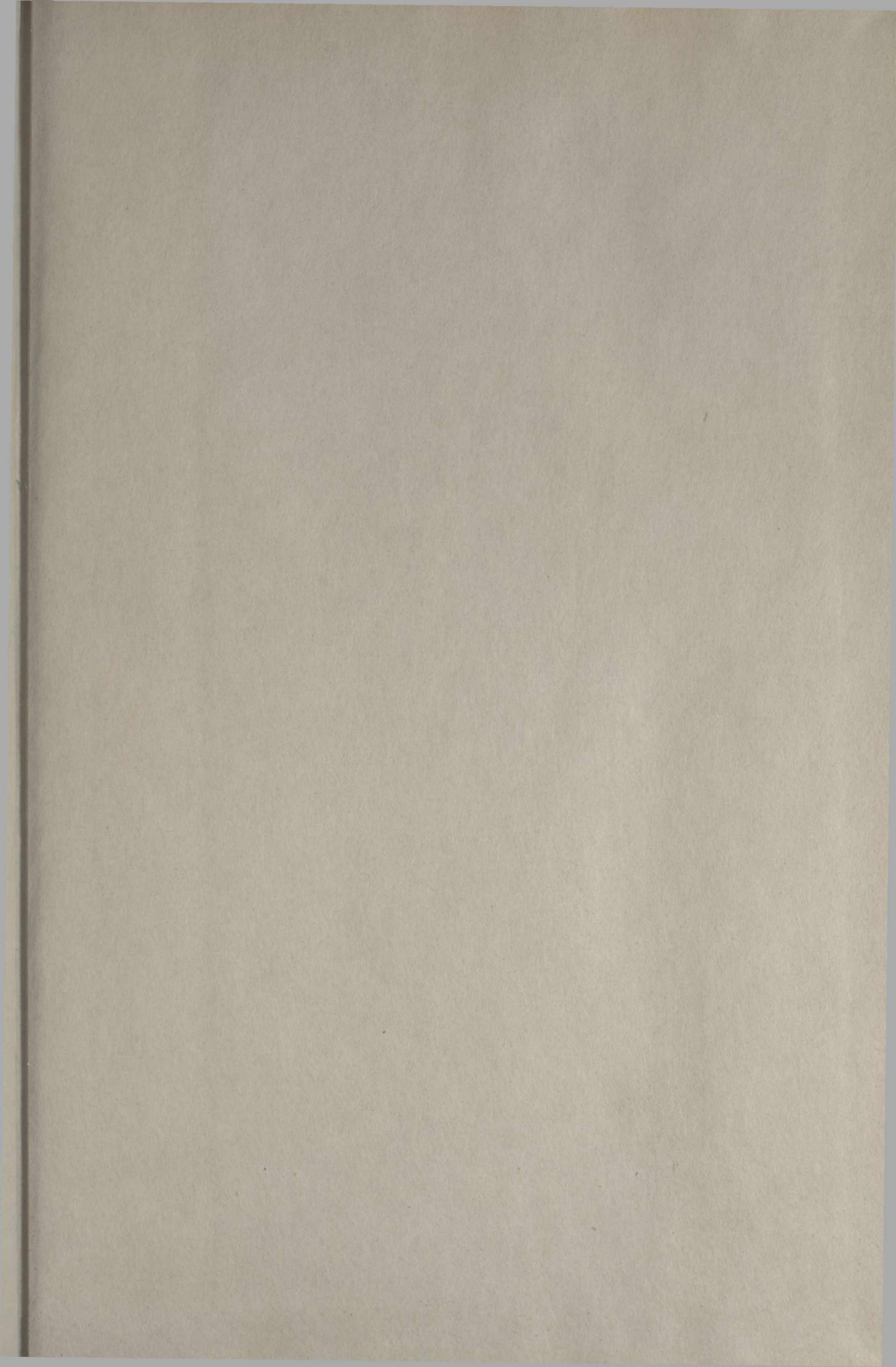
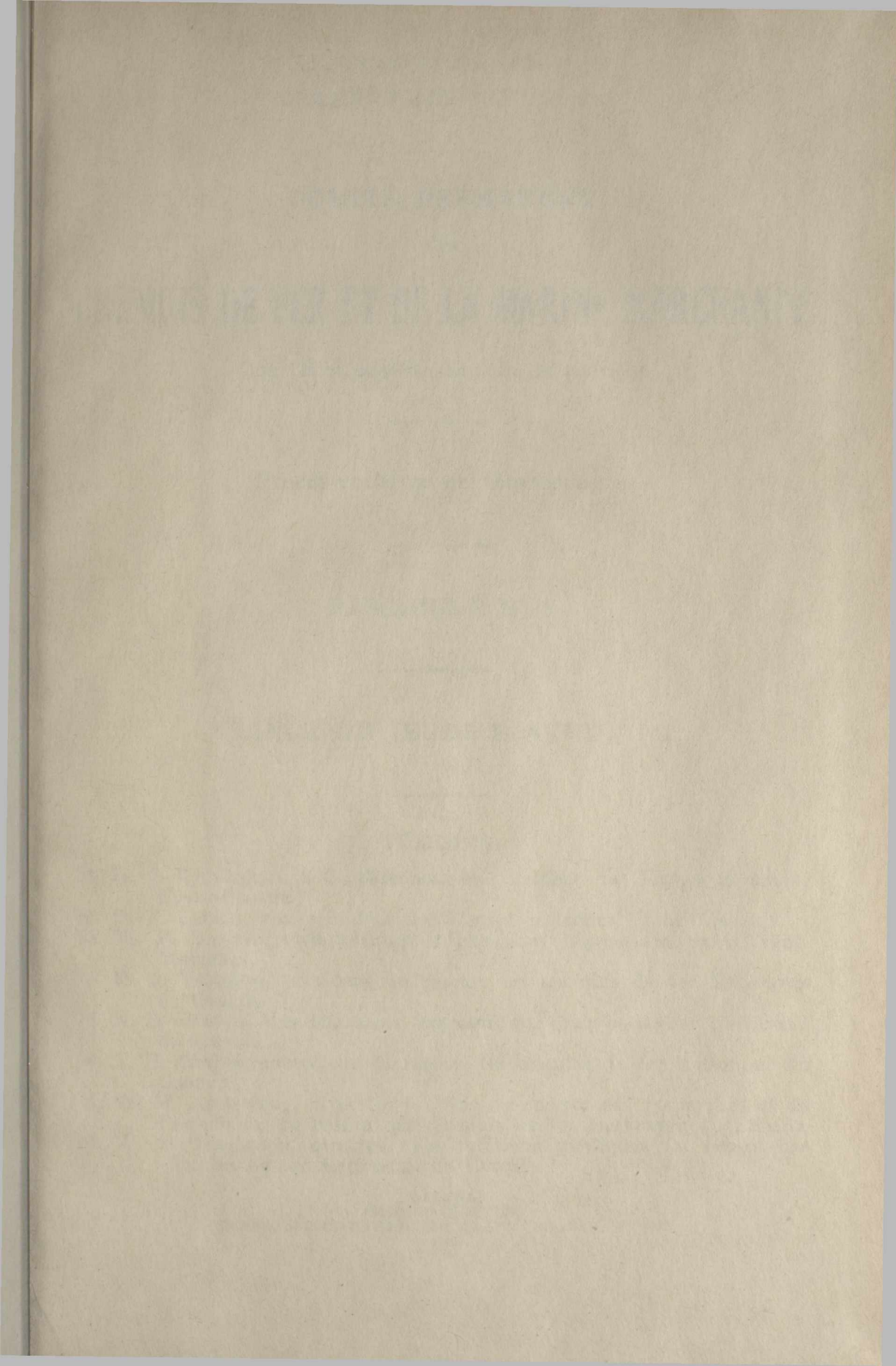


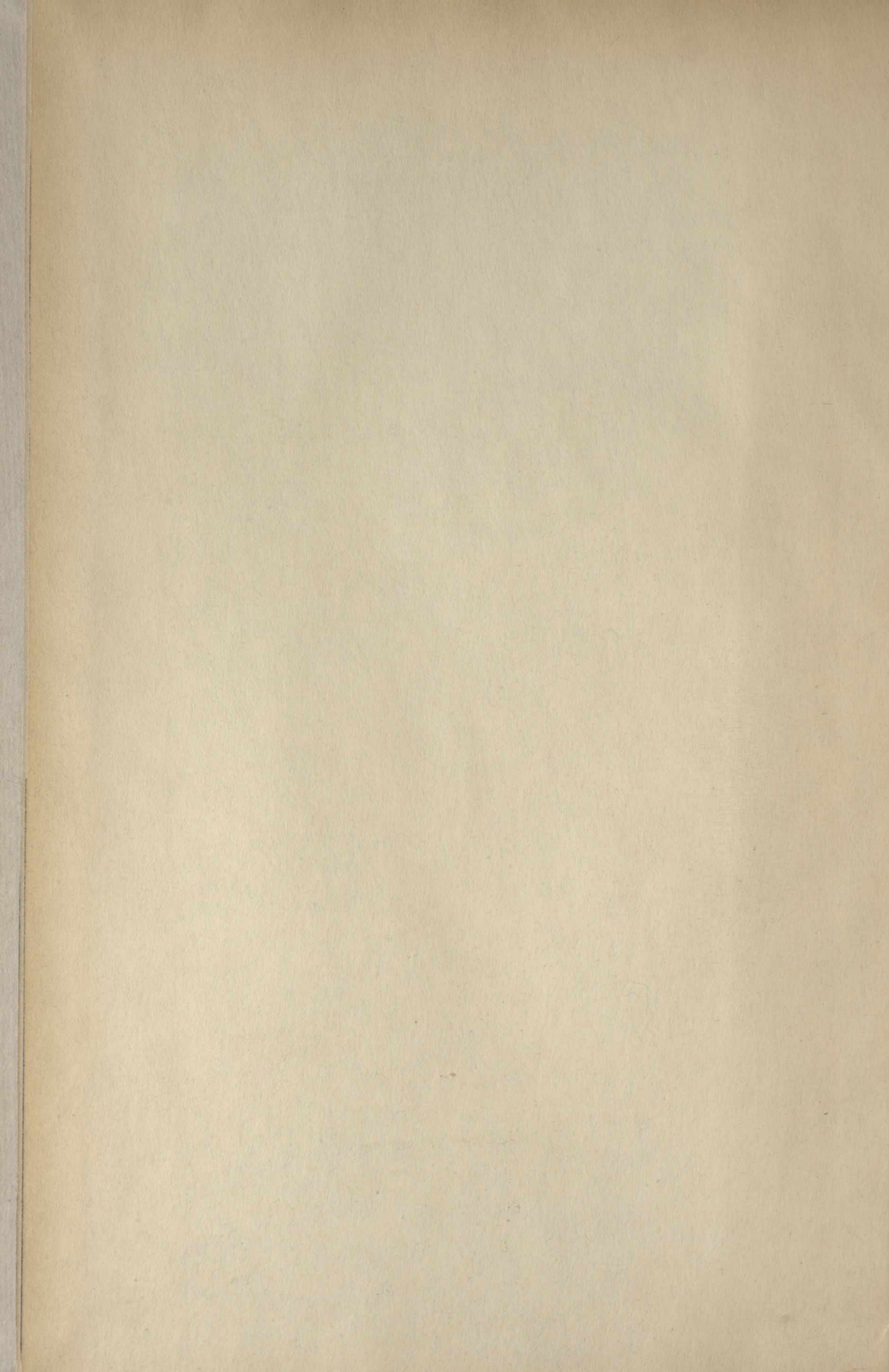
J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1942/43 CHANDE...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

DATE	NAME - NOM







SESSION DE 1942
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

des

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

Procès-verbaux et témoignages

FASCICULE N° 1

SÉANCE DU JEUDI 30 AVRIL 1942

TÉMOINS:

- M. H. J. Symington, K.C., directeur et président des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. O. T. Larson, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. W. F. English, vice-président adjoint des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. R. C. Vaughan, président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, vice-président, exploitation, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, contrôleur du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. W. M. Armstrong, directeur adjoint du service des recherches et de l'expansion du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. W. S. Thompson, directeur des relations publiques du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le jeudi 19 février 1942.

Ordonné: Que chaque Comité permanent soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

Copie conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le mardi 24 mars 1942.

Ordonné: Que l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes relatif à l'institution des comités permanents de la Chambre soit modifié en ajoutant aux comités de la Chambre, pour la présente session, un comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle auquel seront déferés les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de loi qui auront trait, pendant la présente session, aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West-Indies) Steamships*, aux Lignes aériennes Trans-Canada, pour que le Comité les étudie et fasse rapport à la Chambre; pourvu, toutefois, que rien, dans la présente motion, ne soit interprété comme restreignant en aucune manière le droit complet de discussion au comité des subsides; et que ledit Comité se compose de MM. Bercovitch, Bradette, Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Howden, Howe, Hazen, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Parent, Pouliot, Ross (*Middlesex-est*), Sanderson, Shaw et Sissons.

Copie conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le mercredi 29 avril 1942.

