépréciation et l'avez rendu rétroactive dans le cas des avions DC-3.

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Quelle est la période de dépréciation sur ces appareils?

M. MCGREGOR: Je ne saurais répondre.

Le très hon. M. HOWE: Je crois qu'elle s'applique après quatre ans. Je crois que nos *Lockheeds* sont toujours dépréciés après quatre ans.

M. MCGREGOR: Après cinq ans.

Le très hon. M. HOWE: Ces avions DC-3 étaient des avions de guerre transformés au Canada et nous avions projeté la mise en service d'un nouveau modèle d'avion de sorte que ceux-là dureraient moins longtemps que d'autres avions et nous avions pensé à une dépréciation après trois ans. Il ne se présentait pas d'avion à rayon d'action moyen, supérieur aux avions DC-3. Il est plutôt sûr que nous allons utiliser la période de quatre ans plutôt que celle de trois ans. On a modifié la période de dépréciation pour cette raison.

M. MCGREGOR: Il y avait un autre aspect à cela. Les autorités américaines avaient accru la durée de ces avions pendant 1947,—vers la fin de cette année,—en vue de prolonger leur certificat de navigabilité jusqu'en 1954; c'était un point sur lequel nous manquions de précisions auparavant.

Le très hon. M. HOWE: Il y avait une date-limite,—les avions bimoteurs pouvaient être employés jusqu'en 1951 et on a prolongé cette durée jusqu'en 1954.

M. JACKMAN: On nous a dit hier que la dépréciation basée sur le coût entier, non seulement d'un réseau ferroviaire mais d'une ligne aérienne en général, était tout à fait insuffisante pour faire face au remplacement du matériel à la fin de la période à cause des frais énormément accrus du nouveau matériel. Cela ne vaut-il pas pour les avions de la catégorie DC-3? Un avion ne coûte-t-il pas plus cher aujourd'hui qu'il y a cinq ans?

M. MCGREGOR: Oui.

Le très hon. M. HOWE: Au delà du double.

M. JACKMAN: Est-ce qu'il n'aurait pas été bien plus sensé de s'en tenir à la dépréciation après trois ans? Il semble étrange qu'avec des avions dont le remplacement coûte le double de la valeur marchande, vous prolongiez la période de dépréciation une autre année. Même si vous dépréciez tous vos avions vous n'obtiendriez que le coût de leur remplacement.

M. MCGREGOR: Je ne suis pas comptable, monsieur, mais je sais effectivement que la dépréciation ne comporte pas l'établissement d'un fonds d'amortissement afin d'acheter du nouveau matériel; les lignes aériennes s'efforcent de faire défalquer leurs avions à l'époque où elles ne les utilisent plus.

M. JACKMAN: Le Comité, devrait, je crois savoir ceci: mettons que vous auriez un certain nombre de taxis qui vous auraient coûté \$1,000 chacun et que vous en défalquiez \$333 par année. A la fin de la période malgré que vous auriez peut-être cru jouir d'une grande prospérité vous constateriez que vous n'auriez que la moitié du nombre primitif de vos taxis à cause du coût des nouveaux.

Le très hon. M. HOWE: Cela est inhérent à tous les commerces, n'est-ce pas? La division de l'impôt sur le revenu ne vous permet que de défalquer les frais de construction.

M. JACKMAN: Dans le présent cas il n'est pas question de cet impôt. J'ai dit que nous devrions faire preuve de bon sens. Vous avez prolongé la période en question à quatre ans au lieu de trois. Au lieu de faire face à la situation vous vous êtes mis dans une situation pire.

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas. La durée prévue des avions s'est accrue et il était logique d'augmenter la durée de l'époque de dépréciation de façon à correspondre à la durée utile prévue des avions.

M. JACKMAN: C'est ce que j'ai compris.

Le très hon. M. HOWE: Si le Parlement veut accorder à Air-Canada plus de fonds, cela lui sera loisible l'an prochain.

M. JACKMAN: Cette réflexion n'est pas conforme au sens commercial habituel du ministre. Je ne puis que mettre en lumière que ce qui précède est irrationnel.

M. COOPER: Je ne crois pas que n'importe quelle autorité nous permettrait d'accumuler la dépréciation d'après le coût de remplacement du matériel; cela s'effectue toujours d'après le coût primitif. Je crois que vous défalquez le coût de la propriété utilisée en service.

M. JACKMAN: A la fin de la période en question il ne vous resterait peut-être que la moitié de vos taxis; je pense que vous savez cela tout comme moi. Vous ne seriez pas capable de remplacer ceux qui seraient usés après une mise en service partielle.

M. COOPER: Il serait impossible de les remplacer à même les recettes d'exploitation et il ne me serait pas loisible de les remplacer à même ces recettes.

M. JACKMAN: Bien entendu, c'est là l'opinion d'un comptable. J'admets la théorie que cela ne s'applique pas en pratique à cause de la période des frais à la hausse qui dure encore.

M. HAZEN: Je vois qu'Air-Canada a eu un déficit de \$1,761,042 et que la *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited* a eu un surplus de \$136,303. Je suppose que les dépenses du service transatlantique se sont accrues tout comme pour Air-Canada. Comment se fait-il que vous indiquiez un surplus pour ce service alors que vous avez eu la malchance d'avoir un déficit pour Air-Canada? Vos taux ont-ils été plus élevés comparativement pour le service précité ou si les frais ont été moindres pour un plus fort transport de fret; s'agit-il d'une question de comptabilité?

M. MCGREGOR: Non. Il s'agit d'un peu de tout ce dont vous avez parlé. Le taux milliaire pour le service de l'Atlantique est d'environ trois cents par passager-mille plus élevé que pour les services au pays. Comme vous le savez, l'espace à bord des avions était très employé. Il s'agissait de loger les passagers plutôt que de les trouver. Il en était de même du fret par suite du nombre des cadeaux de nourriture.

M. NICHOLSON: Quels renseignements possédez-vous à propos de l'exploitation de vos lignes rivales sur l'Atlantique?

M. MCGREGOR: On peut dire, je crois, que notre service transatlantique a été le seul à accuser des bénéfices d'exploitation en 1947.

Le très hon. M. HOWE: Il ne fonctionnait pas en janvier, février, mars et avril; il a commencé à fonctionner en mai. C'est une comparaison peu juste.

M. NICHOLSON: Combien avez-vous annulé d'envolées?

M. MCGREGOR: Nous n'avons pas annulé d'envolées transatlantiques en 1947. Cela ne veut pas dire que chaque envolée a eu lieu au jour prévu, mais lorsqu'une envolée était retardée à cause du mauvais temps elle avait lieu le lendemain. Aucune envolée n'a été annulée.

M. JACKMAN: Monsieur le président, simplement pour que cela figure au compte rendu, je me demande si ce serait exagéré de demander à Air-Canada de verser au compte rendu les ajustements effectués en décembre, particulièrement en matière de dépréciation, et ensuite tous ajustements au contrat du courrier, plus les recettes tirées du transport du courrier entre Montréal et Toronto, ainsi qu'entre Montréal et quelque autre endroit et Winnipeg?

M. MCGREGOR: Oui. M. Cooper possède le détail de ces chiffres.

M. JACKMAN: Je me demande si vous les insérez au Comité pour que celui-ci voit pourquoi les chiffres signalés au Bureau fédéral de la statistique ne concordent pas avec ceux du rapport d'Air-Canada. (Voir au début de la séance de l'après-midi).

M. McLURE: La *Maritime Central Airways* est une ligne secondaire d'Air-Canada. Vous n'avez pas de service aérien dans l'île du Prince-Édouard?

M. McGREGOR: Non.

M. McLURE: J'ai déjà dit que nous avons dû faire face à une légère incommodité concernant les passagers, que ces derniers devant emprunter la *Maritime Central Airway* ne pouvaient faire la correspondance à Moncton. Ils devaient toujours courir le risque de ne pas trouver de place à bord des avions d'Air-Canada. M. Symington avait déclaré qu'il étudierait la question en vue de constater si elle pouvait être résolue de façon à éviter cette incommodité. Il a dit en même temps que la *Maritime Central Airway* constituait une excellente ligne secondaire pour Air-Canada, mais il m'est arrivé à deux reprises après avoir acheté des billets pour des passagers de constater que ceux-ci avaient subi un retard d'une journée à Moncton, parce que ses avions quittaient Charlottetown à une certaine heure et que ces passagers n'avaient pu réserver des places de là à Winnipeg. Les autorités d'Air-Canada ont dit qu'elles feraient de leur mieux afin de remédier à la situation.

M. McGREGOR: On a étudié cette question. Il s'agit en partie d'une question de communications et elle intéresserait un voyageur de Moncton qui prendrait l'avion à cet endroit, de même que celui qui y monterait sur l'île. En vue de s'assurer une place de Winnipeg à Charlottetown, il faut en faire la demande par Moncton, puis encore pour le trajet de Moncton à Toronto et obtenir une place pour chacune des trois étapes régionales de ce parcours. Cela comporte en fait un certain temps. Cependant, cela n'est pas particulier aux passagers de l'île du Prince-Édouard.

M. NICHOLSON: Il n'y a pas de raison pour qu'on ne puisse confirmer la retenue des places avant le départ des passagers de Charlottetown, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Pas du tout s'ils sont disposés à attendre; s'ils ne se rendent qu'à Moncton c'est différent.

M. McLURE: Sauf que les gens de Moncton seraient favorisés de quelques heures au détriment des passagers de la *Maritime Central Airway* en provenance de l'île du Prince-Édouard.

M. McGREGOR: Vous parlez de l'heure de la correspondance.

M. McLURE: Vous vous efforcez de remédier à cela, n'est-ce pas?

M. McGREGOR: Certainement. Il existe une entente complète quant à la retenue des places; les gens de Moncton et les passagers de la *Maritime Central Airway* sont sur le même pied pour ce qui est des places.

M. McLURE: Je ne soulève pas ce point à titre de plaintes mais je demande simplement qu'on l'étudie. Nous croyons que notre *Maritime Central* nous donne un excellent service. S'il est possible qu'on fasse quelque chose, nous voudrions qu'on y voie.

M. McGREGOR: Nous échangeons le trafic avec elle et nous sommes en bonnes relations.

M. HAZEN: Quelle est la différence entre les avions *North Star* à régime de pression et sans ce régime?

M. MCGREGOR: Elle est marquée. Il y a de nombreuses différences outre celle de la cabine à régime de pression.

M. HAZEN: Je remarque que vous employez ces expressions dans votre rapport.

M. MCGREGOR: Ces mots sont destinés à indiquer la différence entre deux types d'avions; le premier appelé M-1, à régime de pression, et le M-2, sans ce régime. La différence technique est que dans le cas du M-2 la cabine est munie de compresseurs qui ont pour effet de produire une pression artificielle dans la cabine qui réduit l'effet de la hauteur jusqu'au degré de ce régime. Si un avion vole à 20,000 pieds, dans la cabine l'effet serait le même que s'il volait à 7,000 pieds.

M. HAZEN: Combien de ces avions à régime de pression vous ont été livrés?

M. MCGREGOR: Quatorze, mais jusqu'ici rien que neuf d'entre eux l'ont été, avec quelques modifications, prêts à voler. On est à travailler au reste d'entre eux afin de les rendre aptes au service transatlantique. Six de ceux-ci accomplissent actuellement ce service.

M. HAZEN: Ils sont tous en service sur l'Atlantique?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAZEN: Qui les a construits?

M. MCGREGOR: La *Canadair*, de Montréal.

M. HAZEN: Quel a été leur coût?

M. MCGREGOR: \$660,000—j'entends ceux à régime de pression.

M. HAZEN: Cela figure-t-il à votre rapport?

M. MCGREGOR: Cela figure sous immobilisations au bilan, à la page 12; c'est le dernier poste du côté gauche.

Le très hon. M. HOWE: \$12,858,000.

M. JACKMAN: Sur combien d'avions porte-t-il?

Le très hon. M. HOWE: Il s'agit du paiement graduel sur vingt avions, dont certains sont terminés et d'autres en construction.

M. JACKMAN: En régie intéressée?

Le très hon. M. HOWE: Ah! non; \$660,000 chacun.

M. NICHOLSON: J'allais demander si vous avez la proportion des accidents fatals par rapport au nombre total de milles parcourus depuis le début de l'exploitation commerciale d'Air-Canada ainsi qu'une comparaison entre ces accidents et ceux de certaines lignes américaines?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous obtenir cela. Nous n'aimons pas à nous vanter à ce propos et n'en faisons pas un sujet de publicité, mais nous pouvons certainement vous fournir ces données et les insérer au compte rendu, si vous voulez.

M. NICHOLSON: Y a-t-il une raison pour que vous ne les publiiez pas? Il est vraiment plus sûr de voyager en avion qu'en auto, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Nous sommes un peu comme la marine qu'on appelle parfois le "service silencieux". Si elle ne compte pas beaucoup de naufrages cela lui est méritoire et les vantardises ne donnent rien.