Ordonné: Que le budget annuel des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West-Indies) Steamships Limited*, pour l'année 1941, déposé aujourd'hui, ainsi que les rapports annuels déposés le 19 mars 1942, à savoir: Chemins de fer Nationaux du Canada, *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, Trust des titres des chemins de fer Nationaux, rapport des vérificateurs George A. Touche et Compagnie, vérificateurs du réseau des chemins de fer Nationaux, et le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour

l'année 1941, déposé le 23 mars 1942, soient référés au Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande en même temps que les item suivants du budget de 1942-1943:

400	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, Canadien-National, ligne de l'Est.....	\$3,350,000
401	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, lignes autres que le Canadien-National.....	900,000
410	<i>Canadian National (West Indies) Steamships Limited</i> , avance sur le capital.....	20,000
411	Bac transbordeur et termini de l'Ile du Prince-Edouard, déficit pour 1942.....	400,000

Copie conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le jeudi 30 avril 1942.

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et des témoignages entendus, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Ordonné: Que le quorum dudit Comité soit réduit de douze à huit membres.

Copie conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 30 avril 1942.

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

PREMIER RAPPORT

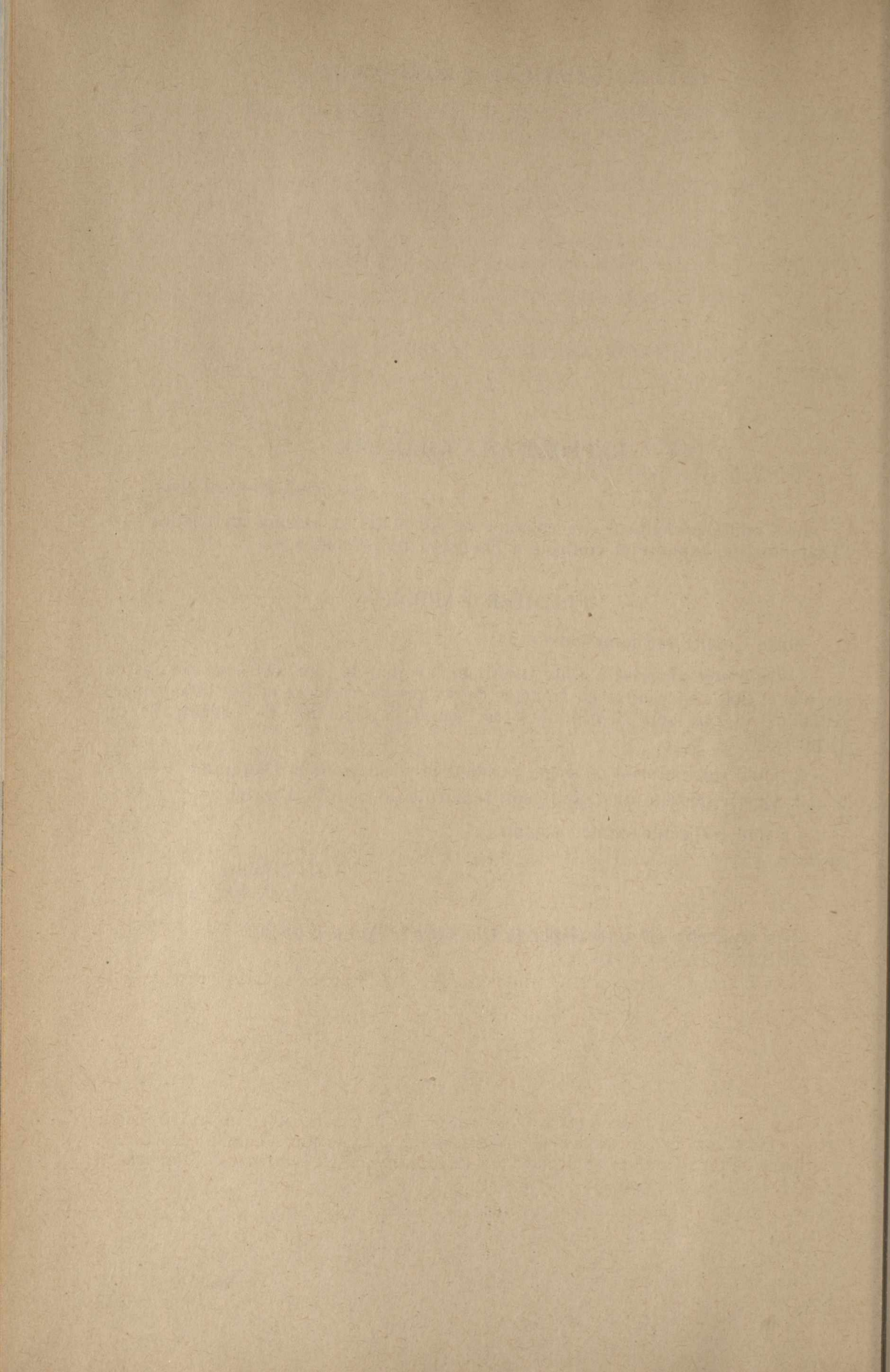
Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et des témoignages entendus, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement;
2. Qu'il soit autorisé de siéger pendant les séances de la Chambre;
3. Que le quorum du Comité soit réduit de douze à huit membres.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. P. HOWDEN.

(Ce rapport a été adopté par la Chambre le 30 avril 1942.)



PROCÈS-VERBAUX

Salle n° 277, le jeudi 30 avril 1942.

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

Présents: MM. Bercovitch, Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Hazen, Howden, Howe, Jackman, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Sanderson, Shaw, Sissons.

Les ordres de renvoi du jeudi 19 février, du mardi 24 mars, et du mercredi 29 avril 1942 sont lus et le secrétaire invite immédiatement les propositions pour la présidence.

M. Hanson (*Skeena*) propose, appuyé par M. McCulloch, que M. J. P. Howden soit élu à la présidence.

La proposition, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Le secrétaire du Comité annonce l'élection de M. J. P. Howden, qui prend le fauteuil.

Après des remerciements de M. Howden, le Comité se met immédiatement à son travail.

Sur la proposition de M. Harris (*Danforth*), il est

Résolu: Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et des témoignages entendus et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

Résolu: Que le Comité demande la permission de réduire son quorum de douze à huit membres.

Sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*), il est

Résolu: Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Les fonctionnaires suivants du ministère des Transports sont présents à la séance:

- M. C. P. Edwards, sous-ministre;
- M. G. W. Yates, sous-ministre adjoint;
- M. F. M. MacLennan, délégué en chef du Trésor;
- M. J. A. Wilson, directeur des services aériens.

Le président du conseil d'administration, le président et les employés supérieurs généraux du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, sont aussi présents, à savoir:

M. J. S. Hungerford, président du conseil d'administration du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. R. C. Vaughan, président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. N. B. Walton, vice-président, exploitation, chemins de fer Nationaux du Canada;

M. H. J. Symington, K.C., président et directeur des Lignes aériennes Trans-Canada;

M. O. T. Larson, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada;

M. W. F. English, vice-président adjoint des Lignes aériennes Trans-Canada;

M. T. H. Cooper, contrôleur du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. W. S. Thompson, directeur des relations publiques du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada;

M. W. M. Armstrong, directeur adjoint du service des recherches et de l'expansion du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. O. A. Matthews, représentant George A. Touche et Compagnie, vérificateurs.

Le Comité commence l'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1941.

Le rapport est lu par M. Symington, K.C., et le témoin est longuement interrogé sur sa teneur. MM. Larson, English et Cooper lui prêtent leur concours.

Le témoin dépose, à la demande du Comité, un état indiquant le détail des dépenses d'exploitation, etc., des Lignes aériennes Trans-Canada. Ce document figure à l'appendice "A" à la fin des Témoignages de ce jour.

A une heure de l'après-midi, sur la proposition de M. McCulloch, le Comité s'ajourne à quatre heures de l'après-midi, à condition que permission soit obtenue de siéger pendant les séances de la Chambre.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité, ayant obtenu la permission de siéger pendant les séances de la Chambre, se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Nicholson, Pouliot, Ross (*Middlesex-est*), Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: Les personnes dont les noms sont mentionnés au procès-verbal de la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée en décembre 1941.

M. H. J. Symington, K.C., est rappelé et après voir répondu à quelques questions posées par les membres du Comité, il est autorisé à se retirer avec MM. O. T. Larson et W. F. English. Le président, au nom du Comité, les remercie.

Sur la proposition de M. McCulloch, appuyé par M. Sanderson, le Comité approuve le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada.

Le Comité aborde ensuite l'étude du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année close le 31 décembre 1941.

M. R. C. Vaughan, directeur et président, est rappelé. Le témoin donne lecture du rapport et est longuement interrogé sur sa teneur. MM. W. M. Armstrong et T. H. Cooper, lui prêtent leur concours.

Après avoir terminé l'étude du rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*), appuyé par M. McCulloch, le Comité en prononce l'adoption.

Le Comité passe ensuite à l'examen du rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1941.

M. R. C. Vaughan, président, est rappelé. Le témoin donne lecture du rapport et est longuement interrogé sur ses diverses rubriques. M. N. B. Waltham, vice-président, exploitation; M. W. M. Armstrong, directeur adjoint des recherches et de l'expansion; M. T. H. Cooper, contrôleur; et M. W. S. Thompson, directeur des relations publiques, lui prêtent leur concours.

Au cours de la séance, pendant que M. Vaughan rend témoignage, M. Pouliot donne lecture au Comité d'une lettre circulaire de la Fraternité canadienne des cheminots, de Montréal, en date du 30 mars 1942. On permet de poser des questions au témoin sur la lettre circulaire se rattachant à la commission de mise au point du réseau, mais le président décide que la lettre ne sera pas consignée au compte rendu.

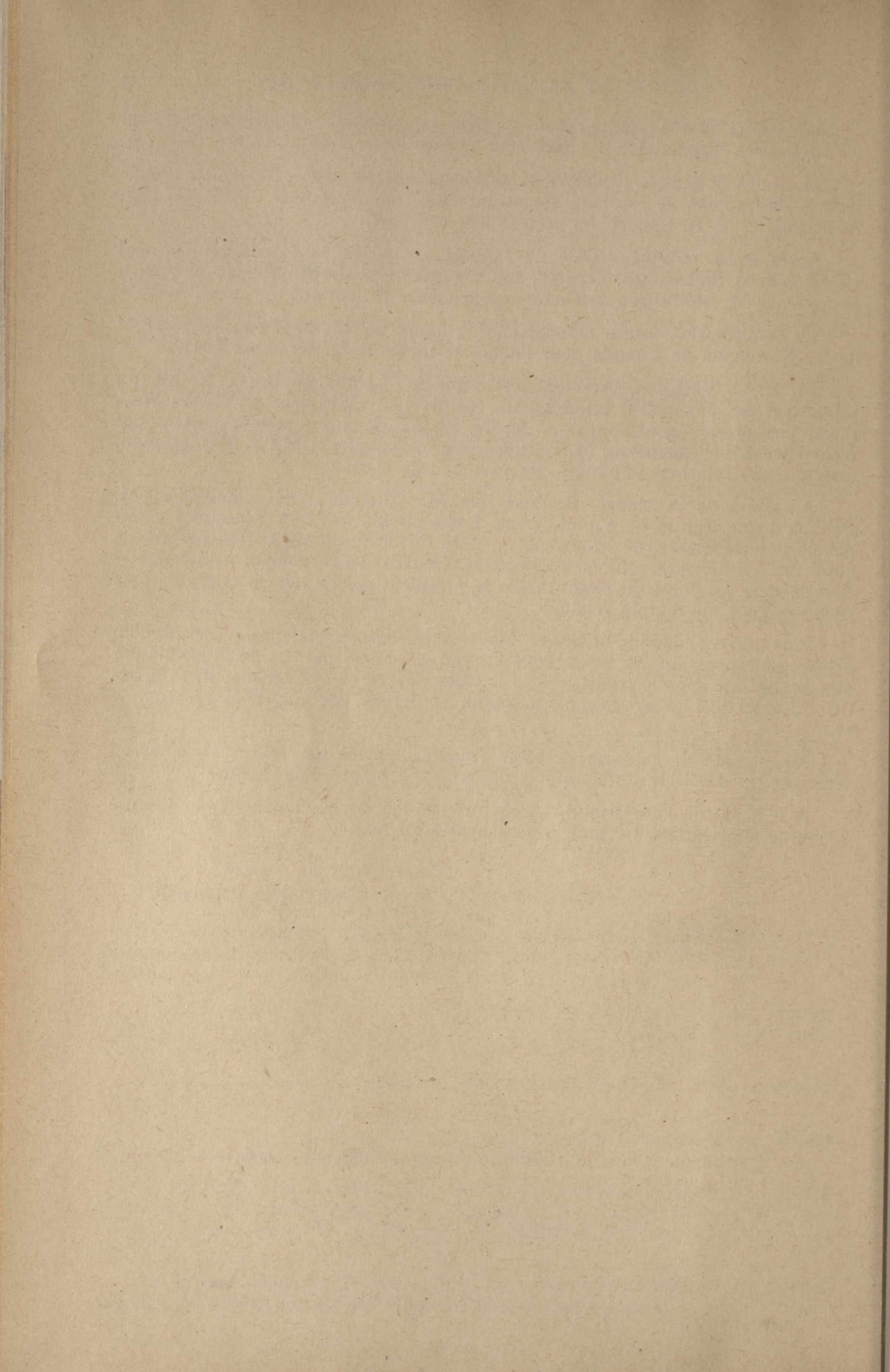
Plus tard au cours de la séance, M. Ross (*Middlesex-est*) donne lecture d'un article se rapportant au magnifique travail accompli par les chemins de fer aux Etats-Unis dans le transport des troupes. Dans ce cas également, le président décide que les articles de journaux ne seront pas imprimés au compte rendu.

Au moment de l'ajournement M. Vaughan n'avait pas encore terminé son témoignage. La lecture du rapport est remise à la prochaine séance.

A 5 h. 50 de l'après-midi, sur la proposition de M. Donnelly, le Comité s'ajourne au vendredi 1er mai, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.



TÉMOIGNAGES

Salle 268, CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 30 avril 1942.

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

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, messieurs, de m'avoir de nouveau choisi pour président, cette année. Je prierai le Comité de tirer le meilleur parti possible du temps à sa disposition, car la guerre a surchargé le haut personnel des chemins de fer Nationaux du Canada. Le réseau est à court de personnel, et tous ses services sont très occupés. Les fonctionnaires du National-Canadien ne cherchent pas à éluder la discussion, mais il ne faut pas perdre de temps. La méthode habituelle est d'entendre le président de la compagnie lire son rapport, et d'ouvrir ensuite la discussion. Si des membres du Comité ont des observations à présenter, au préalable, nous nous arrêterons pour les entendre. Sinon, nous aborderons le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, et je prierai M. H. J. Symington, K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada, de présenter le rapport de son administration.

M. SYMINGTON: Monsieur le président, messieurs, j'ai l'honneur de vous présenter le cinquième rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1941:

Aux actionnaires,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941.

Cette année a été remarquable par l'accroissement du nombre des passagers, du courrier et des messageries transportés; par le développement des divers services pour répondre aux besoins de plus en plus considérables de transport par avion; et par la plus grande utilisation de l'habile personnel de la compagnie, ainsi que de ses propriétés et de son matériel, pour servir l'effort de guerre.

Le nombre des passagers transportés s'est accru de 60 pour 100, le courrier, de 50 pour 100 et les messageries de 64 pour 100.

Le service transcontinental a été prolongé de Moncton à Halifax, et on a inauguré un service quotidien entre Toronto et Montréal, un nouveau service entre Toronto et New-York, et on a discontinué le service Vancouver-Seattle.

Les ateliers et les installations de Winnipeg et de Malton (Toronto) ont été agrandis afin d'y faire la réparation et l'examen des avions de l'armée. On a assumé, à l'aérodrome de Montréal, la réparation et l'examen des avions du "ferry service".

M. BERCOVITCH: Pourquoi a-t-on abandonné le service de Vancouver à Seattle?

M. SYMINGTON: Dans le passé, ce service ne faisait pas ses frais. D'autre part, des négociations furent conduites entre les autorités de Washington et d'Ottawa, car l'affaire était internationale, et lorsque le service de Toronto fut établi—avec la permission des autorités—un accord général et temporaire fut conclu, en vertu duquel une ligne américaine assumait le service de Seattle à Vancouver. L'accord expire en septembre de cette année, date où toute la question sera remise à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Peut-être serait-il sage, monsieur Symington, de nous arrêter après la lecture de chaque sujet, ou de chaque paragraphe, pour permettre les questions des membres du Comité.

M. SYMINGTON: Comme vous voudrez, monsieur. Je croyais qu'une autre personne lirait ce rapport, et que je signalerais ensuite les aspects essentiels, ceux qui me paraissent susciter quelque intérêt. Mais j'adopterai la procédure qui vous paraîtra bonne.

M. JACKMAN: Quelle est la base du contrat entre les Lignes aériennes Trans-Canada et le Corps d'aviation royal canadien et le "ferry service" transatlantique; est-ce une régie intéressée?

M. SYMINGTON: Une régie intéressée.

M. JACKMAN: Une régie intéressée, pour quel montant?

M. SYMINGTON: La chose est compliquée, cela met le service, en chiffres ronds au prix de revient—un certain pourcentage sur une catégorie de travail. M. Larson pourra peut-être vous fournir les détails. C'est le travail habituel que nous demande la *British Overseas Airways Corporation*, et ce service de guerre est accompli à peu près au prix de revient.

M. DONNELLY: Le paragraphe 4 énumère-t-il toutes les extensions de services?

M. SYMINGTON: A la fin de l'année.

M. DONNELLY: Au cours de l'année dernière?

M. SYMINGTON: Oui. Des extensions ont été réalisées depuis la fin de l'année, mais les extensions de l'année dernière étaient celles de Moncton à Halifax et de Toronto à New-York.

M. JACKMAN: Ces deux extensions ont-elles couvert leurs frais dès le début?

M. SYMINGTON: Oui, si vous analysez les chiffres, elles ont fait leurs frais. En examinant le pourcentage des recettes, dans les diverses catégories, il me paraît clair qu'elles ont fait leurs frais.

Le PRÉSIDENT: On pourrait nous donner ces chiffres maintenant.

M. SYMINGTON: Résultat de l'exploitation:

	1941	1940	Augmentation ou diminution
Recettes d'exploitations.....	\$5,807,794 03	\$4,592,383 39	\$1,215,410 64
Frais d'exploitation.....	5,306,136 00	3,855,934 04	1,450,201 96
	<u>501,658 03</u>	<u>736,449 35</u>	<u>234,791 32</u>
Impôts et intérêts.....	199,221 24	197,186 20	2,035 04
Surplus	\$ 302,436 79	\$ 539,263 15	\$ 236,826 36

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$5,807,794, une hausse de \$1,215,411, ou de 26 pour 100 sur l'exercice 1940, ce qui révèle que la compagnie est bien en mesure d'accroître ses recettes. Le service des passagers accuse une augmentation de \$774,211, ou de 50 pour 100; celui du courrier, de \$225,758; les messageries et les revenus divers, de \$215,442. Depuis le 1er avril, le tarif de transport du courrier a été réduit de 60 cents à 45 cents par mille de vol. En partie par suite de cette diminution du tarif, en partie par suite de l'accroissement du nombre des voyageurs, les revenus provenant du transport du courrier formèrent 53 pour 100 du revenu total, relativement à 62 pour 100 en 1940 et à 70 pour 100 en 1939.

Les frais d'exploitation ont été de \$5,306,136, une augmentation de \$1,450,202, ou de 38 pour 100, par rapport à l'année précédente. Près de la moitié de cette hausse est attribuable au développement des divers services; on doit attribuer le reste à la hausse du coût de la main-d'œuvre et des matériaux par suite de la guerre. Les salaires ont augmenté de \$597,398; l'essence et l'huile, de \$285,883; les matériaux et les accessoires, de \$359,403; les

loyers, les frais de bureau, de publicité et les dépenses diverses, de \$138,903; la dépréciation et les assurances, de \$68,615.

M. HARRIS: Avez-vous le détail des frais d'exploitation?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Est-ce disponible maintenant, monsieur le président?

M. SYMINGTON: Je ne sais si c'est disponible pour être versé au dossier, mais j'ai les chiffres, et je me propose de signaler quelques points importants.

M. HARRIS: Je ne m'intéresse pas aux points importants; je m'intéresse aux chiffres. Le détail complet des frais d'exploitation devrait être versé au dossier.

M. SYMINGTON: Très bien.

M. DONNELLY: A quoi attribuez-vous la forte augmentation des frais d'exploitation?

M. SYMINGTON: D'abord à l'augmentation des distances parcourues; ensuite à la hausse du coût des matériaux, de l'essence, etc.; troisièmement à l'indemnité de vie chère.

L'hon. M. HOWE: La réduction des recettes d'exploitation provient de la réduction du taux du courrier, de 60 cents à 45 cents par mille, à partir du 1er avril de l'année dernière.

M. HARRIS: Réduction partielle; le ministre l'admettra sans doute?

M. HOWE: Partielle? Tout le courrier a été réduit.

M. HARRIS: Réduit de 60 à 45?

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

M. HARRIS: En fait, progrès en sens inverse. J'imagine que les taux baisseront.

Le PRÉSIDENT: C'est bien clair.

M. HARRIS: Nous apprécions tous ce que le ministre a pu faire à cet égard.

M. MAYBANK: La réduction a-t-elle été générale?

L'hon. M. HOWE: Oui, elle a été effectuée le 1er avril.

M. MAYBANK: Tout n'a pas été enlevé...

M. HARRIS: Le fait est, monsieur le président, que 53 p. 100 des revenus des Lignes aériennes Trans-Canada proviennent de ce dépôt sacré qu'on appelle la poste. Mon observation était celle-ci: nous avons encore la chance d'avoir besoin de transporter du courrier par la voie des airs, et, ce faisant, nous couvrons 53 p. 100 des frais d'exploitation des Lignes aériennes, en vertu d'un contrat négocié entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada, grâce auquel 53 dollars sur cent de recettes sont des recettes postales. Je ne m'en plains pas. Je le constate. Ces taux sont élevés, en comparaison des taux actuellement en vigueur en d'autres parties de l'Amérique du Nord, et des taux en vigueur en Europe avant la guerre. Néanmoins, voilà le fait. Le Comité, je crois, apprécie la réduction graduelle vers une base plus raisonnable. Mais il y a deux ans, cette source fournissait quelque 70 p. 100 des recettes; en 1940, ce fut 62 p. 100 et l'année dernière 53 p. 100, en raison de la réduction des taux. Le ministre admettra, je suppose, qu'en tenant compte de la densité du courrier, les taux sont deux fois moins élevés, en bien des endroits, aux Etats-Unis. Mon autre préoccupation, en présentant ces observations, est de faire connaître au public l'existence de ce service. Je l'ai beaucoup utilisé, ces deux ou trois dernières semaines; et il faut le maintenir à un niveau élevé. La source de l'argent qui permet à ce service de fonctionner doit aussi être connue du peuple canadien. Le public doit savoir que l'argent vient, dans une large mesure, des services postaux—du ministère des Postes. Le service des postes, comme je l'ai déjà dit, est toujours considéré par l'Empire britannique et par les peuples canadien et anglo-saxons comme une sorte de dépôt sacré; et le

peuple doit savoir qu'il existe un contrat entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada, qui fournit ces recettes aux Lignes. Il n'y a pas de plainte à cet égard. Mais chaque année nous devons examiner ce contrat, pour savoir d'où vient l'argent.

J'ai encore une observation à faire. Je voudrais poser la question suivante. Je vois que le tarif de transport du courrier a été réduit le 1er avril; est-ce le 1er avril de cette année?

L'hon. M. HOWE: Le 1er avril 1941. Il est juste d'ajouter à vos remarques que la poste réalise maintenant un bénéfice sur les timbres du courrier aérien, et qu'il existe de nombreuses lignes, aux Etats-Unis, dont les taux sont beaucoup moins élevés sur les longs parcours, mais plus élevés sur les courtes distances. Notre tarif est général, pour parcours longs et courts, de sorte qu'il se rapproche beaucoup des tarifs américains.

M. HARRIS: La majorité des taux sont plus bas.

L'hon. M. HOWE: C'est vrai.

M. SYMINGTON: Puis-je verser au dossier quelques chiffres qui ont trait à l'objet de la discussion, et peuvent être intéressants au sujet de la poste?

"D'après les données préparées par le ministère des Postes, il y a en moyenne cinquante lettres par livre de courrier aérien, et la recette de la poste est de \$3 par livre. Sur ces \$3, il faut retrancher \$1 pour les services à terre (trriage, livraison, etc.), ce qui laisse \$2 pour le paiement du transport aérien." Autrement dit, sur le taux de 6 cents applicable à une lettre, 2 cents vont à la poste pour ses dépenses, sans que les Lignes aériennes y touchent, et 4 cents rémunèrent le transport aérien du courrier.

Le tableau suivant montre les recettes de la poste, pour les années financières indiquées (1er avril au 31 mars), provenant du courrier aérien transporté par les Lignes aériennes Trans-Canada, et les paiements correspondants faits à la compagnie pour ce transport.

Année financière	Livres de courrier aérien transporté	Recettes postales, à \$3 par livre	Service à terre, à \$1 par livre	Recettes postales disponibles pour paiement aux L.A.T.-C.	
				L.A.T.-C.	Paiements aux L.A.T.-C.
1938	172,640	\$ 517,920	\$ 172,640	\$ 345,280	\$ 877,115 ..
1939	566,831	1,700,493	566,831	1,133,662	1,754,455
1940	990,631	2,971,893	990,631	1,981,262	3,088,674
1941	1,516,949	4,550,838	1,516,946	3,033,892	2,995,438

Il y a un excédent sur les \$1,516,000 de la contribution de 2 cents, applicable aux frais généraux ordinaires, triage, livraison, etc., et les recettes réelles sont en excédent de \$50,000, en chiffres ronds, sur le montant payé aux Lignes aériennes Trans-Canada en vertu du contrat. C'est le résultat inévitable d'un contrat de cette nature, avec lequel toutes les autres recettes des Lignes aériennes réduisent les recettes de la poste, puisqu'une revision est faite tous les ans, basée sur les recettes des Lignes, et telle que l'augmentation des recettes de passagers et de messageries entraîne une réduction du tarif postal. La quantité de courrier a augmenté; les messageries ont augmenté de 60 p. 100; les voyageurs ont augmenté dans la même proportion, ce qui a procuré aux Lignes des recettes appliquées à réduire le taux du courrier. Je vois un grand progrès dans la situation.