M. JACKMAN: Les paiements graduels concernant les 20 avions *North Star* se totalisent à \$12,858,000, ce qui laisse un solde de \$1,000,000 à verser.

Le très hon. M. HOWE: C'est cela. Ces avions ont été virtuellement terminés en 1947 alors que les avions DC-6 ont suscité des difficultés. Il a fallu les

mettre au point. Malgré que cela ait entraîné beaucoup de travail, la somme en jeu n'était pas importante.

M. JACKMAN: Ce contrat comporte-t-il quelques dépenses supplémentaires?

Le très hon. M. HOWE: Quant à ces dernières, nous vous les fournirons l'an prochain. Air-Canada aurait demandé de façon précise les accessoires supplémentaires.

M. LOCKHART: Vous avez fait une déclaration concernant la multitude des demandes de places pour le service transatlantique. En d'autres termes, vous refusez des demandes. Cela vaut dans les deux sens?

M. MCGREGOR: Rien que pendant certains mois.

M. LOCKHART: Etes-vous d'avis que ceux qui voyagent par le service transatlantique sont justifiés de dire—et j'ai deux exemples que je me rappelle—qu'ils ont essayé le service transatlantique d'Air-Canada et ont voyagé à bord des avions des lignes américaines avec terminus à New-York, et que le service de ces dernières est de beaucoup le meilleur et le plus satisfaisant. Je l'ai entendu dire deux fois ces trois ou quatre derniers mois. Répudiez-vous cet avancé?

M. MCGREGOR: Personnellement, oui, et j'ai voyagé par les deux services. Nous avons de nombreux témoignages pour répudier cet avancé et de très nombreuses lettres d'éloges.

M. LOCKHART: C'est ce que je voulais faire établir, parce que, naturellement, je ne pouvais moi-même le répudier.

M. MCGREGOR: Les gens ne traversent pas l'Atlantique en avion tous les jours. Leurs jugements dépendent de leurs traversées. Des envolées sont parfois assez désagréables pour les passagers par suite du temps et d'autres difficultés. Les avions se dirigent alors vers les Açores d'où les passagers repartent à bord d'avions qui ne sont peut-être pas dernier cri; tout dépend du nombre des envolées. D'autres avions arrivent à Goose-Bay; ils ne sont pas aussi attrayants quant au confort. On entend parfois parler de cette comparaison, et elle repose sur une base injuste.

M. LOCHART: On m'a dit deux fois cela ces trois derniers mois.

Le très hon. M. HOWE: Nous transportons dix Américains par le service transatlantique contre un Canadien qui part de New-York.

M. LOCHART: J'obtiendrai leurs impressions si on me répète encore cela.

M. MCGREGOR: Il ne se passe guère de jour sans que nous recevions de témoignage très favorable pour nous.

M. JACKMAN: Est-ce que le changement dans l'imputation sur l'avance de capital à Air-Canada a résulté directement de l'amendement de 1945 adopté à la Chambre?

Le très hon. M. HOWE: C'était en 1946, n'est-ce pas?

M. JACKMAN: Je vois ici 1945. Combien Air-Canada possède-t-il de fonds d'État maintenant?

Le très hon. M. HOWE: Nous avons accru sa capitalisation à \$25,000,000 et je crois qu'elle a été entièrement souscrite.

M. JACKMAN: Vous l'appellez solde des souscriptions.

M. MCGREGOR: Depuis la fin de l'année.

M. JACKMAN: Elle aurait anciennement rapporté 5 p. 100. Je vois que ce taux a été modifié en 1946 pour que le paiement des intérêts fût aux mêmes

taux que les compagnies ferroviaires sont tenues de payer sur l'avance que leur a consentie le gouvernement, pour fins de capitalisation.

Le très hon. M. HOWE: 3 p. 100.

M. JACKMAN: 3 p. 100?

M. MCGREGOR: Le taux a été modifiée au cours de l'année.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser concernant le bilan aux pages 12 et 13?

M. EMMERSON: Je lis à la page 6:

Un nouveau service international a été inauguré le 1er avril entre Halifax, Yarmouth, Saint-Jean et Boston.

S'agit-il d'un service quotidien?

M. MCGREGOR: Il comporte deux départs par jour.

M. EMMERSON: Est-il maintenu et les avions passent-ils encore par Yarmouth?

M. MCGREGOR: Oui.

M. EMMERSON: Je veux encore me renseigner sur la page 8, où je lis:

Les pistes d'atterrissage ont été beaucoup agrandies à Toronto, Winnipeg, Calgary et Lethbridge pour permettre à ces aéroports de recevoir des quadrimoteurs.

A cause d'un entrefilet que j'ai lu dans le journal; se propose-t-on d'agrandir les pistes d'envol à Moncton afin de recevoir les quadrimoteurs?

M. MCGREGOR: Je crois qu'en fait ce projet est en voie d'exécution.

Le très hon. M. HOWE: Ces pistes sont en construction.

M. EMMERSON: Vous ne savez pas de combien on les a agrandies?

Le très hon. M. HOWE: La piste principale sera portée à 6,000 pieds.

M. MCGREGOR: Oui.

M. EMMERSON: Et elle sera de béton.

Le très hon. M. HOWE: Oui, je le crois.

M. HAZEN: Qui a assumé les frais du prolongement de ces pistes?

Le très hon. M. HOWE: Le ministère des Transports. Nous possédons l'aéroport.

M. WARREN: Ma question a trait à la note au bas de la page 9, je vais en lire deux lignes, ainsi qu'il suit:

Au cours des derniers huit mois de 1947, alors que l'exploitation était entièrement commerciale, 15,815 passagers ont traversé l'Atlantique avec Air-Canada. Sur ce nombre, 14,393 ont emprunté des avions réguliers. Les autres 1,422 étaient surtout des immigrants du Royaume-Uni qui ont été transportés dans des avions nolisés par la province d'Ontario.

Je me demande si nous pourrions obtenir des données concernant ce qui précède?

M. MCGREGOR: Voulez-vous que je vous décrive l'entente?

M. WARREN: Il n'en est pas question ici.

M. MCGREGOR: La province d'Ontario et Air-Canada ont conclu une entente pour le nolisement des avions pour le transport des immigrants. Les représentants de cette province au Royaume-Uni devaient la mettre au point.

M. WARREN: L'Ontario a-t-elle assumé quelque responsabilité concernant les prix des billets de ces immigrants ou quoi que ce fût de la sorte?

M. MCGREGOR: C'était entièrement de son ressort. Elle a consenti à verser à Air-Canada tant par envolée. Quant à l'usage auquel elle a employé l'espace

qui lui était disponible, cela la concernait entièrement. C'était tout à fait comme dans le cas du nolisement d'un navire.

M. WARREN: Cette entente s'applique-t-elle encore?

M. MCGREGOR: Non, elle a pris fin le 15 avril. Elle devait être prolongée en vue de satisfaire l'Ontario.

M. WARREN: Pourquoi a-t-elle pris fin?

M. MCGREGOR: Parce qu'Air-Canada a dit que le taux s'élèverait de \$9,000 à \$11,500 par envolée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions?

M. JACKMAN: A propos du transport des marchandises, quelles catégories avez-vous; rien que des messageries, du fret ou quelles autres catégories?

M. MCGREGOR: Du fret et des messageries aériennes.

M. JACKMAN: Vos messageries à tant par livre rapportent-elles autant que les passagers?

M. MCGREGOR: Les recettes elles-mêmes sont aussi rémunératrices mais on peut débattre si les Lignes aériennes s'en trouvent aussi bien, vu qu'afin de livrer promptement les marchandises, il faut réserver de l'espace à bord d'un avion en supposant une charge donnée de messageries. Si cette charge fait défaut il y aura de l'espace vacant; c'est ce qui explique la grande différence entre les taux sur les messageries et le fret.

M. JACKMAN: Est-il préférable qu'une ligne aérienne transporte un passager du poids de 180 livres ou le même poids de fret?

M. MCGREGOR: Le transport d'un passager est plus rémunérateur que celui du fret. Mais par suite de sa construction chaque avion ne peut transporter qu'un certain nombre de passagers; il reste donc de la place pour le fret.

M. JACKMAN: Le transport du fret coûte-t-il beaucoup moins la livre?

M. MCGREGOR: Environ la moitié, ou bien près.

M. JACKMAN: Il vaut mieux alors transporter le courrier que des passagers.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous commencer par le bilan d'ensemble et puis passer à la page 14. Si quelqu'un a des questions à poser, nous les étudierons au fur et à mesure. A-t-on d'autres questions à poser touchant les pages 12 et 13 du bilan d'ensemble? Très bien.

M. JACKMAN: Je vois à la page 8: A Victoria, Lethbridge et Saint-Jean, (N.-B.), Air-Canada a utilisé les édifices restaurés de la R.C.A.F. Le ministère des Transport a commencé la construction d'un grand édifice terminus à Toronto. Pour ce qui est des édifices, savez-vous combien ils ont coûté à Air-Canada?

M. MCGREGOR: Cela ne figure pas au rapport, monsieur Jackman; nous les louons. Vous entendez le coût de leur restauration? Nous en défrayons le coût, mais je n'ai pas les chiffres là-dessus.

M. JACKMAN: Vous les a-t-on donnés?

M. MCGREGOR: Certainement non! Ils ne nous appartiennent pas; nous les louons et défrayons les frais de leur restauration.

M. HAZEN: Où a-t-on restauré un édifice à Saint-Jean?

M. MCGREGOR: A Penfield-Bridge.

M. HAZEN: A combien de milles est-ce de Saint-Jean, à quarante milles environ?

M. MCGREGOR: C'est vrai, mais ce n'est pas pire que Malton comparative-ment à Toronto.

M. HAZEN: A Saint-Jean (N.-B.), nous avons utilisé un édifice restauré de l'aviation.

Le très hon. M. HOWE: Nous avons commencé par le désigner Penfield-Bridge, et puis nous avons constaté que personne ne savait où il se trouvait.

M. MCGREGOR: Nous en sommes aussi malheureux que n'importe qui.

M. JACKMAN: Je soulève maintenant une question diplomatique. Je vois que vous dites que Shannon est en Irlande. Est-ce dans l'Irlande du Nord ou du Sud?

M. MCGREGOR: C'est un point à établir. Nous la désignons ancienne-ment sous le nom d'Eire et cela pendant longtemps mais on nous a dit que nous avons tout à fait tort.

M. JACKMAN: C'est ce que vous a appris le Haut Commissaire?

M. MCGREGOR: Je ne me rappelle plus qui nous en a informé.

M. JACKMAN: Shannon est dans l'Irlande du Sud.

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Vu la photographie de M. de Valera qui apparaît sur la lettre que vous avez reçue du Haut-Commissaire, je crois que nous devrions faire preuve d'une exactitude scrupuleuse.

M. NICHOLSON: Je vois à la page 13: "Dépôts sur billets réservés... \$598,400". Est-ce là un compte qui s'accroît d'année en année?

M. MCGREGOR: Il s'est abaissé en 1947 à cause de la suppression de l'es-compte sur le plan de voyages par air. Alors on a annulé environ 2 p. 100 des plans. Mais depuis lors l'escompte s'est élevé quelque peu.

M. NICHOLSON: Y a-t-il des indices que des escomptes seront accordés?

M. MCGREGOR: Non. Les lignes aériennes américaines n'en accordent pas. Le fait que nous en ayons accordé leur a beaucoup déplu et a donné lieu à des désaccords.

Le PRÉSIDENT: Page 14; états des revenus. Quelqu'un a-t-il des questions à poser les concernant? Il s'agit des statistiques.

M. JACKMAN: Le contrat du transport du courrier est-il maintenant établi de façon précise, ou s'il est souple? Savez-vous exactement ce qu'il donnera d'après la quantité de courrier; que garantit-il actuellement?

Le très hon. M. HOWE: Tant par tonne par mille. Cela dépend tout à fait de la quantité.

M. MCGREGOR: 1.1 millième de cent la livre.

M. NICHOLSON: Le courrier doit-il obtenir la priorité?

M. MCGREGOR: Jusqu'à une quantité garantie pour chaque envolée. Le ministère des Postes veut se réserver un certain espace pour le courrier. Si nous dépassons ce chiffre alors l'excédent n'obtient pas la priorité, mais bien le taux qu'il a réclamé.

M. JACKMAN: 1.1 millième de cent.

M. MCGREGOR: Oui, la livre.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions touchant la page 15; exploitation des avions; entretien des avions; dépréciation des avions; exploi-tation au sol?

M. JACKMAN: En ce qui concerne vos pilotes et votre personnel au sol de façon générale, il s'est presque mis en grève il y a un an.

M. MCGREGOR: Vous dites qu'il s'est presque mis en grève? Non, je ne le crois pas.

M. JACKMAN: Diriez-vous que vos relations avec votre personnel ont été constamment satisfaisantes?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. JACKMAN: Quelle est la rémunération actuelle de vos pilotes de la première catégorie?