M. NICHOLSON: Avez-vous une idée de ce que serait l'excédent, pour le ministère des Postes, si le taux de 45 cents s'appliquait toute l'année?

M. SYMINGTON: Je crois qu'il n'y aurait pas d'excédent. Je ne puis vous donner les chiffres exacts, mais j'ai des chiffres fournis par le ministère des Postes.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que vous ayez compris la question. On vous a demandé si au cas où le taux de 45 cents eût été abandonné pour l'année quels bénéfices aurait réalisés le ministère des Postes?

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'il en aurait réalisé, mais si le taux de 45 cents s'était appliqué pendant toute l'année—ma foi—les bénéfices auraient été considérablement plus élevés. Je ne saurais vous dire le chiffre de l'augmentation, mais selon les résultats obtenus par Trans-Canada en vertu du contrat ce taux est automatiquement réduit ou accru.

M. HARRIS: Les bénéfices apparaissent après que vous avez tenu pleinement compte de tous les faux frais concernant la direction générale des aménagements postaux.

L'hon. M. HOWE: Voici ce qu'a fait le ministère des Postes: il a touché tout ce qu'ont rapporté le taux de 6 cents et le taux de \$3...

M. HARRIS: Ne croyez-vous pas que l'expression "solde créditeur" serait préférable?

M. SYMINGTON: Je n'y ai pas d'objection, notre entreprise ne visant pas à réaliser des bénéfices, mais les faits sont que d'après la façon dont les Postes ont établi leur calcul, qu'elle soit bonne ou mauvaise, elles ont compté effectivement 2 cents pour leurs faux frais.

M. HARRIS: En fait, il ne s'agit pas seulement de bénéfices, mais de solde créditeur?

M. SYMINGTON: Eh bien, appelez-le comme vous voulez, mais c'est ce qu'il est au point de vue de notre situation d'après le contrat.

M. HARRIS: Le ministère des Postes ne paie pas de loyer pour les édifices qu'il occupe et n'a rien payé pour le service jusqu'à l'époque où vous êtes entrés en scène.

M. SYMINGTON: Sauf ceci: bien qu'il soit très vrai qu'il ne s'impose pas de loyer, nous contribuons \$1,515,000 au paiement des frais de son service à terre; j'ignore si c'est une proportion juste ou non.

M. HARRIS: Si c'est un avancé juste, je suis satisfait.

M. GRAY: Le contrat renferme-t-il quelque disposition pour son rajustement entre le ministère des Postes et Trans-Canada, ou devons-nous le prendre pour base, parce que dans l'avenir vous serez au service des Postes?

M. SYMINGTON: Il se fait un ajustement à la hausse ou à la baisse. Si nous réalisons des bénéfices comme l'an dernier alors le taux pour cette année sera réduit automatiquement, en tenant compte des frais, des bénéfices, selon la distance que nos avions doivent parcourir. Si nous avons un déficit, le taux payé par les Postes serait haussé.

M. GRAY: Pour l'année suivante?

M. SYMINGTON: Oui. Puis-je signaler au Comité que la réduction de 60 cents à 45 à partir d'avril dernier ne découlait pas du contrat. Je puis dire en toute franchise que j'ai protesté avec vigueur à ce sujet; je n'ai pas compris pourquoi—notre compagnie en étant une que nous essayons de diriger d'après des principes d'affaires—pourquoi le contrat devrait être rompu dans notre cas plutôt que dans celui d'une entreprise privée. Mais le Gouvernement a cru qu'eu égard à toutes les circonstances il devait être réduit, vu le chiffre très élevé de nos recettes à cause de l'expansion réalisée. J'avais espéré que l'on nous permettrait, et c'était le plan du contrat primitif, de placer nos lignes sur une base financière solide; qu'on nous permettrait d'édifier une réserve pour que nous n'ayons plus jamais besoin de redemander d'autres fonds au Gouvernement.

M. GRAY: Très bien!

M. SYMINGTON: Les avions deviennent désuets. L'industrie aéronautique évolue rapidement. Nos avions actuels ne nous seront peut-être d'aucune utilité après la guerre. J'en suis convaincu. J'avais espéré qu'à cette époque notre compagnie aurait été dans une situation telle vu le contrat avec le Gouvernement qu'elle ne serait pas obligée de lui redemander de fonds. Cependant, le Gouvernement a cru qu'il était sage d'agir comme il l'a fait, et naturellement,

nous nous sommes rendus volontiers à son désir. Sans cela, nous aurions eu une réserve probablement accrue d'un million de dollars; nos disponibilités nous auraient assuré une situation très forte, compte tenu des modifications nécessaires dans le matériel après la guerre. Inutile de revenir sur le passé.

M. BERCOVITCH: Combien avez-vous d'avions?

M. SYMINGTON: 18.

M. NICHOLSON: Si l'accroissement du volume de la poste aérienne se poursuit l'an prochain et que le taux de 45 cents est maintenu, quel sera le montant des bénéfices réalisés par les Postes durant l'année?

M. SYMINGTON: Nous prévoyons un surplus de \$24,000 dans notre budget.

M. NICHOLSON: Je parle des Postes.

M. SYMINGTON: Au point où en sont les choses, si les chiffres des Postes sont exacts, chaque livre de matières postales que nous transportons produit une augmentation de 100 p. 100 dans le surplus parce que le volume actuel de la poste aérienne absorbe toutes les dépenses. C'est entièrement une question de volume. Dès que le transport de la poste aérienne suffit au paiement des dépenses, tout ce qui est en plus constitue un bénéfice net.

M. NICHOLSON: Les chiffres que vous nous avez cités indiquent un énorme relèvement chaque année depuis 1938, s'il se maintient à ce taux il en résultera de beaux bénéfices pour les Postes?

M. SYMINGTON: En effet—mais je ne dirais pas “beaux bénéfices”— mais solde créditeur.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres pour nous faire voir ce que sera ce solde créditeur si cette augmentation se maintient?

M. SYMINGTON: Eh bien, chaque augmentation d'une livre de la poste aérienne rapportera aux Postes environ \$3.

M. JACKMAN: Vu le fait que plus le chiffre d'affaires de Trans-Canada est élevé, plus les bénéfices devraient être élevés, ou le pourcentage des bénéfices, je m'explique difficilement pourquoi le coefficient d'exploitation de Trans-Canada a tellement monté l'an dernier qu'il en est résulté une forte diminution des bénéfices nets, en dépit d'un fort accroissement des recettes d'exploitation et de ces facteurs cités par le président de Trans-Canada—l'augmentation des prix de l'essence et le paiement d'indemnités de vie chère. Je me demande s'il aurait l'obligeance de nous donner les chiffres de ces deux postes.

M. SYMINGTON: Je vous les obtiendrai. Je puis dire, cependant, que nos recettes en 1941 provenant du transport de la poste ne s'établirent qu'à 42 cents du mille de vol, au lieu de 53.86 en 1940; c'était dû à l'abaissement du taux par mille. Que l'on accroisse les dépenses ou diminue les recettes, le coefficient d'exploitation en est naturellement relevé. Trans-Canada ne pourra jamais modifier sensiblement son coefficient d'exploitation. S'il réalise des bénéfices le taux par mille s'abaisse, et s'il y a des pertes, naturellement ce taux s'élève. Il est donc difficile de parler de coefficient d'exploitation en vertu d'un contrat comme le nôtre. Je vous signalerai que nos recettes par mille de vol furent moindres de 11 cents .86 en 1941 qu'en 1942. C'est ainsi que nos recettes ont été moindres; mais, comme M. Harris l'a signalé à très bon droit, 53 p. 100 de nos affaires proviennent de la poste aérienne.

M. DONNELLY: Si vous êtes obligés de réduire vos taux selon vos bénéfices, vous n'édifierez jamais de réserve.

M. SYMINGTON: C'est la pure vérité que Trans-Canada ne pourra jamais édifier de réserve très considérable.

M. DONNELLY: Et si vous croyez, ainsi que nous le croyons tous, qu'à la fin de la guerre vos recettes vont diminuer, vos affaires seront compromises si vous n'avez pas de réserve.

M. SYMINGTON: Cela se peut. Tout dépend de ce que nous réserve l'avenir. J'ai mes idées là-dessus. Elles sont peut-être erronées; tout le monde a tendance à présumer que les affaires diminueront ainsi que le volume de la poste aérienne, que le grand public ne favorisera pas autant la poste aérienne que maintenant, et naturellement, les taux devront monter. Mon opinion est que ce sera le contraire; je crois que les déplacements aériens accuseront une très forte hausse. L'avenir le dira.

L'hon. M. HOWE: L'idée du Gouvernement était d'établir cette compagnie de façon qu'elle ne réaliserait jamais de bénéfices élevés, que sa situation serait toujours solide. Si elle avait une mauvaise année, elle en aurait ensuite une meilleure, et ainsi sa situation s'ajusterait en quelque sorte d'elle-même. Mais nous avons adopté le principe que son exploitation devrait être sûre; c'est-à-dire, qu'il faudrait toujours permettre à la compagnie de faire face à ses dépenses. Le ministère des Postes l'a subventionnée les trois premières années—il s'était attendu à la subventionner pendant cinq ans. Naturellement, la guerre a mis fin à cette période plus tôt que nous nous y attendions et nous avons demandé à la compagnie d'effectuer cet ajustement parce que l'an dernier fut une année de guerre et les recettes furent maigres. Nous avons cru que puisque la compagnie était en mesure d'offrir son concours elle devait le faire. C'est pourquoi nous avons effectué un ajustement brusque l'an dernier au lieu d'un ajustement automatique qui aurait été considérablement moindre.

M. GRAY: Malgré que je puisse me rendre compte de ce qu'ont fait le ministre et le Gouvernement, je suis d'avis que nous devrions au moins exprimer une opinion concernant l'établissement d'une réserve pour Trans-Canada. On nous a fait voir que la compagnie avait établi une organisation qui lui fait honneur. Elle fait du bon travail. Je crois que dans un avenir assez prochain, dès que nous aurons placé les lignes aériennes du pays sous la direction de Trans-Canada, il en résultera un consortium concurrent. Comme vous le savez, Trans-Canada a déjà acquis des lignes aériennes par tout le pays, et à moins que nous nous y préparions, nous serons acculés à la même situation où nous l'avons été quant aux chemins de fer. C'est mon opinion. Le Gouvernement et l'administration de Trans-Canada devraient étudier sérieusement une modification d'attitude afin d'établir une réserve. Autrement, entrevoir que nous serons acculés à une situation très sérieuse ces prochaines années.

Le PRÉSIDENT: La discussion est-elle terminée? Sinon, nous allons poursuivre.

M. MAYBANK: Comment la ligne qui vous fait concurrence se tire-t-elle d'affaires? En avez-vous connaissance; la suivez-vous?

M. SYMINGTON: Naturellement, nous ne la perdons pas de vue. Théoriquement, nous ne devrions pas avoir de concurrent et j'espère que le Gouvernement et le Parlement vont s'en tenir à cette attitude. Le plan d'après lequel Trans-Canada a été édifié était que celle-ci devant donner un service excellent et étendu dans un pays à population clairsemée devait exploiter tous les services de lignes principales ou services de la qualité de celui d'une voie principale. Le Gouvernement a dû faire de gros déboursés dans l'aménagement de terrains d'atterrissage, de communications radiotélégraphiques, de stations météorologiques, etc. L'existence de Trans-Canada est due aux fonds que lui a fournis le Gouvernement et à ceux qui lui viennent des Postes. Son exploitation est essentiellement gouvernementale. De plus, tous les services internationaux s'effectuant d'après des ententes entre les gouvernements devraient être exploités par les gouvernements intéressés. Est resté à l'initiative privée ce qui à la longue pourra se révéler le domaine le plus profitable; à savoir, le service des embranchements non à la hauteur du service de la ligne principale, plus le transport des marchandises dans le nord du pays—cela devrait être laissé à l'initiative privée; telle fut l'attitude exposée au Parlement et à l'administration des Lignes aériennes Trans-Canada. A mon sens, à moins que vous ne vouliez renouveler

l'aventure des chemins de fer, cette attitude devrait être maintenue, mais naturellement la décision vous en incombe, messieurs. Jusqu'ici on s'en est tenu à cette attitude; mais on voit dans la propagande et les journaux des indices de l'établissement de puissants réseaux aériens, ce qui laisse plutôt voir qu'on projette de nous faire concurrence. Je ne m'en inquiète pas; l'application de cette attitude repose sur le Gouvernement et le Parlement.

L'hon. M. HOWE: Bien entendu, il ne saurait être question de concurrence à ces Lignes avant que le Parlement ne modifie la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada. Cette loi les protège contre les services rivaux. Je ne crois pas que le Parlement soit jamais disposé à la modifier. Je ne vois pas pourquoi il le ferait. Cette concession appartient au peuple canadien. Bien qu'il pourrait abroger la loi pour admettre l'initiative privée, je ne crois pas qu'il le fasse.

M. SISSONS: Trans-Canada se propose-t-il d'étendre ses services en Alaska?

L'hon. M. HOWE: Oui, c'est le programme envisagé.