M. MCGREGOR: Elle varie d'après leurs services; il y a ceux du service transatlantique, ceux du service au-dessus des montagnes et les pilotes ordinaires des services continentaux. Ils touchent tous des traitements différents. Un capitaine senior du service transatlantique reçoit \$1,000 par mois.

M. JACKMAN: Quel est le traitement le plus bas de vos pilotes?

M. MCGREGOR: Un capitaine touchant \$800, le traitement le plus bas est de \$450.

M. JACKMAN: Est-ce que vous désignez un second officier?

M. MCGREGOR: Ce que nous désignons un premier officier.

M. JACKMAN: A quel âge vos pilotes doivent-ils prendre leur retraite?

M. MCGREGOR: Il n'y a pas d'âge fixe pour cela. Ils doivent subir très souvent un examen médical rigoureux et tant qu'ils le passent avec succès, je ne vois pas pourquoi nous fixerions un âge auquel ils seraient obligés de se retirer, même s'ils étaient en parfaite santé.

M. JACKMAN: Est-ce habituel de mettre les pilotes à leur retraite à quarante ans?

M. MCGREGOR: Je ne le dirais pas. Bon nombre de pilotes des lignes américaines ont bien plus de cinquante ans. L'expérience qu'ils ont acquise dans le pilotage des avions lourds sur les trajets les plus longs est très précieuse. Nous ne voyons donc pas pourquoi un pilote devrait prendre sa retraite uniquement à cause de son âge.

M. JACKMAN: Ont-ils droit à une pension?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Combien d'années un pilote doit-il être à votre service avant de toucher une pension complète?

M. MCGREGOR: C'est une chose plutôt compliquée. C'est d'après une échelle mobile basée sur son choix du montant de sa contribution. Air-Canada contribue jusqu'à 5 p. 100 de son traitement, ce qui égale ce qu'il verse. Il peut contribuer plus que ce chiffre, mais la compagnie ne lui accordera que 5 p. 100. Lorsqu'il devient en fait admissible et décide de toucher sa pension, on lui achète une annuité égale à l'accumulation du crédit de ses contributions et de celles de la compagnie.

M. JACKMAN: On prévoit qu'ils toucheront 50 p. 100 ou davantage avec une période de service raisonnable?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: S'il vous faut mettre un pilote à sa retraite, à quarante-cinq ou cinquante ans, quel genre d'emploi pouvez-vous lui offrir?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que nous en ayons mis un à sa retraite jusqu'ici sans pouvoir lui offrir du travail de surveillance au sol, mais il n'est pas douteux que cet état de choses va se modifier ultérieurement.

M. JACKMAN: Croyez-vous que votre réseau pourra absorber ces pilotes?

M. MCGREGOR: Non. Je dis que les circonstances modifieront certainement cette situation, le nombre de pilotes s'accroissant mais non pas celui des emplois de surveillants.

M. JACKMAN: L'échelle des traitements d'Air-Canada va-t-elle de pair avec celle pour les pilotes? Tout votre personnel est-il fortement rétribué?

M. MCGREGOR: Non.

M. NICHOLSON: Vous employez un certain nombre de commissaires pour les services au Canada?

M. MCGREGOR: Rien que pour le service dont j'ai parlé, celui comportant de courtes escales à des endroits intermédiaires, alors que le commissaire doit utiliser toute sa force physique pendant que l'avion est au sol. Nous ne nous proposons pas d'employer des commissaires pour les autres services assurés par des bimoteurs, mais nous en aurons sur les avions *North Star* en service domestique qui compteront un commissaire et une hôtesse. Je crois qu'actuellement notre réseau au pays ne compte que neuf commissaires.

M. JACKMAN: Certaines lignes aériennes américaines emploient des infirmières non diplômées comme hôtesse.

M. MCGREGOR: Nous avons étudié la question, mais nous croyons encore avoir raison d'employer des infirmières diplômées.

M. JACKMAN: N'est-il pas possible de leur faire suivre un cours d'instruction plus abrégé que celui qu'elles suivent à l'hôpital, de les spécialiser dans diverses branches de la médecine; ou bien ne pourriez-vous pas employer quelqu'un de moins complètement spécialisé pour ce poste?

M. MCGREGOR: Elles ont fait valoir leurs aptitudes à maintes et maintes reprises—je me rappelle le cas d'une femme enceinte qui aurait été très mal prise si nous n'avions pas eu d'infirmière diplômée à bord de l'avion. Je suis donc d'avis qu'un cours abrégé ne serait pas du tout satisfaisant.

M. NICHOLSON: Lorsque vous mettrez vos avions *North Star* en service au Canada, quelles seront les escales entre Montréal et Vancouver?

M. MCGREGOR: Toronto, Winnipeg et Calgary.

M. NICHOLSON: Il n'y en aura pas à Ottawa?

M. MCGREGOR: Non.

M. JACKMAN: Quel traitement donnez-vous à une hôtesse?

M. MCGREGOR: Il varie selon la longueur de son emploi. Je dirais que \$155 par mois constitue une bonne moyenne.

M. ENGLISH: Non, elle est de \$145. Elles débutent à \$125 et nous leur donnons jusqu'à \$165.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions sur le personnel?

M. LOCKHART: A la page 16 je remarque un poste de \$82,223.63 pour frais d'envolées interrompues. Est-ce lorsque vous devez assumer les frais de logement, etc., des passagers retenus en cours de route ou quelque chose d'analogue?

M. MCGREGOR: Oui.

M. LOCKHART: C'est un poste considérable et je me suis demandé quelle était sa nature.

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions sur l'entretien au sol et indirect; la dépréciation des installations au sol, à la page 16; a-t-on d'autres questions là-dessus?

M. NICHOLSON: Votre rapport fait mention du changement dans votre service à Toronto. Votre bureau principal n'est plus à l'hôtel Royal York.

M. MCGREGOR: Non.

M. NICHOLSON: Avez-vous constaté que les passagers se plaignaient du service en fin de semaine, qu'ils ne le trouvaient pas aussi bon qu'il y a quelque temps; avez-vous reçu des plaintes à ce propos?

M. MCGREGOR: On se plaint très souvent à nous de l'absence de renseignements à propos de l'heure d'une envolée. Le public est d'opinion assez ancrée que nous ne sommes pas prodigues de ces renseignements, mais il n'en est réellement pas ainsi. Très souvent nous ne pouvons lui en communiquer de précis parce qu'ils nous manquent. Ils dépendent du temps à des endroits éloignés, par exemple, on peut nous informer qu'un aéroport est inutilisable à un certain endroit et que le temps ne s'éclaircira pas avant quelques heures. Ce sont là les sources les plus fréquentes de plaintes.

M. NICHOLSON: Donnez-vous maintenant un service meilleur ou moins bon à Toronto en comparaison de celui lorsque vous aviez votre bureau au Royal York?

M. MCGREGOR: La situation s'est presque modifiée du tout au tout ces douze derniers mois. Anciennement nous recevions trois plaintes pour chaque éloge, mais c'est à peu près le contraire maintenant. Nous avons consacré des fonds à ce bureau, particulièrement pour le personnel préposé à la retenue des places, ainsi qu'aux aménagements. En fait, l'une des sources principales de plaintes était le petit nombre de téléphones. Nous y avons remédié.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions sur la page 17? Nous pourrions peut-être maintenant nous ajourner et puis nous entendrons le rapport des vérificateurs cet après-midi.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas de budget pour Air-Canada, n'est-ce pas?

Le très hon. M. HOWE: Non, je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Non, il n'y en a pas.

Le très hon. M. HOWE: Air-Canada n'a pas d'autres fonds que son capital; elle ne peut pas dépenser beaucoup parce qu'il ne lui reste guère de capital.

M. NICHOLSON: Nous devrions vous remercier de nouveau, monsieur Thompson, de votre présentation soignée de ce rapport, ainsi que des photographies qu'il contient.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison. Très bien, messieurs. Puis à 4 heures nous aborderons le rapport des vérificateurs.

M. McCULLOCH: Y a-t-il un rapport des vérificateurs?

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est ce qui reste, ce rapport et ensuite nous le discuterons, soit à 4 heures.

Messieurs, je veux vous remercier de votre courtoisie. Je pars cet après-midi; il se peut donc que je ne serai pas là pour vous remercier.

Nous devrions adopter ce rapport.

M. Lafontaine propose, appuyé par M. McCulloch, l'adoption du rapport.

Adopté.

A 1 heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. H. B. McCulloch, vice-président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous sommes en nombre. Nous en sommes au rapport des vérificateurs d'Air-Canada et le Comité devra décider si M. Matthews le lira ou si vous poserez simplement des questions s'y rapportant. Quel est votre désir?

M. NICHOLSON: Si M. Matthews pouvait attirer notre attention sur certains de ses points saillants, cela nous satisferait, je crois.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Le 10 mars 1948.

MONSIEUR LE MINISTRE DE LA RECONSTRUCTION ET DES APPROVISIONNEMENTS,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre:—

Sur votre autorité, comme le prescrit la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937, modifiée en 1945, nous avons vérifié les comptes des LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA pour l'exercice terminé le 31 décembre 1947 et nous avons l'honneur de soumettre par votre entremise notre rapport au Parlement.

Les Lignes aériennes n'ont pas été comprises comme faisant partie du réseau National quoique la *Canadian National Railway Company* soit l'unique propriétaire du capital-actions.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par les Lignes aériennes et nous offrons en outre les commentaires suivants sur les états des revenus, et le bilan d'ensemble:

ÉTATS DES REVENUS

Les états des revenus indiquent les opérations des Lignes aériennes pour l'exercice 1947 et du Service de l'Atlantique pour huit mois seulement depuis le 1er mai 1947. A propos de ce dernier service, il convient de remarquer que la compagnie *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited* n'en était qu'au stade préliminaire à la fin de l'année.

Les frais généraux d'exploitation consistant principalement en salaires et matériaux, qui ont continué à la hausse, comprennent les comptes ci-dessous:

- a) Quote-part d'exploitation des frais de formation du personnel;
- b) Frais d'administration par les chemins de fer Nationaux;
- c) Location de terrains d'atterrissage, hangars et autres édifices, bureaux d'aérodromes, etc.;
- d) Primes d'assurance sur risques assurés à la fois par le fonds d'assurance et par des compagnies extérieures;
- e) Pensions représentant la quote-part de la compagnie sur la réserve en vertu du plan de 1943 des Lignes aériennes et la quote-part de la compagnie sur la réserve pour les employés transférés qui continuent à faire partie du plan de 1935 du C.N.R., et
- f) Provisions ayant trait principalement à l'assurance-chômage du Dominion et aux taxes municipales au Canada, et aux taxes municipales et des États aux États-Unis.

Les coûts relatifs à l'organisation des nouveaux services internationaux en préparation et aux plans et études de nouveaux avions qui ne sont pas encore en service rémunératif ne sont pas débités aux résultats d'exploitation des Lignes aériennes ou du Service transatlantique. Ils sont portés au compte du bilan "Frais de recherches et d'études" dont il est question plus loin.

Les frais d'administration par les chemins de fer Nationaux ne comprennent pas de traitement pour les services du président et des administrateurs des Lignes aériennes qui ont continué à remplir ces fonctions sans rémunération en 1947. Un président rémunéré a été nommé cependant le 1er février 1948.

La location des terrains d'atterrissage, généralement basée sur le nombre d'envolées, est payée aux propriétaires et exploitants des aérodromes dont les Lignes aériennes font usage au Canada et à l'étranger. La location de hangars et autres édifices, aérodromes, bureaux, etc., est payée auxdits organismes lorsque les Lignes aériennes ne possèdent pas leurs propres installations.

Les frais d'intérêt des Lignes aériennes sur le capital engagé représentent un taux mixte de 1.53 p. 100 à la fin de l'année sur le capital fourni par le réseau National et porté au bilan des Lignes aériennes comme capital-actions versé au montant de \$22,600,000. En 1946 un dividende de 3 p. 100 à même le surplus avait été payé conformément à la Loi de 1945 modifiant la Loi sur les Lignes Aériennes de 1937, mais la situation déficitaire de la Compagnie n'a pas permis de suivre la même procédure en 1947. Avant 1946 un intérêt de 5 p. 100 avait été payé conformément aux dispositions de la Loi de 1937. L'intérêt alloué en 1947 présume, par conséquent, que le Parlement continuera d'approuver le principe qu'il est juste de compenser le réseau National des capitaux qu'il fournit sous une forme ou une autre aux Lignes aériennes.

Outre ces frais d'intérêt, les Lignes aériennes ont été débitées de l'intérêt à 3 p. 100 sur une avance du réseau National en acompte sur le déficit de 1947.

Les frais d'intérêt débités au Service transatlantique ne s'appliquent qu'à l'actif des Lignes aériennes utilisé exclusivement par le Service transatlantique. Aucun intérêt n'a cependant été débité au Service sur les avions DC4-M1.

La dépréciation des immobilisations appartenant à la compagnie et en service régulier est basée comme suit:

- a) Matériel volant des *Lockheed*, sur la durée approximative des "années de service" pour le fuselage et sur les "heures de vol" pour les moteurs, hélices et moyeux, et
- b) Matériel volant des DC3 et installations au sol, sur la durée approximative des "années de service".

Pour 27 des 30 avions DC3 de la compagnie, la durée approximative des "années de service" a été prolongée en 1947 et fixée à 4 ans au lieu de 3. En fixant les taux de dépréciation pour le service aérien il faut tenir compte du facteur de désuétude et les taux sont révisés de temps en temps pour les adapter, autant que possible, à la réalité.

Pour les DC-4 la dépréciation est basée comme suit:

- a) DC-4-M1—Taux d'essai mensuels en attendant de fixer le titre de propriété et la valeur d'immobilisation des avions;
- b) DC-4-M2—Aucune provision pour les 6 avions incomplets livrés jusqu'à la fin de l'exercice en attendant de les mettre en service régulier, et

- c) DC-4 —Pièces de rechange capitalisées
—Taux d'essai sur la durée approximative des "années de service".

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents des Lignes aériennes les certificats habituels concernant l'entretien courant et les retraits d'immobilisations.

BILAN D'ENSEMBLE

Les comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part de la même manière que ceux du réseau National.

Un inventaire de la plus grande partie des matériaux et des approvisionnements a été effectué sous la surveillance de la direction vers la fin de 1947. La manière de procéder à cette prise d'inventaire a été la même que celle suivie par le réseau National. Il convient de remarquer cependant que matériaux et approvisionnements désignent les effets en magasin et ne s'appliquent pas aux pièces de rechange capitalisées.

La proportion entre les disponibilités et les exigibilités est environ de 1 à 1 par comparaison avec 0·8 à 1 en 1946.

Le montant brut des frais ultérieurs de recherches et d'études comprend des frais de construction d'avions qui ne sont pas encore en service rémunératif et de nouveaux services internationaux en voie de préparation, ainsi que des frais de formation du personnel pour les avions DC-4 en vue de ces nouveaux services. Les chiffres du bilan ne représentent que le montant résiduel au 31 décembre 1947 après avoir donné effet au règlement avec le gouvernement du Dominion à la suite de la liquidation du Service aérien transatlantique du gouvernement canadien au 30 avril 1947. La liquidation stipulait que les Lignes aériennes prendraient à leur charge les comptes de fonds de roulement du service du gouvernement avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, sous réserve du règlement final d'un certain nombre d'arriérés et de la vente du reste du matériel qui n'avait pas été évalué ou porté aux comptes des Lignes aériennes. En conséquence, il est probable que d'autres montants seront encore crédités à ce compte.

Le fonds d'assurance consiste en obligations du Dominion et du réseau National (garantie par le Dominion) ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. Le cours des obligations à la fin de l'année excédait la valeur comptable basées sur le prix de revient. Ces titres sont toutefois dans la même situation, par suite des cours du marché au 5 mars 1948 que celle mentionnée au sujet des titres du réseau National.

Le fonds d'assurance a augmenté de \$610,000 au cours de l'année. Le bénéfice de 1947 sur l'ensemble des opérations a été conservé dans le fonds et la réserve correspondante. Mentionnons à cet égard que le fonds assure maintenant tous les risques des voyageurs et des dommages aux biens d'autrui en ce qui concerne le matériel bimoteur.

Les immobilisations en propriétés et matériel sont portées au prix général de revient. La capitalisation du matériel des *North Star* M2 s'applique à 6 avions déjà livrés et aux paiements graduels au manufacturier sur 14 avions à la fin de l'année.

La réserve pour dépréciation s'applique à la période depuis le commencement des opérations en 1937 jusqu'à 1947.

La réserve pour assurance comprend un montant approximatif mis de côté pour les règlements en suspens à la date du bilan.

La réserve pour inventaire se rapporte à la perte possible de surplus de matériaux et d'approvisionnements. La dépréciation des pièces de rechange capitalisées s'effectue par voie du compte de dépréciation.

La réserve pour revision—*North Star* M1 est la contre-partie des taux d'essai mensuels de dépréciation, par voie des frais d'exploitation, en attendant de fixer le titre de propriété et la valeur d'immobilisation desdits avions.

Le capital-actions versé à été augmenté de 16 millions de dollars pour financer le programme d'immobilisation en 1947.

Le déficit net des Lignes aériennes à la fin de l'exercice 1947 s'applique aux années excédentaires de 1940 à 1945 moins les années déficitaires de 1946 et 1947. Avant 1940, le montant pour combler le déficit annuel était voté par le Parlement conformément aux dispositions de la Loi sur les Lignes aériennes de 1937 qui, toutefois, avait pourvu aux déficits possibles jusqu'au 31 mars 1942. Le bilan ne contient aucun compte à recevoir de la part du gouvernement du Dominion en prévision d'un crédit parlementaire destiné à combler le montant net du déficit susmentionné des Lignes aériennes au 31 décembre 1947.

Les importants passifs éventuels des Lignes aériennes ont trait aux engagements pour immobilisations et aux achats de matériaux requis pour l'exploitation générale.

En ce qui concerne les plans de pension, il convient de remarquer que:

- a) En vertu du plan des Lignes aériennes 1943, qui fonctionne sur une base comptable, les contributions en espèces de la compagnie et des employés en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension administré séparément, dont les comptes ne sont pas compris dans ceux des Lignes aériennes.

L'actif de ce dernier fonds se chiffre à \$2,306,000 et consiste en obligations du Dominion et du Réseau national (garanties par le Dominion), ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités.

A la fin de l'année le cours de ces obligations excédait la valeur comptable basée sur le prix de revient. Ces titres sont dans la même situation au 5 mars 1948 que celle mentionnée au sujet des titres du Réseau national.

- b) Les contributions des employés transférés en activité de service qui ont opté de continuer à faire partie du plan de 1935 du N.-C. sont placées par l'entremise du fonds de pension séparément administré de ce plan; les versements pour lesquels la compagnie est responsable à l'égard des employés transférés sont payés aux chemins de fer Nationaux.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes des Lignes aériennes sont généralement convertis comme suit:

- a) Monnaie des États-Unis
—au taux du pair du dollars, et
b) Monnaie sterling
—au taux de \$4.04 la livre.

La preuve de vérification des Lignes aériennes pour l'exercice 1947 est analogue sous le rapport de la portée à celle du réseau National détaillée plus haut dans le présent rapport.

= = = = = = = = = = =

MONTANTS EN MILLIERS DE DOLLARS

Pour rendre la lecture des chiffres plus facile au Parlement, les chiffres du présent rapport relatifs aux comptes du réseau National de la *West Indies Steamships* et des Lignes aériennes sont généralement en milliers de dollars.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Réponses aux questions de M. Jackman.

- | | |
|---|-----------|
| a) Ajustement du prix du transport du courrier tel qu'entendu avec le ministère des Postes pour la période du 1er avril au 31 décembre 1947 | \$487,500 |
| b) Ajustement à partir du 1er janvier 1947 des frais de dépréciation sur des avions DC-3 d'une durée utile de 3 à 4 ans .. | \$435,111 |

M. MATTHEWS: On a soulevé une ou deux questions ce matin.

M. JACKMAN: Vous avez attiré l'attention sur le fait qu'Air-Canada avait changé la période de trois à quatre ans; je ne l'avais pas remarqué.

M. MATTHEWS: A ce sujet, monsieur Jackman, comme nous le disons dans notre rapport Air-Canada tient compte de la désuétude, comme les autres lignes aériennes, à mesure que de temps à autre elle peut déterminer la valeur utile dans la durée de tout type d'avion.

Dans le cas des avions DC-3, la base originale était de trois ans. On en a expliqué la raison au Comité aujourd'hui. Vers la fin de 1947 on s'est aperçu que ces avions ne seraient pas réformés comme on l'avait d'abord projeté. Par conséquent, la méthode à suivre était d'établir la durée estimative restante de ceux-ci et on l'a basée sur quatre ans.

L'autorité américaine citée ce matin confirme cette opinion. Elle a prolongé la période utile certifiée des avions DC-3, de 1951 à 1954. Nous croyons que le Parlement en ayant été saisi, il est inutile d'y ajouter quoi que ce soit, si ce n'est qu'il semble exister des avis légèrement contradictoires à propos des frais accrus de remplacement.

Je veux être clair à ce sujet. La dépréciation doit nécessairement reposer sur le coût, mais vous allez constater qu'il existe une base communément acceptée d'après laquelle les administrations la signalent de nos jours. Elles répartissent la question sous deux rubriques. La plupart du temps les administrations signalent à leurs actionnaires qu'ils devraient se rappeler que les frais de dépréciation sont basés sur le coût original qu'on peut estimer à peut-être la moitié en moyenne de ce que seront les frais de remplacement. D'autres compagnies ont envisagé la situation avec un peu plus de hardiesse et, en sus de leurs frais de dépréciation, elles ont pourvu à des crédits précis à même leur compte de recettes, non pas pour la dépréciation, mais à titre de réserve pour remplacement, pour la raison qu'elles ont pu augmenter leur prix de vente pour leurs matériaux ou leurs services, ce qui reflète la tendance générale inflationnaire du dollar.

Il est inutile de confondre la question des frais accrus pour remplacement avec la dépréciation. Il faut seulement se rappeler que les frais de dépréciation reposent sur le coût et qu'ils ne représenteront pas nécessairement le coût futur de leur utilisation.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question? Peut-être devrais-je la poser à meilleur droit à l'administration. Vous dites au deuxième paragraphe de votre rapport:

Les Lignes aériennes n'ont pas été comprises comme faisant partie du réseau National quoique la *Canadian National Railway Company* soit l'unique propriétaire du capital-actions.

Étant donné qu'il y a une grande variété de compagnies affiliées au Réseau, telles que celles qui possèdent des élévateurs à grain et autres compagnies secondaires, qui sont consolidées, n'est-ce pas, au compte des chemins de fer Nationaux, pourquoi cette forme de transport aérien, qui sera administrée en permanence par la compagnie ferroviaire, ne devrait-elle pas être consolidée dans ce compte?

M. MATTHEWS: Pour ce qui est des élévateurs à grain, le réseau en possède quelques-uns, mais alors 707 autres placements comportent des placements dans les compagnies d'élévateurs à grain qui ne sont pas consolidés. Pour en venir à Air-Canada qui appartient entièrement à l'État, d'après la ligne de conduite des chemins de fer Nationaux, dans le cours ordinaire des choses, il fait partie de leur réseau, mais on pourrait soutenir la même chose à propos de la marine marchande de l'État. Dans ce cas, elle est détenue à sa pleine valeur par ce réseau.

Le très hon. M. HOWE: La réponse complète n'est-elle pas qu'Air-Canada est régie par une loi spéciale et qu'on ne peut la consolider?

M. MATTHEWS: Oui.

Le très hon. M. HOWE: Par exemple, le gouvernement nomme trois administrateurs au conseil et il lui faudrait modifier la loi.

M. JACKMAN: Je me suis demandé s'il y avait une raison particulière qui nous en empêcherait. Pourquoi voulez-vous qu'Air-Canada et le réseau soient séparés?

M. MATTHEWS: Je crois que cela dépend de ce que le ministre a dit; Air-Canada fonctionne en vertu d'une loi précise.

M. JACKMAN: Je voulais simplement découvrir pourquoi les chemins de fer n'étaient pas en faveur de l'incorporer. Le Parlement peut tout faire avec l'appui du gouvernement. Je veux savoir le pourquoi de cela. Un grand nombre de compagnies ne s'occupent pas d'affaires ferroviaires mais les comptes les englobent.

M. MATTHEWS: Vous constaterez que certaines entreprises commerciales contrôlées, pour des raisons particulières, ne sont pas toujours consolidées, mais que lorsqu'elles ne le sont pas, il est énoncé clairement dans la comptabilité que ces compagnies contrôlées ne sont pas consolidées. C'est ce qui s'est passé dans le cas d'Air-Canada.

M. JACKMAN: Je me rends compte des faits, mais je tente d'en découvrir les raisons. Pourquoi voulez-vous qu'Air-Canada soit exclue du réseau plutôt que partie intégrante de celui-ci? Est-ce que le Pacifique-Canadien consolide la comptabilité de sa ligne aérienne?

M. MATTHEWS: Ah! non.

Le très hon. M. HOWE: C'est une forme de transport concurrente.

M. JACKMAN: Le National-Canadien possède-t-il quelques services d'autobus?

Le très hon. M. HOWE: Non pas en concurrence avec lui; il se sert d'autobus afin de compléter son service ferroviaire.