M. SYMINGTON: Trans-Canada se propose d'étendre ses services en Alaska; ils deviendraient internationaux. Une fois étendus à ce pays ils pourraient rayonner dans le monde entier. D'après moi, le Canada est appelé à occuper une situation très importante dans le domaine de l'aéronautique. Il se trouve sur le grand cercle, ce qui est la route la plus courte. Le Canada jouit d'une température stable. Il est inévitable qu'il participe aux services aériens transpacifique et transatlantique après entente avec les pays étrangers. Ces lignes aériennes dans les pays étrangers, à l'exception des États-Unis, appartiennent toutes aux gouvernements. L'État s'intéresse beaucoup sans nul doute à la situation du Canada dans le transport aérien, au-dessus des mers ou de toute autre région. Je suis d'avis que ce serait changer complètement d'attitude que de permettre la concurrence à Trans-Canada.

Voici les intentions générales de Trans-Canada—telles que nous les connaissons présentement, et toujours sous réserve des plans du Gouvernement et du Parlement—quel que soit le rôle du Canada dans le développement de ces services, celui-ci sera assuré par des embranchements de Trans-Canada. Nous avons édifié une organisation fondée sur un service, je puis le dire avec une fierté pardonnable, que l'on ne trouve nulle part ailleurs. Nous avons établi ce service progressivement. Nous avons démontré qu'il était possible. Je ne crois pas qu'il existe de ligne aérienne où que ce soit qui aurait pu faire parcourir à ses 18 avions 7,000,000 de milles sans accident. D'après ce que j'en sais, on n'a jamais entendu parler d'un tel record.

M. HARRIS: Vous avez eu quelques accidents.

M. SYMINGTON: Je parle par comparaison. Nous avons eu un accident, c'est vrai. Mais notre service est considéré sûr. Il a été édifié sur le principe de la sécurité d'abord. Il a été établi avant tout sur un service de terre excellent. C'est ce qui est nécessaire à toute ligne aérienne; le service de terre vient en premier lieu. Vient ensuite l'instruction des pilotes, parce que le facteur humain entre toujours dans cette question. Cependant, la bonne instruction donnée aux pilotes et le service de terre sont les premiers points essentiels à l'exploitation sûre d'une ligne aérienne. Après cela, bien entendu, il faut être constamment aux aguets afin que tout le monde soit à la hauteur; il faut surveiller la situation de près et compter sur la Providence. C'est ce à quoi revient l'exploitation d'une ligne aérienne.

Mais dès que Trans-Canada pourra se procurer du matériel voulu, j'entends des quadrimoteurs, il modifiera son service actuel à partir de Winnipeg et établira un service de Winnipeg à Port-Arthur et Fort-William, le Sault et Toronto. La ligne vers l'est se ramifiera, au lieu de se diriger vers North-Bay-Toronto et ses avions iront droit à l'est. Les avions de Toronto feront correspondance à Montréal et puis New-York, cette route étant la plus courte et survolant une région où la population est la plus dense. Mais avant que nous

ayons les quadrimoteurs il est dangereux de survoler les Grands Lacs. Mais ce service viendra, cela ne fait pas de doute, dès la fin de la guerre. Je répète qu'il se fera beaucoup de transport aérien international; il appartient sans doute au Parlement de prendre une décision sur ce point. Mais pour l'instant les Lignes aériennes Trans-Canada ne perdent pas de vue les services aériens qui se raccordent à leurs lignes afin d'éliminer la concurrence dans un service dont l'essentiel est de ne pouvoir endurer la concurrence, le coût par pied cube de transport ne le permettant pas; c'est un service trop coûteux.

M. SISSONS: Nous avons en main les rapports des journaux annonçant que les services de la Trans-Canada s'étendraient jusqu'en Alaska cette année. Pouvez-vous nous renseigner sur ce point?

M. SYMINGTON: Le service doit s'accroître dès que nous pourrons obtenir les avions. Nous avons fait la demande, et nous avons actuellement l'assentiment des autorités des Etats-Unis, afin de pouvoir obtenir ces avions cet automne, à compter du 1er août. Si nous les avons, je crois que le service pourra être inauguré; si nous ne les avons pas, le service ne sera pas inauguré. Tout dépend de l'état de la guerre et du matériel et des avions que nous pouvons nous procurer et cette dernière condition relève du gouvernement.

M. NICHOLSON: Quels tarifs doivent être payés par les autorités des postes pour le transport du courrier sur ces lignes futures?

M. SYMINGTON: Je ne puis vous le dire.

Le PRÉSIDENT: Très bien, continuez.

M. SYMINGTON: Nous en venons maintenant à:

Impôts et intérêts.....	199,221 24	197,186 20	2,035 04
Surplus	\$302,436 79	\$539,263 15	\$236,826 36

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$5,807,794, une hausse de \$1,215,411 ou de 26 p. 100 sur l'exercice précédent, ce qui révèle que la compagnie est bien en mesure d'accroître ses recettes. Le service des passagers accuse une augmentation de \$774,211, ou de 50 p. 100; celui du courrier, de \$225,758; les messageries et les revenus divers, de \$215,442. Depuis le 1er avril, le tarif de transport du courrier a été réduit de 60 cents à 45 cents par mille de vol. En partie par suite de cette diminution du tarif, en partie par suite de l'accroissement du nombre des voyageurs, les revenus provenant du transport du courrier formèrent 53 p. 100 du revenu total, relativement à 62 p. 100, en 1940 et à 70 p. 100, en 1939.

Les frais d'exploitation ont été de \$5,306,136, une augmentation de \$1,450,202, ou de 38 p. 100 par rapport à l'année précédente. Près de la moitié de cette hausse est attribuable au développement des divers services; on doit attribuer le reste à la hausse du coût de la main-d'œuvre et des matériaux par suite de la guerre. Les salaires ont augmenté de \$597,398; l'essence et l'huile, de \$285,883; les matériaux et les accessoires, de \$359,403; les loyers, les frais de bureaux, de publicité et les dépenses diverses, de \$138,903; la dépréciation et les assurances, de \$68,615.

M. HARRIS: Au sujet de la dépréciation et des assurances, j'aimerais vous demander quelle fut la dépréciation pour l'année 1941.

M. SYMINGTON: Elle fut de \$567,953.87 pour les avions, de \$140,571.12 pour les installations au sol, soit un total de \$707,000.

M. HARRIS: Bien. Quel fut le coût de l'assurance pour l'année 1941?

M. SYMINGTON: Je vais vous donner le renseignement dans un instant. L'assurance fut de \$340,930.87 en 1941.

M. HARRIS: A qui les primes furent-elles payées? Furent-elles partagées entre un certain nombre de compagnies d'assurance?

M. SYMINGTON: Oh! nous avons ici des pages pleines de noms.

M. HARRIS: Quelle est la rubrique principale? Par exemple, les 18 avions dont vous avez parlé. Ils sont assurés, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Les 18 avions sont assurés, mais nous avons notre propre assurance contre les accidents, pour les chutes d'avions.

M. HARRIS: Vous avez votre assurance contre les chutes d'avions. Avez-vous une assurance contre les accidents?

M. SYMINGTON: Non.

M. HARRIS: Quel est le nom de la compagnie ou de la société qui s'occupe de l'assurance contre les accidents?

M. SYMINGTON: C'est la *British-America Insurance Company Limited*.

M. HARRIS: Où a-t-elle ses bureaux?

M. SYMINGTON: A Toronto. Je puis vous lire la liste de leurs genres d'assurance: incendie, durant une envolée ou sur terre, \$1,494,400; transport, non durant une envolée; tempête de vent, non durant une envolée; dommage causés sur terre, non durant une envolée.

M. HARRIS: Qui a l'assurance contre les accidents durant une envolée?

M. SYMINGTON: La même compagnie.

M. HARRIS: Les réclamations en rapport avec la chute d'avion à Armstrong ont-elles été réglées ou sont-elles encore en litige?

M. SYMINGTON: Elles ont presque toutes été réglées, sauf celles qui sont encore devant la Cour et je crois que la compagnie d'assurance va interjeter appel.

M. HARRIS: Qui va interjeter appel?

M. SYMINGTON: La compagnie d'assurance.

M. HARRIS: Qui représente la compagnie d'assurance? Est-ce un organisme canadien?

M. SYMINGTON: Oh! oui. C'est la compagnie en question, la *British-American Insurance Company*.

M. HARRIS: Dont le siège social est à Toronto?

M. SYMINGTON: Dont le siège social est à Toronto.

M. HARRIS: Combien y a-t-il eu de réclamations de réglées?

M. SYMINGTON: Sept ont été réglées et deux sont encore en litige.

M. HARRIS: Et les deux qui sont en litige vont être portées en appel, à ce que je comprends.

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Par la compagnie d'assurance canadienne intéressée?

M. SYMINGTON: Oui. Je puis vous dire que l'appel a pour but apparent de régler un point de droit. Je ne crois pas qu'il y ait d'objection au montant mentionné dans le verdict. Il existe, comme vous le savez sans doute, une doctrine dite "*res ipsa loquitur*" qui signifie "la chose s'explique d'elle-même". Si cette doctrine s'applique à la compagnie de transport aérien, il y aura une responsabilité d'établie dans tous les cas. La compagnie d'assurance tient à savoir si la doctrine s'applique ou non, et la cause en question est particulièrement propice. Si la doctrine s'applique de fait, elle pourra avoir une répercussion importante sur nos exploitations à venir, dans les cas où le jury ne peut trouver qu'il y a eu négligence. La doctrine se base sur la question de droit suivante: dans le cas d'un accident y a-t-il responsabilité? Je comprend que la compagnie cherche à faire éclaircir ce point.

M. HARRIS: Quel est le coût total des primes à date?

M. SYMINGTON: \$340,000, et ce montant couvre un grand nombre de primes, monsieur Harris. Il couvre aussi plusieurs genres différents d'assurance. J'ai été

étonné lorsque nous en sommes venus à les examiner. Je puis vous lire les en-têtes, si vous le désirez.

M. HARRIS: Monsieur le président, pouvons-nous inscrire cela au dossier? Nous permettez-vous de l'inscrire?

Le PRÉSIDENT: Si c'est le bon vouloir du Comité, je ne m'y oppose pas.

M. SYMINGTON: Nous fournirons les en-têtes des assurances que nous possédons.

M. HARRIS: J'allais demander une autre question au témoin. Quelle proportion y a-t-il entre les primes d'assurance et la responsabilité, ou le coût, si la compagnie possède sa propre assurance?

M. SYMINGTON: Nous avons étudié cette question la semaine dernière, monsieur Harris. Je crois qu'il y a certains genres d'assurance que nous pourrions prendre à notre compte, maintenant que notre situation s'améliore.

M. HARRIS: N'est-il pas vrai que les compagnies de chemin de fer n'ont pas, en principe, d'assurances aussi considérables que celles des lignes de transport aérien?

M. SYMINGTON: C'est vrai, à cette exception près: les compagnies de chemin de fer, tout comme les lignes de transport aérien, s'assurent contre tout ce qui est de la nature d'une catastrophe, dans tous les cas où une forte somme d'argent est en jeu, où la compagnie peut subir des dommages, où le risque peut être plus grand qu'à l'ordinaire.

M. HARRIS: Monsieur le président, les Lignes aériennes Trans-Canada procèdent-elles comme les chemins de fer Nationaux eu égard aux assurances, ou en prenant ces divers détails en particulier—voici ce à quoi je veux en venir, monsieur le président: un certain nombre de polices d'assurance émises au nom des Lignes aériennes Trans-Canada pour services rendus par les compagnies d'assurance ne s'appliquent pas au cas des chemins de fer Nationaux et j'aimerais à me faire expliquer pourquoi l'une de ces administrations juge nécessaire de posséder certains genres d'assurance, alors que l'autre administration juge que ces assurances ne sont pas nécessaires.

L'hon. M. HOWE: Je crois que cela s'explique du fait que, dans ce cas, un seul accident d'avion pourrait faire disparaître tout le capital de la compagnie, si cet accident était très grave. Une compagnie de chemin de fer n'a pas à s'assurer contre un risque de ce genre. Par exemple, les navires de la *Canadian National Steamships* sont assurés; la perte d'un de ces navires balayerait tout le capital de cette compagnie.

M. HARRIS: Je demande que cette déclaration soit faite d'une manière aussi générale que possible.

M. SYMINGTON: La compagnie Trans-Canada s'occupe de ses assurances bien à part de la compagnie de chemin de fer.

M. BERCOVITCH: Quelle est la dépréciation totale?

M. SYMINGTON: Voulez-vous dire la réserve actuelle ou la dépréciation annuelle? Je crois que je puis vous donner la dépréciation annuelle.

L'hon. M. HOWE: Elle se trouve à la dernière page.

M. SYMINGTON: La dépréciation à date est de \$1,878,365.86, à l'exclusion de l'avion d'Armstrong, l'avion qui fut victime d'un accident.

M. NICHOLSON: Dois-je comprendre que le coût de l'assurance inclut les pertes subies à Armstrong?

M. SYMINGTON: Ce n'est pas ce que je comprends.

M. NICHOLSON: Puis-je savoir ce qui fut payé aux personnes à la charge des victimes de cet accident d'avion? Quelle somme leur fut versée dans le cas d'un accident de ce genre?