M. MATTHEWS: Je ne crois pas qu'il y ait une règle à propos de la question traitée plus haut, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Non, je voulais simplement savoir si vous vous basiez sur quelque règle pour garder Air-Canada ou non en dehors du réseau.

M. MATTHEWS: Je crois que le fait qu'Air-Canada soit régie par une loi distincte est une très bonne raison à cela.

M. JACKMAN: Oui, mais vous savez que les lois parlementaires sont modifiées aux comités.

M. MATTHEWS: Vous avez raison. Quand je dis que les *Canadian Pacific Air Lines* ne figurent pas à la comptabilité du chemin de fer, j'entends comme partie constituante de ce dernier. Elles soumettent leurs résultats d'exploitation, mais elles ne sont pas considérées comme en formant une partie constituante. Leur situation diffère de celle d'Air-Canada à cet égard.

Le PRÉSIDENT: A-t-on encore des questions à poser sur la page 18?

M. HAZEN: Monsieur le président, lorsque nous avons étudié le National-Canadien, M. Matthews a commencé par la lecture de son rapport. Ensuite, je crois qu'il l'a étudié paragraphe par paragraphe et qu'il nous l'a expliqué. Il semble que nous adoptions maintenant une procédure différente.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a convenu que M. Matthews ne lirait pas le rapport.

M. MATTHEWS: Je me ferai un plaisir, messieurs, de répondre à toutes vos questions.

M. JACKMAN: Je suppose qu'il n'y a rien sur lequel attirer l'attention concernant les pièces de rechange capitalisés? Vous êtes tout à fait satisfaits du traitement de ce compte?

M. MATTHEWS: Oui.

M. HAZEN: Vous dites dans votre rapport sur le National-Canadien que le rapport annuel attirera l'attention sur toutes questions qui, de l'avis des vérificateurs, exigent une étude ou des mesures remédiatrices; la loi de 1936 du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, article 13, y pourvoit. Votre rapport sur Air-Canada contient-il quelques sujets que vous voulez signaler au Comité ou y a-t-il quelques recommandations que vous croyez devoir être faites et que le gouvernement devrait étudier?

M. MATTHEWS: Nous avons cru que ce changement dans la dépréciation des avions DC-3 était un des sujets qui devrait être compris.

En ce qui concerne l'intérêt imputé à Air-Canada, en 1947, il était en moyenne de 1.53. On a déjà signalé au Comité que le taux d'intérêt à compter du 1er mai sera de 3 p. 100, je crois, monsieur Howe?

Le très hon. M. HOWE: Oui, 3 p. 100, je crois.

M. MATTHEWS: Mais en 1947, il était de 1.53. Toutefois, en envisageant 1948 il faudrait se rappeler que le taux d'intérêt sera accru.

M. HAZEN: Votre rapport en traite-t-il?

M. MATTHEWS: Oui, à la page 19, quatrième paragraphe.

M. JACKMAN: Monsieur Matthews, bien que ce changement de dépréciation puisse être justifié de même que celui du taux d'intérêt, ils seraient quelque peu inhabituels, n'est-ce pas, dans une compagnie privée? Une compagnie modifierait-elle ses comptes au cours d'une mauvaise année comme cela s'est fait dans ce cas-ci?

Le très hon. M. HOWE: Voyez-vous, il s'agit d'une période d'établissement. Les avions que nous construisions ne rapportaient pas. Le réseau a consenti à prêter des fonds à Air-Canada au taux qu'il les recevait du gouvernement pour des fins semblables; c'était une situation temporaire. Ce n'est pas l'habitude de consolider un poste avant qu'il soit productif.

M. MATTHEWS: Il s'agit de fonds avancés à brève échéance, monsieur Jackman; on ne doit pas l'oublier. Comme vous le savez bien, les taux à court terme se sont établis en moyenne de $\frac{3}{4}$ à 1 p. 100.

M. JACKMAN: Il vous faut un bon crédit pour cela.

M. MATTHEWS: C'est vrai mais en fait, 1 p. 100 sur des fonds à court terme en 1947 n'était pas exagéré, pourvu qu'il s'agissait d'avances à court terme.

M. JACKMAN: Mais toute la mise de fonds se composait d'avances à long terme et avait été assujettie à un taux composite de 1.53 p. 100.

M. MATTHEWS: C'est tout à fait vrai, monsieur Jackman, pour l'année. C'est pour cela que nous vous en avons parlé, pour que vous compreniez qu'en 1948 les frais d'intérêt seraient nettement plus forts.

M. JACKMAN: Je veux seulement mettre en lumière qu'à la longue cela importe peu à la population canadienne ou au Trésor, que nous imputions à la compagnie un taux plus élevé ou moindre. Mais afin de tenter d'estimer comment la compagnie s'est tirée d'affaire pendant une certaine période, vous devez faire face à ces changements effectués qui n'existent pas dans les compagnies commerciales parce que la chose importe pour elles. Elles ne peuvent s'appuyer sur le gouvernement. Pour moi, plus nous sommes libres, tant mieux. Peu importe que les fonds proviennent d'une source ou d'une autre, mais toute la question devrait être envisagée comme si le gouvernement était très accessible.

Le très hon. M. HOWE: Les fonds ne proviennent pas d'une source ou de l'autre. Le gouvernement en a avancé au réseau au taux exact qu'il paie aux banques pour ces fonds, plus $\frac{1}{2}$, je crois. Ensuite, le réseau a consenti un prêt à Air-Canada dans le but précis de financer un contrat de construction, au même taux que le réseau avait obtenu les fonds de l'État. Personne n'y perd.

M. JACKMAN: 1.53 p. 100 sur le placement total, ce qui comprend le capital à long terme placé, est un taux bas. Il est notoire que le ministre de la Reconstruction est un bon négociateur pour le gouvernement et je suis très étonné qu'il ait consenti au taux de 3 p. 100 pour 1948.

M. MATTHEWS: Le fait est que pour ce qui est du solde reporté de 1946, on a maintenu le taux alors établi, soit 3 p. 100. Celui de 1.53 p. 100 résulte de l'emprunt de certains fonds à court terme en 1947 à 1 p. 100.

Je répète que ce dernier taux pour un emprunt à court terme en 1947 n'était pas inhabituel si l'emprunteur jouissait de quelque crédit. Je vous concède qu'Air-Canada s'appuie sur le gouvernement.

Le très hon. M. HOWE: Évidemment, Air-Canada a un capital de 25 millions de dollars qu'elle peut mettre à contribution au besoin. Elle pourrait financer ainsi un prêt à court terme. Vous parlez de choses qui n'arrivent jamais quand vous dites qu'on prend toujours des prêts à long terme et qu'on les considère comme s'ils étaient à court terme. Avez-vous déjà entendu parler d'une émission d'obligations n'en comportant pas d'abord à court terme à faible taux d'intérêt?

M. JACKMAN: La plupart des obligations dont j'ai entendu parler comportaient la capitalisation des frais antérieurs à la construction d'après cette base, ainsi donc la mise de fonds ci-dessus n'a rapporté que les intérêts accumulés

pendant la période. Si j'ai bien compris cette transaction, on n'a demandé que 1.53 p. 100 pour toute la mise de fonds?

M. MATTHEWS: Pour 1947.

M. JACKMAN: Pour 1948 il agrée tout à fait au ministre qu'Air-Canada verse 3 p. 100 au gouvernement sur précisément les mêmes fonds?

Le très hon. M. HOWE: Pour 1947 le capital fixe va rapporter 3 p. 100 d'intérêt. Sur la construction, Air-Canada a payé le taux payé par le gouvernement à la banque pour ce genre d'avance.

M. JACKMAN: Ce qui donne un taux moyen de 1.53 p. 100.

Le très hon. M. HOWE: Je le sais, mais le gouvernement avait obtenu un emprunt à .53 p. 100.

M. JACKMAN: La différence en est qu'en tentant de comparer ce taux comme pour une compagnie ordinaire, celle-ci n'est pas accessible au gouvernement. A combien s'élevait la capitalisation permanente de la compagnie en 1947?

M. MATTHEWS: A près de 6 millions de dollars.

M. JACKMAN: De sorte que le reliquat du capital a été souscrit et c'est ainsi que vous avez obtenu un taux composite de 1.53 p. 100?

M. MATTHEWS: C'est cela.

M. JACKMAN: Cela ne change rien pour le Trésor à Ottawa, mais nous rend difficile l'analyse du bilan.

M. MATTHEWS: Naturellement, ayant conféré avec le sous-ministre des Finances, il m'est difficile de me rappeler quand il a consenti des concessions concernant l'intérêt lorsqu'il devait envisager le coût des fonds qu'il devait trouver. Il est plutôt intransigeant à ce sujet, comme on peut le constater, d'après les taux d'intérêt demandés sur les prêts consentis par l'État de temps à autre, par exemple, à la *Canadian National (West Indies) Steamships*.

Le très hon. M. HOWE: Tous les fonds productifs de l'entreprise rapportent 3 p. 100. Ces postes, le bâtiment et l'usine ne rapportent rien. Voici comment nous procédons d'habitude: nous nous procurons ces postes tout neufs, en payons le plein prix et nous nous en servons le jour de leur acquisition.

M. JACKMAN: Mais le ministre ne peut les obtenir lorsqu'ils sont terminés sans avoir à déboursier.

Le très hon. M. HOWE: La façon dont les banques consentent des avances est assez juste.

M. JACKMAN: Mais j'aimerais que la question soit traitée pas tant au point de vue du Trésor.

Le très hon. M. HOWE: Quelle objection avez-vous à ce qu'Air-Canada bénéficie d'une transaction avantageuse? Y trouvez-vous à redire?

M. JACKMAN: Elle n'est pas sur le même pied que les autres compagnies. Si vous aviez subi une perte l'an dernier, ce devrait être une perte commerciale typique ou encore un bénéfice commercial.

M. MATTHEWS: Il y en a eu des exemples nombreux sur le marché monétaire de New-York en 1947 auquel les compagnies se sont adressées et ont emprunté des fonds à court terme à des taux de même. Et ensuite quelque temps après elles ont lancé des émissions à long terme qui indiquaient que leurs taux d'intérêt allaient de 3 p. 100, plus 2½ p. 100, et 3 p. 100. Les exemples de ce genre ont été très nombreux sur le marché monétaire de New-York en 1947 alors que des compagnies ont emprunté de l'argent à court terme à des taux variant de 1½ p. 100 à 1¼ p. 100.

En ce qui a trait à l'intérêt sur l'avance de 1 million de dollars consentie par le National-Canadien à Air-Canada, il a été imputé à 3 p. 100 parce que ces fonds ne provenaient pas du gouvernement. Ils provenaient de la caisse de ce chemin de fer contre laquelle le taux d'intérêt équivaldrait à 3 p. 100.

M. JACKMAN: De combien est cette avance?

M. MATTHEWS: De 1 million de dollars.

M. JACKMAN: Le ministre ne veut-il pas qu'Air-Canada obtienne la meilleure transaction possible? Alors pourquoi ne pas lui accorder des fonds à même le Trésor?

Le très hon. M. HOWE: Il s'agit ici de fonds productifs, non pas de ceux versés pendant la période d'établissement. Le constructeur prudent n'a-t-il pas l'habitude de tâcher d'obtenir une avance à court terme à un faible taux d'intérêt pendant qu'il fait construire?

M. MATTHEWS: Quant au service transatlantique la situation est quelque peu différente. Les frais d'intérêt sont imputés à ce service uniquement pour l'actif qu'il emploie exclusivement, soit l'actif d'Air-Canada. Et ainsi que nous le signalons, on n'a imputé aucuns frais d'intérêt sur ce service à l'égard des avions DC-4-M1 exploités temporairement en attendant la détermination définitive de leurs propriétaires et de leur valeur.

Et au sujet de la dépréciation sur ces avions, ainsi que nous le signalons, elle reposait sur des estimations mensuelles qui étaient de \$8 par mois pour la dernière partie de 1947 en attendant la détermination des propriétaires définitifs et de l'évaluation des avions. Si ma mémoire m'est fidèle, monsieur Howe, il existe encore un doute concernant le propriétaire définitif de ces avions.

Le très hon. M. HOWE: Non, pas à propos des avions. Ils appartiennent au Corps d'aviation royal canadien. Ils excédaient ses besoins. Nous les avons empruntés pendant quelque temps et les avons équipés pour le transport comme avions provisoires. Nous avons conclu une entente avec le Corps d'aviation royal canadien en vue de les lui remettre en l'état où ils auraient été livrés neufs. On a constitué une caisse à raison de \$8,000 par mois d'usage pour la restauration des avions et leur remise d'après les devis de l'aviation. Leur propriétaire est bien établi; c'est le Corps d'aviation royal canadien. Leur destination n'est pas douteuse; ils retourneront à ce Corps.

M. JACKMAN: A quel paragraphe se trouve cela?

Le très hon. M. HOWE: Au bas de la page 19, base de la dépréciation.