M. SYMINGTON: Elles reçoivent la somme convenue par le règlement de la réclamation, ou la somme accordée par le jury.

M. NICHOLSON: Ces sommes doivent-elles être inscrites au dossier?

Le PRÉSIDENT: M. Harris a demandé de les ajouter au dossier. J'aimerais vous recommander, messieurs, d'écouter attentivement l'échange de propos entre le témoin et celui qui l'interroge. Cela vous éviterait de poser les mêmes questions plusieurs fois, ce qui retarde le Comité. Veuillez continuer, monsieur Symington.

M. HARRIS: Réglons cette question d'abord, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. HARRIS: La question posée était la suivante: Quelle fut la compensation payée dans le cas de l'accident à Armstrong? Tout le monde sait qu'elle devrait être inscrite au dossier. Des députés ici présents ont posé cette question.

Le PRÉSIDENT: Il a posé une question que vous aviez posée vous-même et pour laquelle vous avez reçu une réponse.

M. NICHOLSON: Je ne crois pas qu'il s'agisse de la même question.

M. HARRIS: Je ne le crois pas non plus et j'appuie monsieur Nicholson.

M. SYMINGTON: Je n'ai pas le chiffre exact devant moi, car le verdict fut rendu en 1942, mais monsieur Larson m'informe que le verdict accorda \$19,400 dans ce cas particulier.

M. HARRIS: Vous voulez parler des deux réclamations contestées?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Quelles sommes furent payées quant aux réclamations réglées hors de Cour?

M. SYMINGTON: \$47,361.45 en tout.

M. HARRIS: C'est là le montant total?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Combien de réclamations?

M. SYMINGTON: Je crois qu'il y en eut sept.

M. HARRIS: Et le montant en litige est de \$19,000. Merci.

M. SYMINGTON: Je dois dire que ces règlements furent faits par la compagnie d'assurance, et non par nous.

M. HARRIS: Et ces derniers furent contestés par la compagnie d'assurance?

M. SYMINGTON: Oui. Naturellement, les règlements furent conclus conformément à la police d'assurance. La compagnie d'assurance s'occupe de ces réclamations.

M. HARRIS: Si l'on me permet de faire une autre remarque, je dois dire que les règlements de réclamations ont été raisonnablement justes, monsieur le président, à mon avis. Pour ce qui est des deux autres cas, un profane comme moi ne sait rien des réclamations contestées. Les indemnités en sont inférieures à celles payées dans les réclamations qui furent réglées. Je ne vois pas pourquoi nous devrions demander à ces malheureux, dans les deux causes citées plus haut, de subir les retards et les difficultés qui résultent de cette situation. Je sais qu'ils sont placés dans des circonstances pénibles et que des particuliers ont dû venir à leur aide pour assurer leur subsistance.

L'hon. M. HOWE: Comment savez-vous cela?

M. HARRIS: J'ai fourni de l'argent de ma poche. Est-ce suffisant?

L'hon. M. HOWE: Dans le cas des deux réclamations contestées?

M. HARRIS: Oui. Je préférerais que les journaux n'en parlent pas.

M. GRAY: Comprenez-vous bien que la Trans-Canada n'est pas en cause, mais bien une compagnie privée?

M. HARRIS: Très bien.

M. GRAY: Je crois que cela doit être clair pour nous tous maintenant.

M. HARRIS: Je ne veux pas critiquer la Trans-Canada. Il s'agit d'un cas qui pourrait jeter du discrédit sur toute la compagnie si on ne le règle pas promptement. En me basant sur la preuve fournie à date, je prétends que les compagnies d'assurance qui émettent des polices où elles acceptent la responsabilité de ces risques devraient être de tout premier ordre, afin de maintenir le prestige du nom des lignes aériennes Trans-Canada lorsqu'il s'agit de compensations à la suite d'un accident.

M. SYMINGTON: A ce propos, je puis dire que cette compagnie est, à mon avis, une des meilleures qui soient. J'ajouterai que nous avons fait tout ce que nous pouvions pour en arriver à un règlement, mais ils ont évidemment le droit de refuser. Quant à nous, nous n'aimons pas la publicité qui entoure cette affaire.

M. HARRIS: Nous non plus.

Le PRÉSIDENT: Ensuite.

M. SYMINGTON: Exploitation et développement:

La longueur des lignes exploitées, au 31 décembre, s'élevait à 4,024 milles et le parcours quotidien, à 18,764 milles, une augmentation respective de 362 milles et de 3,620 milles. Les avions ont parcouru 6,384,651 milles payants, relativement à 4,770,219 milles en 1940, une hausse de 1,614,432. Ils ont complété 97.2 p. 100 de leur parcours réalisable. Le total des milles de vol, y compris l'entraînement, a été de 7,274,815, contre 5,258,984 en 1940.

M. HAZEN: Que dites-vous au sujet des milles concernant l'entraînement?

M. SYMINGTON: Cela veut dire l'entraînement des pilotes et la vérification des examens de pilotes.

Le PRÉSIDENT: Continuez.

M. SYMINGTON: Service des passagers.

En 1941, le nombre de passagers payants a été de 85,154, chiffre que l'on compare à 53,180 en 1940, une augmentation de 31,974, ou de 60 pour 100; chaque passager a parcouru, en moyenne, 520 milles, relativement à 551 milles en 1940. La relation entre le nombre de passagers et le nombre de places a été de 67 pour 100, en regard de 63 pour 100 l'année précédente; dans les avions affectés au service transcontinental, ce pourcentage a été de 71 relativement à 66 en 1940.

Pour la commodité des voyageurs, on a inauguré un bureau central de retenue de fauteuils en vue de contrôler le nombre de places disponibles à chaque envolée.

Tout comme les autres compagnies aériennes du continent, Trans-Canada a enregistré des pertes de revenus du fait que nombre de personnes ne prennent pas place au départ ou remettent, à la dernière minute, le fauteuil qu'elles avaient retenu. On a pris les dispositions nécessaires pour améliorer cette situation.

M. HANSON: Quelles mesures ont été prises à cet égard?

M. SYMINGTON: Ce que nous faisons ou essayons de faire est de téléphoner continuellement aux gens, et trois heures avant le départ ils doivent prendre leur billet et décider de faire le voyage, sans cela ils ne peuvent pas avoir de place. Cela donne d'assez bons résultats, mais je n'en suis pas encore entièrement satisfait.

M. DONNELLY: Y a-t-il des tarifs spéciaux pour l'armée ou la marine ou les membres de la milice?

M. SYMINGTON: Non, monsieur, il n'y a pas de tarifs spéciaux; il existe quelques privilèges dans les "cas d'urgence", dont le nombre est limité. Ils doivent émaner du ministère ou de l'officier commandant à Vancouver ou Halifax et ils sont soumis à des règles précises. Mais dans le service militaire ces "cas

d'urgence" existent et quelqu'un doit céder sa place. Mais il n'y a pas d'es-compte ou de billet de faveur.

M. DONNELLY: Pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage des passagers militaires?

M. SYMINGTON: Nous l'avons calculé à 80 p. 100.

M. DONNELLY: 80 p. 100?

M. SYMINGTON: Ce ne sont pas les membres des services, mais les personnes directement engagées dans les travaux de guerre, manufactures, munitions et tout cela. Ces 80 p. 100 représentent les gens qui voyagent pour les besoins de la guerre.

M. SHAW: Je juge d'après ce qui a été dit ici qu'il n'y a pas eu de changements dans les tarifs de passagers; est-ce exact?

M. SYMINGTON: Oui.

M. SHAW: Comment sont les tarifs actuels par comparaison avec ceux en vigueur à l'inauguration du service?

M. SYMINGTON: Ils sont les mêmes.

M. SHAW: D'après ce qui a été dit précédemment, je crois comprendre que le service aéro-postal est l'objet de révisions ou réductions de manière, comme vous l'avez dit, à éviter un trop gros surplus d'exploitation; en d'autres termes, vous ne cherchez pas à amasser un surplus appréciable, et pour le réduire vous diminuez le tarif des lettres par avion. A-t-on songé à diminuer le tarif des passagers?

M. SYMINGTON: La question n'a pas été étudiée. Les tarifs de passagers sont les tarifs fixés par la Commission—déposés à la Commission—et sont les mêmes que ceux des Etats-Unis dans les lignes concurrentes.

L'hon. M. HOWE: Cela est prévu dans la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. DONNELLY: Si la guerre vous fournit 80 p. 100, il me semble que votre idée d'accumuler une réserve est absolument bien fondée.

M. SYMINGTON: Probablement, monsieur, mais quand je dis que c'est par suite de la guerre, c'est une guerre commerciale, et je crois qu'un grand nombre de ces entreprises existeront encore après la guerre; il faut l'espérer du moins.

L'hon. M. HOWE: Si nous avions le double de matériel nous pourrions vendre deux fois plus de places. Le service est loin d'être à la hauteur des besoins. Je ne crois pas que les voyages diminueront après la guerre.

M. JACKMAN: En ce qui concerne le service aéro-postal, malgré la diminution du tarif par livre payé par les Postes, le Trans-Canada a reçu \$225,758 de plus pour ce service, et l'augmentation du service des passagers, des messageries et autres a été encore plus sensible. Je me demande comment il se fait que le témoin puisse dire que l'augmentation du quotient d'exploitation est due à la diminution du tarif par livre.

M. SYMINGTON: L'amélioration dans le service aéro-postal est due à l'augmentation de parcours et nous sommes payés pour le courrier à raison de tant par mille. Dès que le parcours augmente, les frais augmentent également et au lieu de recevoir 60 cents nous en avons reçu 45 tandis que nos dépenses sont restées les mêmes ou sont devenues plus fortes sur le plus grand parcours.

M. JACKMAN: Le supplément de courrier ne vous coûte pas autant.

M. SYMINGTON: Nous ne touchons rien pour le coût additionnel de courrier, c'est le parcours qui compte. Ce sont les Postes qui bénéficient de l'augmentation de courrier; nous recevons notre tarif même quand nous ne transportons aucune lettre. Ce qui est en plus va aux Postes. Le courrier peut devenir excessivement pesant et ce sont les Postes qui en bénéficieront tandis que cela sera à notre

désavantage puisqu'il y aura plus de poids à transporter et nous ne recevons pas davantage.

M. JACKMAN: Vous avez reçu \$225,000.

M. SYMINGTON: Nous avons reçu cette somme parce que le parcours a été augmenté d'Halifax à Moncton et de Toronto à New-York et que nous avons ajouté un service entre Toronto et Montréal. Nos recettes augmentent quand nous augmentons le parcours, mais elles ne sont pas augmentées par un plus grand poids de courrier—c'est l'augmentation du parcours qui fait monter nos recettes. Je vois que vous ne comprenez pas encore très bien. Notre contrat est à raison de tant par mille pour un parcours approuvé par les Postes, de sorte que si nous ajoutons, par exemple, un service de Toronto à New-York, nous avons une augmentation de parcours en vertu de notre contrat avec les Postes.

M. BERCOVITCH: Que vous transportiez du courrier ou non?

M. SYMINGTON: Oui, que nous transportions du courrier ou non. Mais les Postes ont le droit de s'en servir pour le courrier, et si le courrier est lourd nous sommes obligés de laisser des sièges de passagers vacants parce que les Postes ont le premier choix. C'est-à-dire que plus le courrier est lourd, moins nous pouvons prendre de passagers. Nous ne touchons pas davantage pour cela, mais nos recettes proviennent de l'augmentation de parcours.

M. DONNELLY: Vous recevez tant par livre pour chaque mille de vol.

M. SYMINGTON: Non. Tant par mille; le poids n'a rien à y voir.

M. DONNELLY: Par exemple, si vous organisez deux services à travers le continent, vous recevez paiement pour double parcours.

M. SYMINGTON: Oui.

M. NICHOLSON: Le ministre a mentionné que vous pourriez employer un plus grand nombre d'avions. Je remarque que le pourcentage de passagers est de 71 p. 100; est-ce là le plus haut pourcentage que vous espérez atteindre?

M. SYMINGTON: Ma foi, c'est un pourcentage qui est considéré assez élevé. Prenez un avion qui part de Vancouver pour aller à Halifax. Je suppose qu'il n'y a pas un passager sur dix qui fasse le voyage complet. Un passager peut s'arrêter à Lethbrige et si nous n'en prenons pas un autre à sa place à Lethbridge, nous avons un siège vacant. Si nous pouvions embarquer un nouveau passager chaque fois que nous en débarquons un, nous serions toujours au complet. Très souvent nous partons de Vancouver avec un avion au complet; un passager débarque à Lethbrige et nous ne prenons personne à sa place jusqu'à Winnipeg, ce qui fait tomber notre pourcentage au-dessous de 70 p. 100. Vous ne pouvez pas tenir à 100 p. 100 ou à peu près, le pourcentage des passagers dans un avion qui fait des arrêts—sauf quand il va directement d'un point à un autre; 71 p. 100 est considéré comme un bon pourcentage.

M. DONNELLY: Quel est le pourcentage aux Etats-Unis?

L'hon. M. HOWE: Il n'y a pas de réseau qui atteigne 70 p. 100. Ils nous ont toujours dit que c'était impossible. Trans-Canada a le plus haut pourcentage.