M. MATTHEWS: Oui, la somme prévue pour la remise à neuf de \$296,550.

Le très hon. M. HOWE: Nous croyons que c'est une estimation très généreuse du coût.

M. LOCKHART: A la page 19, relativement aux champs d'atterrissage, sans que vous me donniez des exemples précis, comment établit-on les dispositions concernant leur location? Avez-vous eu connaissance de plaintes de la part de leurs propriétaires qui étaient mécontents de ces dispositions? Peut-être M. Howe pourrait-il me répondre.

Le très hon. M. HOWE: Il y a toujours des pourparlers entre le ministère des Transports et Air-Canada concernant les droits pour les champs d'atterrissage, les hangars et la location des bâtiments. Ce ministère est le maître, il exige ce que le service vaut et Air-Canada doit payer.

M. LOCKHART: S'est-il produit des évaluations à la hausse dernièrement?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. LOCKHART: Cela se produit continuellement, parce qu'il y en a à l'étude.

Le très hon. M. HOWE: Non, notre base a été établie. On a accru les frais concernant les champs d'atterrissage parce que leurs propriétaires ont cru ne pas obtenir suffisamment des Lignes aériennes pour leur usage, mais cette base a été établie maintenant.

M. LOCKHART: Afin d'éliminer toute dissension à l'avenir?

Le très hon. M. HOWE: Je le crois; ce point est plutôt réglé.

M. NICHOLSON: Je vois à la page 20 que l'accroissement du fonds d'assurance a été de \$10,000 pendant l'année. Je me demande si M. Matthews ferait des observations sur ce genre de risque assumé par le fonds et aussi sur le genre de risque assumé par les assureurs de l'extérieur?

M. MATTHEWS: Je n'ai pas à portée la séparation entre les deux. Oui, je l'ai. Voici ce qui a été confié à ceux-ci: le bâtiment et son contenu, y compris les avions, contre les risques d'incendie, de la foudre, des explosions, cyclones, tornades et tempêtes.

Les avions qui reposent sur le sol dont les moteurs sont arrêtés, dans les locaux que possède, loue ou emploie l'assuré, sont assurés contre les risques d'incendie, de la foudre et des explosions seulement.

Les quadrimoteurs seulement sont assurés contre tous les risques de perte ou d'avarie, (à l'exclusion de toute somme récupérable en vertu de toute autre police ou de toutes autres polices d'assurance) et les responsabilités concernant les blessures aux passagers et aux tiers et les dommages à la propriété découlant de l'exploitation des quadrimoteurs jusqu'à une limite de 5 millions de dollars en excédent de \$750,000 pour chaque accident.

Les automobiles des employés loués sont assurés avec les avions; nous assumons les *fidelity bonds* et l'assurance contre le vol. Le reste est assuré à l'extérieur?

M. JACKMAN: Ce qui dépasse \$750,000 est assuré à l'extérieur?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Et vous assumez le risque des avaries à vos propriétés?

M. MATTHEWS: Ce qui dépasse la somme ci-dessus est assuré à l'extérieur.

M. NICHOLSON: Les taux d'assurance des passagers se sont abaissés ces dernières années. Le paiement fait aux Lloyds est-il pour ce genre d'assurance?

M. MATTHEWS: Je ne saurais vous répondre.

M. MCGREGOR: Il s'agit là d'une police prise par les passagers dans une société d'assurance. Air-Canada n'agit que comme intermédiaire afin de faciliter la vente de ces polices. Elle n'a rien à voir au fonds d'assurance.

M. NICHOLSON: La société d'assurance peut souscrire ce genre d'assurance pour \$1 sans aucun boni d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Vous payez le boni.

Le très hon. M. HOWE: L'avion et ses passagers sont assurés par les Lignes aériennes sans que ceux-ci y voient et les assurances prises ainsi par les passagers sont en plus de ce qu'ils obtiendraient des Lignes aériennes.

M. NICHOLSON: Quel genre d'indemnité Air-Canada accorderait-il?

M. MCGREGOR: Elle fait l'objet de négociations dans le cas des services domestiques. En ce qui concerne le service international, cela relève de ce qu'on appelle la Convention de Varsovie; cette indemnité se monte à environ \$9,000 par passager.

M. NICHOLSON: Quelle est la limite pour les services au pays?

M. MCGREGOR: Il n'y en a pas.

M. HAZEN: Est-ce qu'un passager doit pouvoir faire la preuve de négligence par Air-Canada afin de toucher une indemnité?

M. JACKMAN: Avez-vous quelque moyen d'établir si ce fonds est suffisant ou de déterminer le montant que vous voudriez qu'il finisse par atteindre? Y a-t-il quelque relation entre son montant et le nombre des passagers que vous transportez?

M. MCGREGOR: Je crois que l'expérience pourrait faire établir ce montant. Si les recettes de la caisse s'étaient avérées suffisantes par rapport au nombre des réclamations pendant plusieurs années, je crois que le montant de la caisse pourrait rester le même.

M. NICHOLSON: Avez-vous les chiffres pour l'année précédente?

M. MATTHEWS: Oui, je crois. Ils étaient de près de \$400,000.

M. NICHOLSON: Et pour l'année d'avant?

M. MATTHEWS: Je ne les ai pas.

Le très hon. M. HOWE: Quelle est actuellement la totalité du fonds?

M. MATTHEWS: \$2,124,730; y compris la réserve estimative pour les pertes non ajustées.

M. NICHOLSON: Je crois que les vérificateurs sont d'avis que ce fonds est suffisant, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui, lorsque nous considérons qu'il a été constitué à partir de rien, que chaque année il s'est accru considérablement, et il dépasse maintenant \$2,000,000, cela se passe de commentaires.

M. JACKMAN: Certaines des lignes aériennes privées des États-Unis ont-elles leur propre service d'assurances?

M. MATTHEWS: Certaines, je crois.

Le très hon. M. HOWE: Je ne suis pas sûr; peut-être certaines en ont-elles. Voyez-vous, il y a analogie avec l'assurance des autos qui s'applique à toutes les pertes de plus de \$25. Nous sommes assurés contre toute perte supérieure à \$750,000. Un jour viendra peut-être où nous serons assez forts pour assurer nous-mêmes tout notre matériel, mais nous ne croyons pas que cela serait sage actuellement.

M. NICHOLSON: Depuis combien de temps avez-vous ce fonds de \$750,000?

Le très hon. M. HOWE: Lorsque nous l'avons édifié, nous avons cru que ce montant serait sûr. Le coût des autres assurances que nous prenons est bien plus bas si on absorbe la première perte de \$750,000. Mais si le fonds s'accroissait, nous pourrions porter ce montant à \$1,000,000 et par là obtenir des taux approximativement inférieurs. Dans l'intervalle notre fonds est assez fort pour résister à tout prélèvement et nous croyons qu'il est préférable de nous assurer dans des compagnies de l'extérieur.

M. NICHOLSON: Lorsque les avions *North Star* seront en service, vous pourriez subir des pertes élevées.

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Combien l'avion *North Star* transporte-t-il de passagers?

Le très hon. M. HOWE: Quarante.

M. JACKMAN: Le fonds de \$750,000 pourvoit à un seul accident, non pas aux pertes de l'année?

Le très hon. M. HOWE: Oui, à un accident.

M. LOCKHART: Est-ce que nous étudions toute question ou si nous en sommes à une certaine page?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous étudions toute question.

M. LOCKHART: Peut-être M. Howe répondrait-il à ma question qui a trait aux pensions de certains employés transférés de leurs anciens services dans Air-Canada. Ils répugnent à relever de l'ancien plan de 1935; je crois avoir raison de le dire. A-t-on pris quelque moyen d'ajuster les questions de pensions les concernant?

Le très hon. M. HOWE: Je ne comprends pas de quel plan il pourrait s'agir parce qu'Air-Canada n'a débuté qu'en 1938.

M. LOCKHART: Je le sais, mais des employés ont été transférés à Air-Canada et ils auraient gardé leurs pensions en vertu de l'ancien plan.

Le très hon. M. HOWE: Ah! oui.

M. LOCKHART: Je vois qu'il en est question au dernier paragraphe. Leurs pensions ont-elles donné lieu à quelque difficulté?

Le très hon. M. HOWE: Je n'en ai jamais entendu parler. Peut-être M. English en connaît-il davantage là-dessus.

M. ENGLISH: Non; il n'y a pas encore de pensionnés.

M. LOCKHART: J'ai entendu parler au moins d'une critique.

M. ENGLISH: Je crois qu'il y a eu un cas ou deux d'employés qui auraient aimé à modifier leur choix, mais il est trop tard.

M. LOCKHART: Rien n'est prévu à cet égard?

M. ENGLISH: Non, non.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous des questions à poser, monsieur Hazen?

M. HAZEN: Non.

M. JACKMAN: Pouvons-nous en venir à quelque conclusion, monsieur Matthews, après la lecture du paragraphe au haut de la page 21, qui se lit:

Le bilan ne contient aucun compte à recevoir de la part du gouvernement du Dominion, en prévision d'un crédit parlementaire destiné à combler le montant net du déficit susmentionné des Lignes aériennes au 31 décembre 1947.

Vous nous le signalez simplement?

M. MATTHEWS: Oui. Nous ignorions ce qu'on se proposait. Il aurait pu en résulter évidemment une différence dans les disponibilités des Lignes aériennes si elles devaient obtenir ce crédit. Comme pour les chemins de fer, les déficits sont supprimés et tout solde dû retourne aux disponibilités. Dans le cas d'Air-Canada nous voulions simplement élucider que ce qui précède ne s'est pas fait.

M. NICHOLSON: Je propose l'adoption du rapport.

M. WARREN: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: On a proposé et appuyé l'adoption du rapport. Quels sont ceux qui sont en faveur?

Adopté.

M. JACKMAN: Quel budget Air-Canada s'attend-il d'obtenir l'an prochain, particulièrement concernant le compte de *P. and L.*?

M. MCGREGOR: Air-Canada a adopté l'attitude concernant le compte de la *P. and L.* qu'il y avait tant d'aspects qui ne pouvaient être déterminés de façon précise, surtout à propos de la livraison de nouveaux types d'avions qu'elle a cru que l'établissement d'un budget vu cette inconnue extrême, y compris les frais d'entretien de ces nouveaux avions, que l'expérience pourrait seule déterminer, elle a cru, dis-je, qu'elle établirait un budget qui pourrait ou non n'avoir aucune relation à ce qui se passerait.

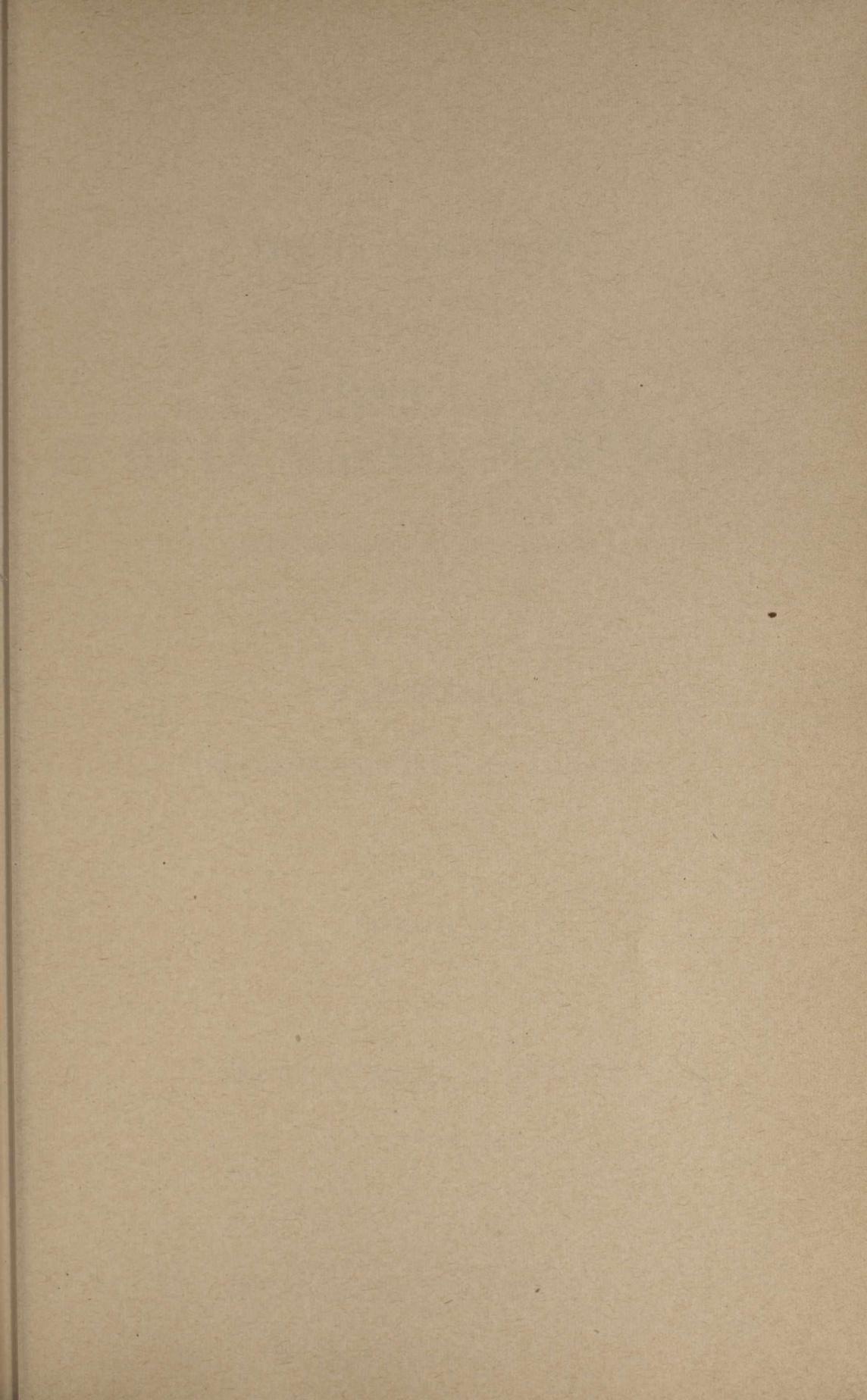
Mais maintenant qu'on est à prendre cette année des dispositions relatives au budget, nous pouvons affirmer qu'après 1948 Air-Canada aura un budget.