M. SYMINGTON: Dans l'industrie, 65 p. 100 est considéré comme le point de saturation.

M. BERCOVITCH: C'est la même chose dans les hôtels.

M. POULIOT: Est-il possible de connaître le volume de courrier envoyé par les différents ministères du Gouvernement et celui du public?

M. SYMINGTON: Je ne peux pas vous le dire, monsieur. Je crois que les Postes devront vous renseigner à ce sujet.

M. POULIOT: Y a-t-il des fonctionnaires des Postes ici?

M. SYMINGTON: Je l'ignore.

M. POULIOT: Pourrait-on les faire venir pour nous donner ce renseignement?

Le PRÉSIDENT: Oui, vous pouvez les faire venir si vous le demandez; si vous voulez leur faire subir un interrogatoire.

M. POULIOT: Je veux connaître la quantité de courrier aérien envoyé par les différents bureaux du Gouvernement par comparaison avec les lettres du public.

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, si les membres du Comité désirent que les fonctionnaires des Postes viennent répondre à ces questions, nous allons les inviter à venir.

M. SYMINGTON: Je suppose qu'on pourrait dire que notre courrier d'Ottawa n'est pas hors de proportion avec notre courrier des autres centres, si vous voulez parlez des bureaux du Gouvernement ici à Ottawa.

M. POULIOT: Cela pourrait s'appliquer aux bureaux du Gouvernement dans tout le pays.

M. SYMINGTON: Probablement, mais nous n'avons pas les moyens de le vérifier. Les sacs de lettres nous arrivent et nous les remettons aux bureaux de poste aux points de livraison.

M. JACKMAN: Je me demande si le témoin pourrait nous dire comment on calcule le nombre de passagers voyageant pour les affaires du Gouvernement ou appartenant aux services armés?

M. SYMINGTON: Nous faisons périodiquement des vérifications de trafic dans les lignes aériennes. Nous sommes obligés de nous tenir en contact étroit avec les passagers, non seulement pour communiquer avec eux ou pour savoir où sont les affaires, mais aussi au sujet des préférences en faveur des affaires de guerre par opposition aux affaires particulières.

M. JACKMAN: Les seules priorités accordées par Trans-Canada sont celles pour les membres des services armés?

M. SYMINGTON: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Passons au sujet suivant.

M. SYMINGTON: Service aéro-postal:

Le volume de courrier aérien transporté est remarquablement plus considérable. Les milles de vol de courrier ont augmenté de 34 p. 100; le poids, de 50 p. 100 et la livre-milles, de 60 p. 100, révélant une augmentation de volume par envolée et un plus fort revenu pour le service des Postes. Le poids du courrier est de quelque 5,000 livres par jour, soit environ un quart de millions de lettres. Dans l'avion transcontinental de nuit, le poids du courrier est parfois si considérable qu'il exige le refus de voyageurs.

M. NICHOLSON: J'ai demandé quels étaient les taux payés par les lignes secondaires pour le transport du courrier. On a répondu ne pas posséder ce renseignement parce que les taux ont été réduits de 60 à 45. Il me semble qu'on devrait posséder le renseignement: les taux payés par le ministère des Postes aux lignes rivales.

M. SYMINGTON: C'est possible, mais notez que notre taux est fixé par une loi du Parlement canadien qui décreète qu'il doit être de 60 cents, et chaque année un compte est dressé indiquant s'il y a eu profit ou perte. Si nous réalisons un bénéfice le tarif postal est réduit et si nous subissons une perte, il est augmenté. La loi ne tient aucun compte de ce qui peut-être payé à une ligne desservant le Nord du pays; c'est une chose distincte et le taux est fixé par la loi même.

M. NICHOLSON: Avez-vous bien dit que la réduction n'aurait pas dû être opérée pour quelque temps?

M. SYMINGTON: La réduction effectuée au mois d'avril dernier n'aurait pas dû se produire avant l'heure actuelle—au moins avant le 31 décembre.

M. NICHOLSON: On a insisté pour vous faire réduire le taux?

M. SYMINGTON: Le gouvernement a dit: Vous faites trop de bénéfice; nous sommes en temps de guerre et nous voulons que vous réduisiez votre taux. Malgré nos protestations le taux a dû être réduit.

M. DONNELLY: Je crois qu'à l'heure actuelle il y a un service quotidien ou bi-quotidien entre Regina et Moose-Jaw et Regina et Saskatoon; cela est-il sur le Transcontinental?

M. SYMINGTON: C'est le service des prairies, le service aérien du Pacifique-Canadien. C'était autrefois le service aérien des prairies.

Le PRÉSIDENT: Ensuite.

M. SYMINGTON: Service Air-Express.

Ce service continue d'être achalandé à cause de sa vitesse et de ses avantages. En 1941, la compagnie a transporté 173,192 livres de colis contre 105,788 livres en 1940, une augmentation de 64 pour 100. La moyenne de milles parcourus par chaque colis a été de 1,400 milles, soit la distance approximative qui sépare Montréal de Winnipeg.

A la suite de l'inauguration du service Toronto-New-York, on a conclu des arrangements avec la Railway Express Agency et le service des messageries du Canadien-National pour la livraison entre divers endroits au Canada et aux Etats-Unis.

M. SHAW: Ces tarifs de messageries sont-ils aussi fixés par la loi?

M. SYMINGTON: Non, il sont fixés par une commission; seul le tarif postal est fixé par la loi.

M. SHAW: A-t-on pris quelque initiative au sujet des tarifs de messageries?

M. SYMINGTON: Non, il sont fixés par la commission des Transports, approuvés par elle. Les taux sont les mêmes aux Etats-Unis et au Canada.

M. SHAW: Combien souvent sont-ils révisés par la Commission?

M. SYMINGTON: Quand quelqu'un se plaint à la Commission que les taux ne sont pas raisonnables, il y a audience.

M. SHAW: Je suppose que n'importe qui peut porter plainte.

M. SYMINGTON: Oui.

M. SHAW: Et que cette plainte est déposée à la Commission.

M. SYMINGTON: Oui.

M. DONNELLY: Comment les tarifs du service air-express se comparent-ils avec les tarifs-messageries des chemins de fer?

M. SYMINGTON: Ils sont naturellement beaucoup plus élevés.

M. DONNELLY: Sur quelle base peut-on les comparer?

M. SYMINGTON: Pour moi la comparaison n'est pas possible, mais les tarifs du service air-express sont beaucoup plus élevés; ils sont au moins le triple ou le quadruple des autres. En réalité, le service air-express n'est utile qu'en cas d'urgence et personne ne s'en sert régulièrement. Si quelqu'un désire des fleurs naturelles ou une pièce de machine sans délai, il n'hésite pas, pour gagner du temps, à payer le supplément exigé pour un tel service.

Nouveaux services—

On a prolongé, le 16 avril, le parcours de Moncton à Halifax. L'envolée de Montréal à Halifax s'effectue en moins de quatre heures. Ce service répond à un besoin bien déterminé et a pris un vif essor.

La Commission de l'aéronautique civile des Etats-Unis a autorisé l'établissement d'un service entre Toronto et New-York. On s'est entendu avec les autorités de la ville de New-York pour établir le terminus à l'aérodrome La Guardia, et avec les *American Air Lines* pour l'utilisation des installations au sol de cette compagnie. Deux départs quotidiens marquèrent l'inauguration de ce service le 10 mai, et le 6 juin, on y

affecta trois avions. Les correspondances des passagers, du courrier et des messageries à destination de divers endroits des Etats-Unis et avec les services transatlantiques, des Caraïbes et de l'Amérique du Sud, sont très faciles.

M. HANSON: Le ministre a dit qu'un nouveau service serait établi à l'intention de Sydney. Savez-vous quand ce service fonctionnera?

M. SYMINGTON: Ce service commencera à fonctionner demain. L'itinéraire en a été parcouru depuis le mois d'avril, pour fins de reconnaissance, et le service sera inauguré le 1er mai.

M. EMMERSON: Ce prolongement ne s'étend-il qu'à Sydney?

M. SYMINGTON: Non, il s'étend à Terre-Neuve.

M. JACKMAN: Existe-t-il maintenant des services entre les Etats-Unis et le Canada?

M. SYMINGTON: Il existe un service de Seattle à Vancouver, un service de la *Western Air Line* ayant Lethbridge pour terminus, un service de Minneapolis à Winnipeg exploité par les *North-West Lines* et, enfin, un service des *North-eastern Lines* aboutissant à Moncton.

L'hon. M. HOWE: Montréal est aussi desservi par une route aérienne de ce genre.

M. SYMINGTON: Je ne saurais dire si ce service n'a pas été primitivement établi par la *Canadian Colonial Company*. Je crois qu'il est maintenant exploité par une *Colonial Company* américaine.

M. JACKMAN: A l'heure actuelle, il n'y a pas de service semblable pour Toronto.

M. SYMINGTON: Mais oui.

L'hon. M. HOWE: Les *American Air Lines* exploitent un service Buffalo-Toronto.

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. JACKMAN: Le service de Toronto à Buffalo est le seul qui fasse concurrence à Trans-Canada.

M. SYMINGTON: Oui, c'est le seul, et il ne nous fait guère concurrence car ce n'est pas un service direct. Nous nous rendons à New-York en deux heures, et le service en question ne peut rivaliser avec le nôtre sur ce point.

M. BERCOVITCH: Deux heures à partir de Montréal?

M. SYMINGTON: Non, à partir de Toronto.

M. HANSON: En ce qui concerne le service de Spokane à Fairbanks, Alaska, est-il permis aux avions de prendre des passagers canadiens?

M. SYMINGTON: Je ne le crois pas, monsieur.

M. HANSON: Il existe deux services.

M. SYMINGTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Passons au poste suivant.

M. SYMINGTON: Service à l'Île du Prince-Edouard:

Le 15 avril, les *Canadian Airways Limited* discontinuèrent le service entre Moncton, Summerside et Charlottetown. A la demande du ministre des Postes, Trans-Canada maintint un service temporaire jusqu'au 8 décembre, alors que ce ministère confia le service aux *Maritime Central Airways Limited*.

Propriétés et matériel—

Avions: Au 31 décembre 1941, Trans-Canada possédait le matériel de vol suivant:

12 avions Lockheed 14-H, bi-moteurs Pratt & Whitney Hornet de 850 c.v. chacun;

6 avions Lockheed Lodestar, bi-moteurs 1,200 c.v., Wasp., à double rangée de cylindres, de Pratt & Whitney.

On a retiré du service au cours de l'année, le matériel suivant: deux avions Lockheed 14-H réquisitionnés par l'Etat, et un avion Lockheed 14-H détruit dans un accident à Armstrong, accident dont il est fait mention dans le rapport de 1940.

Pour remplacer ces trois appareils et subvenir à l'augmentation du transport aérien, l'Office de production, à Washington, a alloué à Trans-Canada six avions Lockheed Lodestar, et leur livraison aura lieu en août et en septembre prochains.

Trans-Canada a aussi fait l'acquisition de bi-moteurs Wasp pour remplacer les moteurs Hornet dans les appareils Lockheed 14-H. On a fait des études à ce sujet et les moteurs sont en bonne voie de livraison. On s'attend à ce que la mise en place soit terminée à la fin de l'été 1942.

M. JACKMAN: Si je me souviens bien, lorsque nous avons étudié la question du matériel, il y a près de deux ans, j'avais laissé entendre qu'il ne conviendrait peut-être pas pour Trans-Canada de multiplier ses services étant donné que l'Angleterre avait un besoin urgent de gros avions. J'ai été satisfait de la réponse qu'on m'a donnée à l'époque, à savoir que les avions en question ne serviraient pas aux fins de guerre et qu'ils étaient construits par une compagnie qui n'avait pas de commandes du Gouvernement américain, mais j'ai lu dernièrement, dans un journal américain, que Trans-Canada avait dû céder quelques-uns de ses appareils pour fins de guerre ou pour faciliter les envolées transatlantiques.

M. SYMINGTON: Ces appareils ont été réquisitionnés pour le transport des militaires sur ce continent.

M. JACKMAN: Combien d'appareils avez-vous dû céder?

M. SYMINGTON: Deux.

L'hon. M. HOWE: Il n'a pas été nécessaire de les réquisitionner, nous les avons donnés.

M. JACKMAN: Les sociétés américaines de transport aérien avaient déjà donné les leurs.

L'hon. M. HOWE: Non, c'est nous qui avons donné les deux premiers des appareils nécessaires à l'exécution du plan. Pourquoi prétendez-vous une chose pareille? Nous avons donné les deux premiers des appareils qui ont été mis en commun.

M. JACKMAN: J'ai soulevé le point pour m'assurer que nous faisons notre part.

L'hon. M. HOWE: On nous a demandé de prendre l'initiative et nous l'avons fait. Nous avons donné les deux premiers des avions qui ont été mis en commun.

M. JACKMAN: Ainsi, Trans-Canada est la première société de transport aérien du continent à donner des avions pour service de guerre.

L'hon. M. HOWE: Ces appareils sont allés à la masse commune. Il en fallait cinquante pour service outre-mer.

M. JACKMAN: Je ne connais rien de cette mise en commun, mais je sais bien que les sociétés américaines de transport aérien ont donné quelques-uns de leurs avions; l'article que j'ai lu disait que Trans-Canada avait fait la même chose sur les instances des sociétés américaines.