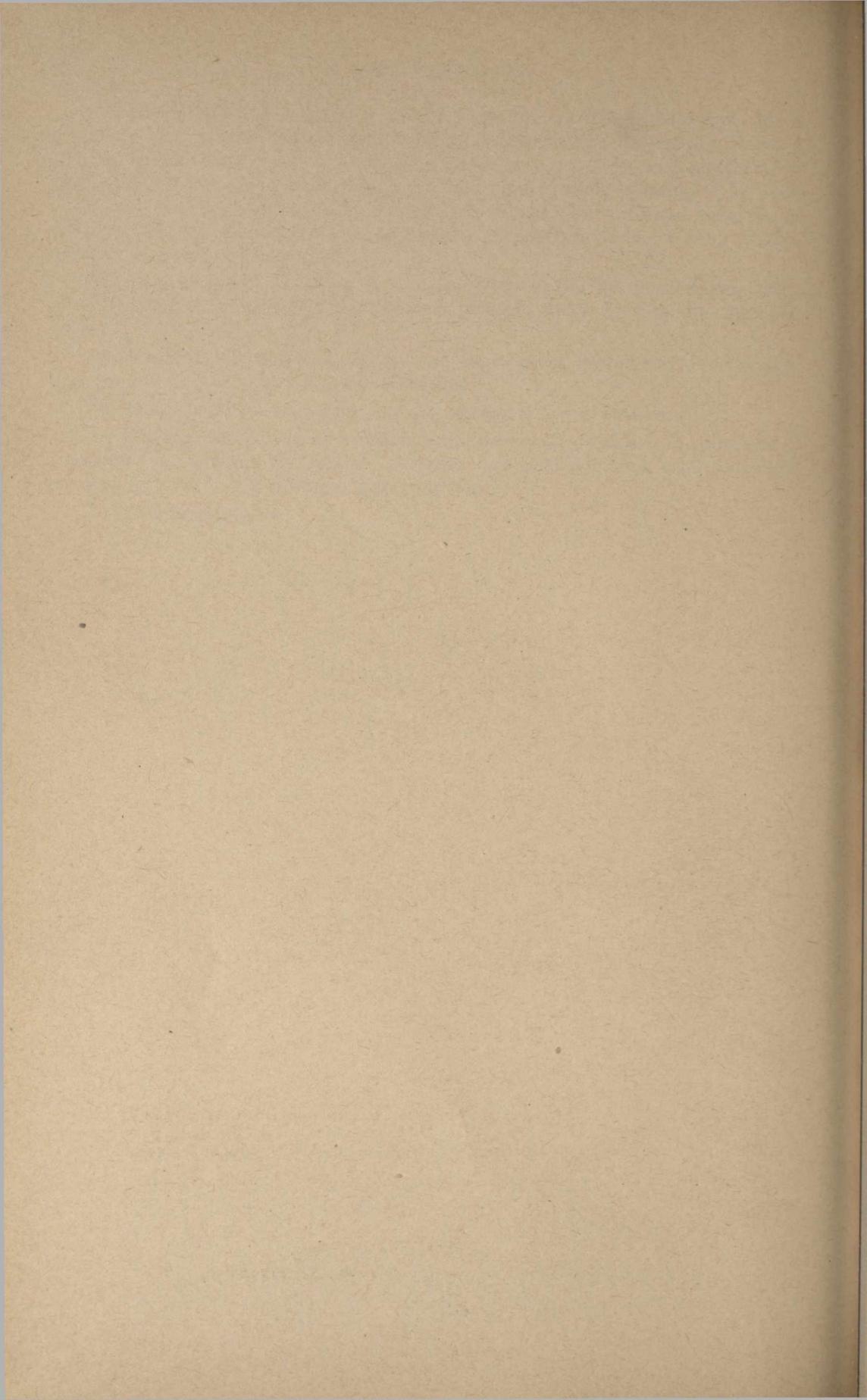
M. JACKMAN: Je dois comprendre que vous croyez devoir mettre en service tous ces avions *North Star* à la fin de l'année?

M. MCGREGOR: Je crois que nous les aurons à la fin du mois.

Le très hon. M. HOWE: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. J'espère que nous pourrions vous soumettre un rapport tout à fait différent l'an prochain.

Le Comité s'ajourne.





SESSION DE 1947-1948

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

**CHEMINS DE FER
ET DE LA MARINE MARCHANDE**

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX

et

TROISIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

Fascicule n° 5

SÉANCE DU MARDI 22 JUIN 1948

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1948

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 22 juin 1948

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit à 10 h. du matin sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents : MM. Clark, Emmerson, Hazen, Hlynka, Jackman, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch et Warren.

Le président donne lecture de la correspondance échangée entre le président du conseil d'administration du National-Canadien, M. R. C. Vaughan, et M. le député Hatfield, le secrétaire du comité et M. D. M. McCallum, de Montréal.

Ordonné,—Que la correspondance paraisse en appendice au présent procès-verbal.

Le Comité poursuit et termine l'étude de son rapport à la Chambre.

M. Hazen propose d'ajouter quelques explications aux renseignements que donne le rapport sur l'excédent de \$136,303 au chapitre des Services transatlantiques d'Air-Canada.

Après la discussion, M. Hazen, citant des extraits de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, modifiée en 1936, a exposé les devoirs des administrateurs concernant le chargement de marchandises à exporter par les ports de mer canadiens.

M. McLure, avec l'appui de M. Warren, propose l'adoption du rapport.

Ordonné,—Que le président présente le rapport à la Chambre.

À 10 h. 30, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
ANTONIO PLOUFFE,

APPENDICE

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SERVICE DES RECHERCHES ET DE LA MISE EN VALEUR

MONTRÉAL, (Qué.), le 11 mai 1948

Monsieur A. PLOUFFE,
Secrétaire du Comité,
Salle 431, Chambre des communes,
Ottawa (Ont.).

Cher monsieur,

Je joins à la présente, pour le dossier du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande (1948), copie d'une lettre que M. Vaughan adressait à M. Hatfield en date du 6 mai au sujet de l'escale que font les navires de la *Canadian National (West Indies) Steamships* à Saint-Jean.

Veillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

M. D. McCALLUM.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(Copie)

MONTRÉAL, le 6 mai 1948

Cher monsieur,

Le mois dernier, au cours des séances du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, vous avez parlé de l'escale que les navires de la *Canadian National (West Indies) Steamships* font à Saint-Jean. Je me suis alors efforcé d'expliquer, d'une façon générale, la situation à laquelle nous devons faire face.

Sauf erreur, vous aviez l'impression que, pendant leur escale à Saint-Jean, nos navires ne prennent pas à leur bord de cargaison destinée à l'étranger. Il en était ainsi vers la fin de la guerre mais depuis environ un an, tous les navires qui, en route vers le nord, ont mouillé à Saint-Jean, ont pris un chargement avant de se rendre à Halifax, à l'exception de deux en 1947, dont l'un, après le déchargement à Saint-Jean, a été dirigé sur Montréal pour y prendre une cargaison. Depuis qu'on a remis en service le *Lady-Rodney* et le *Lady-Nelson*, on annonce les dates de chargement à Saint-Jean assez tôt pour permettre aux expéditeurs de bénéficier facilement de l'escale.

En outre, il me semble que vous songiez surtout aux pommes de terre et aux cargaisons de denrées périssables. Il est difficile de les charger à bord de navires qui, en hiver, se rendent à Halifax ; nos employés nous préviennent qu'elles risquent, par les grands froids, d'être endommagées par la gelée. Même si le chargement à Saint-Jean s'effectuait sans dégâts, la réouverture des écoutilles à Halifax afin de mettre à bord, sans interruption, une cargaison considérable, endommagerait tout probablement les marchandises déjà chargées. En somme, nos employés sont d'avis que dans les circonstances actuelles, il n'est pas pratique de prendre à bord, à Saint-Jean, des

marchandises périssables destinées aux Antilles lorsque le navire doit faire escale à Halifax.

Vous signalez que l'expédition à Halifax plutôt qu'à Saint-Jean coûte 8c. les 100 livres de plus aux intéressés. Je suppose que vous songez aux pommes de terre. Or les renseignements obtenus de notre Service du trafic indiquent que, pour ce qui est d'endroits représentatifs de la vallée du Saint-Jean, l'écart n'est pas tellement considérable. L'état comparatif suivant tient compte de la majoration de 21 p. 100 autorisée récemment :

<i>De</i>	<i>à Saint-Jean</i>	<i>à Halifax</i>	<i>Écart en faveur de Saint-Jean</i>
Edmunston	22c.	24c.	2c.
Grand-Falls	19c.	22c.	3c.
Woodstock	16c.	21c.	5c.

Ces chiffres indiquent le tarif d'exportation et comprennent les droits de quai maxima ainsi que les frais de déchargement de pommes de terre empaquetées.

Si je puis vous fournir d'autres renseignements, je serai très heureux de vous rendre service.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

(signé) R. C. VAUGHAN.

Monsieur H. H. HATFIELD, député,
Chambre des communes,
Ottawa (Ont.).

OTTAWA, le 15 mai 1948

Cher monsieur,

Je vous remercie de la vôtre du 11 mai qui contenait copie d'une lettre que M. R. C. Vaughan adressait, le 6 mai, à M. Hatfield, lui fournissant les renseignements qu'avait demandés le Comité.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Le secrétaire du Comité des
chemins de fer, canaux et télégraphes,*
ANTONIO PLOUFFE.

Monsieur M. D. McCALLUM,
Chemins de fer Nationaux du Canada,
Rue McGill,
Montréal (Qué.).

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le VENDREDI 25 juin 1948

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

TROISIÈME RAPPORT

Le Comité avait été saisi des questions suivantes, savoir :

- a) Le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada, sur les opérations de l'année terminée le 31 décembre 1947.
- b) Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, sur les opérations de l'année terminée le 31 décembre 1947.
- c) Le rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada, sur les opérations de l'année terminée le 31 décembre 1947.
- d) Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, sur les opérations de l'année terminée le 31 décembre 1947.
- e) Le rapport au Parlement de la maison *George A. Touche and Company*, vérificateurs, sur les opérations de l'année terminée le 31 décembre 1947.
- f) Le budget financier des Chemins de fer nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, sur les opérations de l'année 1948.

Le Comité a tenu neuf séances au cours desquelles il a examiné séparément lesdits rapports et les a adoptés à l'unanimité.

Le rapport des chemins de fer indique une insuffisance de recettes au montant de \$15,885,194.28. Bien que les recettes brutes n'aient été que légèrement inférieures à leur sommet du temps de guerre, le coût de la main-d'œuvre et des matériaux, constamment à la hausse, ont empêché le réseau de réaliser la pleine somme requise pour le paiement des intérêts. Les recettes nettes applicables au service de la dette ont été de \$27,900,000. Les intérêts dus aux obligataires se sont élevés à \$23,800,000, ce qui laissait un reliquat de \$4,100,000 pour le paiement des intérêts à l'État, soit 20 millions. Le budget financier du réseau pour l'année civile 1948, soumis au Comité, prévoit un déficit de \$23,400,000 ; mais, ainsi qu'on l'a fait ressortir dans les témoignages, la modification du tarif-marchandises autorisée depuis la préparation du budget et les frais supplémentaires requis pour la main-d'œuvre et les matériaux ont rendu opportune la révision du budget, le revenu net d'après les nouveaux calculs s'établissant à \$6,287,000. Cependant, ce chiffre révisé ne tient compte d'aucun relèvement de salaires qui peut être accordé au Canada à la suite des demandes dont sont maintenant saisis les conseils d'arbitrage. Le budget prévoit des exigences nettes de \$65,882,200 au compte du capital, y compris 59 millions pour l'acquisition de nouveau matériel. Le budget, qui affecte aussi 20 millions à un fonds de roulement supplémentaire, a été approuvé.

Le rapport de la *West Indies Steamships* accuse un excédent net de recettes au montant de \$522,677. Le budget financier pour 1948 prévoit un excédent net de

recettes au montant de \$590,000 et des exigences nettes de \$30,000 au compte du capital. Le financement du budget des immobilisations s'effectuera à même la caisse de remplacement des navires de la Compagnie. Le budget a été approuvé.

Les Lignes aériennes Trans-Canada accusent un déficit de \$1,761,042 pour les services au pays et un excédent de \$136,303 pour les services transatlantiques.

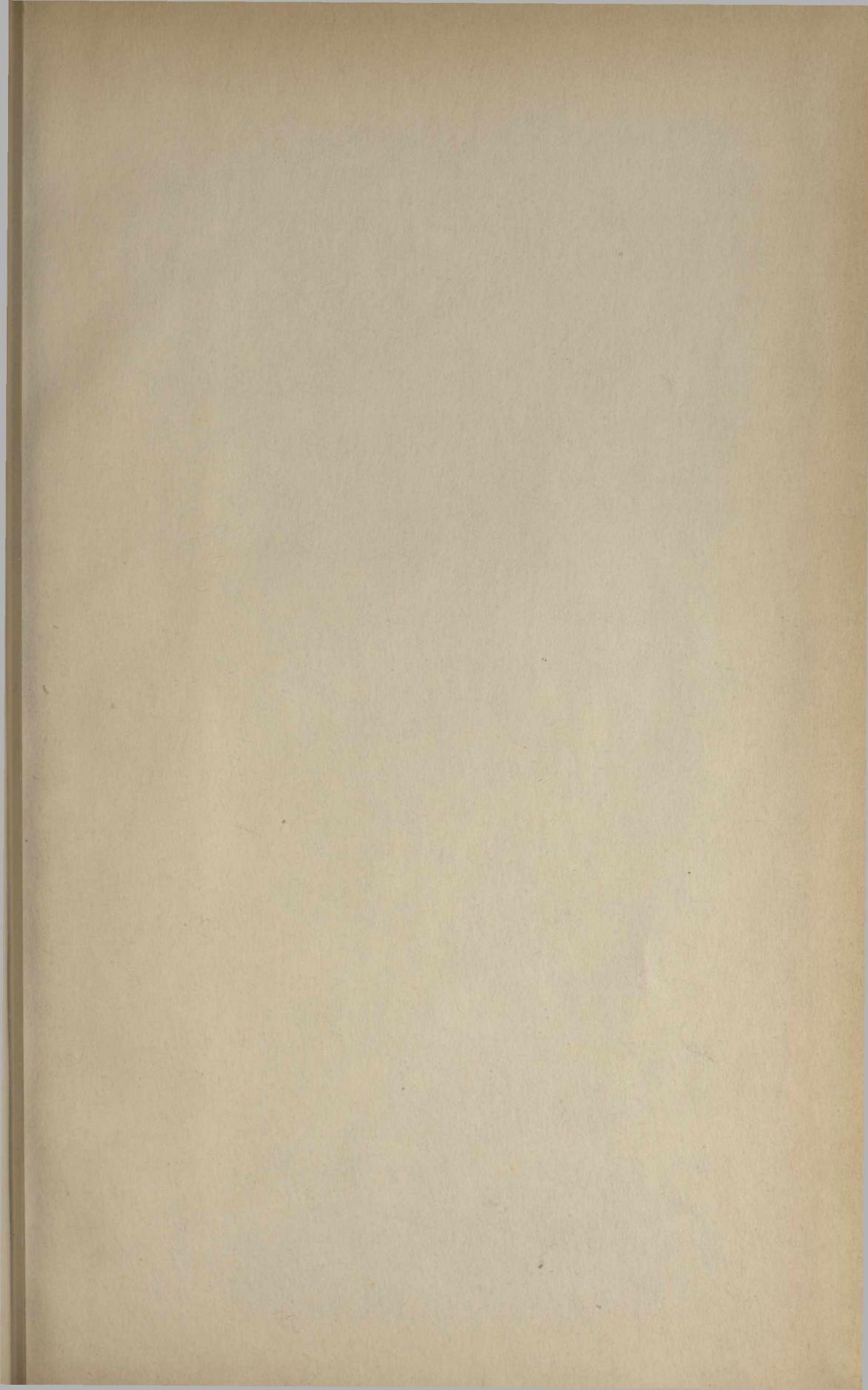
Dans le dernier cas, il convient de signaler que ces opérations ne visent qu'une période de huit mois, soit du 1er mai au 31 décembre 1947.

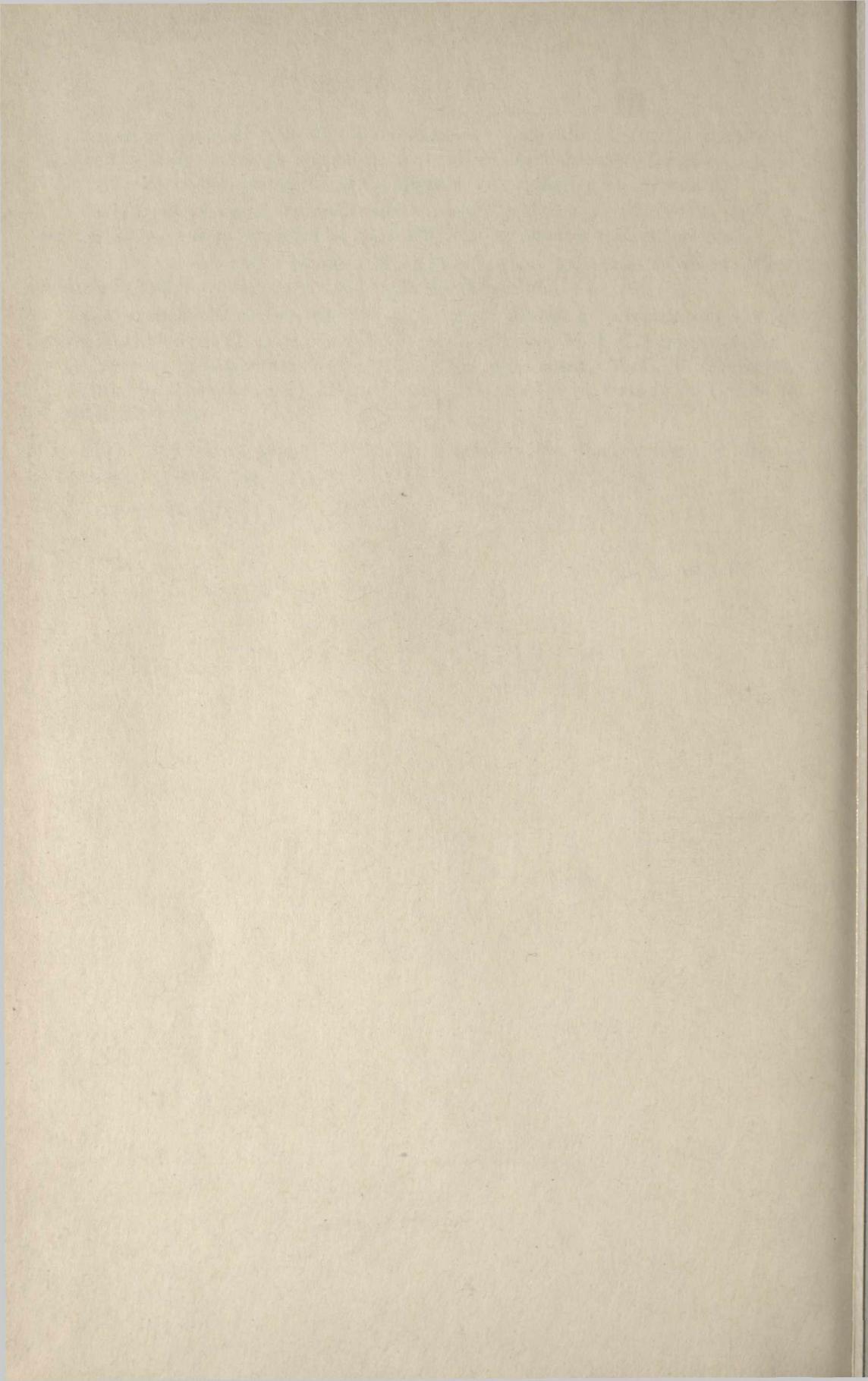
Les explications et les renseignements qu'ont fourni le président du Conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada, M. R. C. Vaughan, C.M.G., et le nouveau président des Lignes aériennes Trans-Canada, M. G. R. McGregor, ainsi que leurs fonctionnaires qui ont déposé, ont facilité les travaux du Comité et il les en remercie.

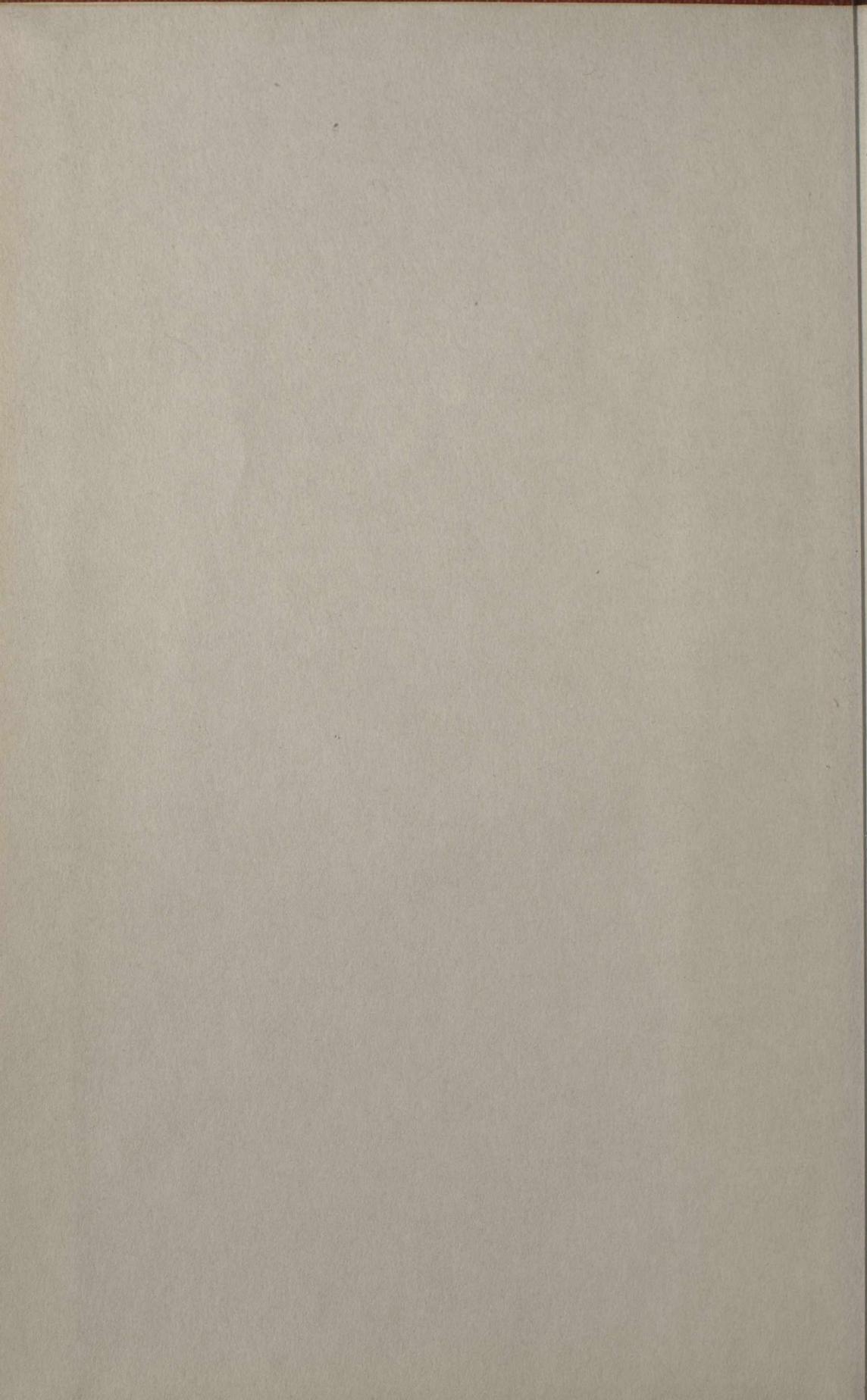
Nous joignons au présent rapport un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages recueillis par le Comité.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
S. M. CLARK.







Relié par
Harpelle Press Co-operative
Gardenvale