L'hon. M. HOWE: Vous ne devriez pas ajouter foi à tout ce qui est publié, surtout dans les journaux isolationnistes.

M. BERCOVITCH: Quelle est la durée moyenne d'un avion?

M. SYMINGTON: Sa dépréciation est atteinte au bout de quatre ans, mais il dure en moyenne plus longtemps que cela.

M. DONNELLY: Après quelle période de vol chacun de vos avions subit-il une revision complète?

M. SYMINGTON: Après 600 milles de vol. Chaque appareil qui atterrit est vérifié, mais après 600 milles de vol, il subit une revision complète.

M. DONNELLY: Où ce travail est-il exécuté?

M. SYMINGTON: La plupart du temps à Winnipeg. Nous y avons un atelier très bien outillé.

Le PRÉSIDENT: Le poste suivant.

M. SYMINGTON: Installations au sol:

L'aéro-hangar de la compagnie construit à l'aérodrome de Montréal, à Dorval, d'après des ententes conclues avec le ministère des Transports, a été terminé pendant l'été. Les *Canadian Colonial Airways*, les *Northeast Inc.* et les *Quebec Airways Limited* se sont entendus avec Trans-Canada pour l'utilisation des installations au sol de cet aérodrome.

AÉRODROMES

Dès les débuts de l'année, le ministère des Transports a assumé l'exploitation des aérodromes municipaux de Vancouver, Lethbridge, Calgary, Edmonton, Regina et Winnipeg. Cette mesure a été rendue nécessaire pour maintenir un service uniforme à cause de la plus grande utilisation de ces aérodromes par l'aéronautique militaire. Tous les aérodromes utilisés par la compagnie, au Canada, sont maintenant sous le contrôle direct de l'Etat.

Le ministère des Transports a continué à développer le programme d'amélioration des pistes, des champs d'atterrissage et des modes d'éclairage et de navigation aérienne, tant aux champs d'atterrissage des terminus qu'aux aérodromes de secours et intermédiaires. Par suite de la circulation intense des appareils de l'aviation militaire et civile au pays, le ministère étudie actuellement la mise en pratique, au Canada, d'un système de contrôle en usage aux Etats-Unis pour hâter la circulation du transport aérien.

Le service météorologique du Gouvernement fédéral s'est développé et le personnel a été augmenté pour répondre aux besoins de l'aéronautique civile et militaire.

On a terminé en août les pistes d'atterrissage et les autres installations au sol de l'aérodrome de Montréal, à Dorval. Celui-ci a été inauguré le 1er septembre et l'aérodrome de Saint-Hubert a alors été remis aux autorités militaires. Ce nouvel aérodrome dessert bien la ville et, avec le parachèvement des édifices de l'administration depuis le début de l'année 1942, il est l'un des mieux pourvus et des plus modernes du continent.

Le ministère a agrandi les édifices administratifs des aérodromes de Malton et d'Ottawa pour répondre à l'accroissement du trafic aérien.

M. McCULLOCH: Quand le service postal de Sydney fonctionnera, sera-t-il possible de compter New-Glasgow dans le nombre des endroits desservis?

L'hon. M. HOWE: Le champ d'atterrissage est-il conforme aux normes de Trans-Canada?

M. McCULLOCH: New-Glasgow est un centre prospère qui compte quelques industries assez considérables.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas qu'il soit possible d'utiliser ce champ d'atterrissage à l'heure actuelle.

M. McCULLOCH: Quand le service postal de Moncton à l'Ile du Prince-Edouard et à Sydney fonctionnera, y aura-t-il possibilité que New-Glasgow soit au nombre des endroits fournissant du trafic à cette ligne?

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question à l'heure actuelle. Nous avons toujours eu l'intention d'y établir une escale.

M. McCULLOCH: Je sais que vous avez déjà eu cette intention.

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je me permets de vous interrompre pour demander si nous siégerons cet après-midi. Si le Comité ne s'y oppose pas, il conviendrait de le faire. Puisque personne ne formule d'objection, nous nous réunirons à quatre heures.

M. SYMINGTON:

PERSONNEL

Au 31 décembre 1941, 1,123 personnes étaient au service de Trans-Canada. Elles étaient ainsi réparties:

	31 décembre	
	1941	1940
Administration	13	13
Commandants et seconds.....	105	89
Hôtessees	54	40
Entretien et réparation.....	562	399
Communication et ordonnance.....	125	101
Personnel d'aérodromes.....	82	43
Circulation	68	50
Personnel des bureaux, magasins et autres.....	71	54
Entretien et réparation, à Dorval, des avions de la British Overseas Airways Corporation.....	43	—
	1,123	789

A la fin de l'année, soixante-six employés s'étaient enrôlés. On s'est appliqué à employer de la main-d'œuvre féminine pour faciliter l'enrôlement des hommes.

Relativement à la fin de l'année précédente, alors qu'il n'y avait que 18 employées en plus des hôtessees, on avait porté ce nombre à 101 à la fin de l'année 1941.

Depuis le 1er juin, on paie le boni de vie chère aux employés subalternes.

M. SHAW: Avant de passer à une autre rubrique, je vois ici que certains aéroports municipaux ont été cédés à Trans-Canada et que le Gouvernement en a assumé l'exploitation. A quelle entente ou à quel accord en est-on venu avec ces municipalités relativement à ces aéroports?

L'hon. M. HOWE: Les municipalités nous ont cédé ces aéroports moyennant un loyer annuel d'un dollar et nous nous chargeons de tous les frais pendant la période où nous en disposons. Nous avons pris ces aéroports en charge surtout afin de les faire servir à l'entraînement militaire.

M. SHAW: Après la guerre, je suppose qu'ils seront rendus aux municipalités?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. SHAW: Et toutes les améliorations seront passées aux municipalités?

L'hon. M. HOWE: Je crois que oui; du moins, les choses inamovibles—les voies de départ et les choses de ce genre—les bâtiments, je suppose, seraient dans une autre catégorie.

M. HANSON: Avant de quitter le sujet, quel est le pourcentage de femmes par rapport aux hommes à votre service en ce moment?

M. SYMINGTON: 20 p. 100.

FINANCE

Bilan:

Le capital souscrit de la Compagnie, provenant entièrement d'émissions d'actions s'élève à \$3,750,000 et n'a pas été augmenté au cours de l'année. La réserve pour dépréciation s'est accrue de \$546,212 et se chiffre maintenant à \$1,878,366. La réserve pour fonds autonome d'assurances à passé de \$85,345 à \$292,172.

Propriété et matériel:

Les dépenses sur la propriété et le matériel s'élèvent à \$765,666 et la mise au rancart à \$513,460, révélant une augmentation nette du fonds de réserve de \$252,206, et se répartissent ainsi:

DÉPENSES—

Achat de moteurs de rechange Pratt & Whitney, Wasp, à double rangée de cylindres—versement.....	\$504,460	
Achat d'assemblages et de pales.....	65,405	
Achat de compas de radio Bendix, pour les appareils Lockheed 14-H	65,484	
Matériel d'ateliers et de service.....	59,111	
Matériel de radio-guidage.....	27,781	
Améliorations aux avions et au matériel.....	9,748	
Améliorations aux aéro-hangars et autres édifices.....	8,496	
Fournitures de bureaux, d'aérodromes et autres.....	25,181	
		\$765,666

MISES AU RANCART—

Trois Lockheed 14-H avec deux moteurs de rechange.....	415,868	
Pilote automatique Sperry.....	73,710	
Assemblages d'hélices.....	9,575	
Matériel de service et divers.....	14,307	
		513,460
A inscrire au compte immobilisation.....		\$252,206

M. EMMERSON: A propos de l'achat de ces moteurs Wasp de Pratt & Whitney pour remplacer les Hornets, si je comprends bien, les Pratt & Whitney étaient de 1,200 c.v. et les autres seulement de 850.

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. EMMERSON: Peut-on assembler ces Wasps dans le même avion à la place des Hornets sans transformer l'avion?

M. SYMINGTON: On le pourrait, mais l'avion aurait une trop grande force de moteur. Nous sommes en train d'allonger ces avions en forme d'étoile polaire de manière à pouvoir y installer ces plus gros moteurs; cela nous donne naturellement une plus grande capacité de charge.

M. JACKMAN: Et les trois Lockheed mis au rancart?

M. SYMINGTON: L'un d'eux était un Armstrong; les deux autres sont les deux qui sont allés aux services de guerre.

M. JACKMAN: Et ils ne vous ont pas encore été rendus?

M. SYMINGTON: On ne nous les rendra jamais.

Le PRÉSIDENT: Passons à l'article suivant, s'il vous plaît.

GÉNÉRALITÉS

La Guerre:

Trans-Canada a assumé la réparation et l'entretien de nombreux appareils de l'armée, ainsi que ceux des moteurs, des hélices et des instruments. Au cours de l'année le travail a été de plus en plus considérable. La main-d'œuvre féminine a déployé des aptitudes particulières pour certain genre de travaux et on en entraîne un nombre de plus en plus grand. Le personnel des ateliers est réparti en trois équipes et toutes les installations opèrent à plein rendement.

Entretien et réparation des avions du "Ferry Service":

La British Overseas Airways Corporation et Trans-Canada ont conclu une entente par laquelle cette dernière compagnie se charge de la réparation et de l'entretien des avions du "ferry service" qui est exploité par la British Overseas. Un personnel permanent, dont la majeure partie provient des ateliers de réparation de l'aérodrome de Winnipeg, est maintenu à Dorval. Le compagnie remplira bientôt des fonctions semblables à Terre-Neuve.

Nouveaux Services:

A la suite de décisions récentes, on espère inaugurer jusqu'à Terre-Neuve, vers le 1er mai, un service quotidien de passagers, d'aéro-postes et d'air-express.

A cause de ce nouveau service et en vue du prolongement des lignes aériennes déjà établies dans les provinces Maritimes, un bureau chef régional et un poste de contrôle de circulation ont été installés à Moncton pour diriger l'exploitation à l'est de Montréal et à Terre-Neuve.

Des difficultés de transport et une température hors de saison ont retardé le parachèvement des aérodromes et des installations que l'Etat a commencé de construire pour fins militaires et commerciales entre Edmonton et Whitehorse, au Yukon.

Cette voie aérienne sera terminée et utilisée comme route aérienne principale à l'automne de 1942 et Trans-Canada prolongera alors, dans ce territoire, sa ligne aérienne principale reliant ainsi directement les Etats-Unis et le Canada à l'Alaska.

Perspectives pour 1942:

Les perspectives pour 1942 sont assez incertaines. Tout laisse prévoir une plus forte augmentation de la circulation dans les services actuels et un fort rendement des services en voie de réalisation.

Les contrats de guerre, pour la réparation des avions de l'armée, des moteurs, des instruments et des accessoires, augmenteront considérablement le travail et imposeront de plus lourdes charges à la surintendance et à l'habile personnel de la compagnie, mais l'un et l'autre assumeront volontiers ces responsabilités.

Les propriétés et le matériel de la compagnie ont été maintenus en bon état.

Le 24 juillet, M. H. J. Symington, K.C., a été élu président de la compagnie, en remplacement de M. S. J. Hungerford, directeur et président de la compagnie, qui a démissionné. M. R. C. Vaughan a succédé à M. Hungerford comme conseiller d'administration.

Le conseil d'administration profite de l'occasion pour remercier les officiers et le personnel des bons et loyaux services qu'ils ont rendus pendant l'année.

Pour le conseil d'administration,

Le président,

H. J. SYMINGTON.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

M. SANDERSON: Où sont situés ces ateliers?

M. SYMINGTON: Les ateliers principaux sont à Winnipeg—nous avons un atelier à Malton, et à tous nos aérodromes—mais les ateliers principaux sont à Winnipeg, Malton et Montréal. Une partie du travail exécuté dans ces ateliers est pour compte de service de guerre et les exigences de cette nature augmentent très rapidement. On m'informe que nos dépenses sont inférieures à celles de tous ceux qui font le même genre de travail.

M. DONNELLY: Je crois qu'il a été mentionné que tous les 600 milles vous faites une révision complète des moteurs—combien faut-il d'heures-homme pour une révision complète de ces moteurs?

M. SYMINGTON: Il faut 450 heures-homme.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien déposer une copie de ce rapport.

M. SYMINGTON: Je vais le faire.

M. MAYBANK: Ces travaux en régie intéressée que vous avez mentionnés, où figurent-ils dans l'état des revenus; ces \$303,000?

M. SYMINGTON: Monsieur Cooper, pouvez-vous répondre à cette question?

M. COOPER: Vous les trouverez à la page 10, sous la rubrique des imprévus.

M. MAYBANK: Ce montant de \$303,964.44?

M. COOPER: C'est cela.

M. MAYBANK: Est-ce que ce montant est composé presque entièrement de ces travaux en régie intéressée?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Ou bien y entre-t-il d'autres éléments?

M. SYMINGTON: Non. Il comprend l'examen et la réparation d'instruments comme viseurs de bombes, photo-mitrailleuses, et tous les autres instruments de manufactures britannique, canadienne et américaine pour le C.A.R.C. Il comprend la révision et le conditionnement des pales métalliques; la révision des moteurs pour le compte du Gouvernement canadien et du Commandement des livraisons transatlantiques des avions—nous examinons les moteurs pour le Commandement des livraisons transatlantiques et nous les réparons quand cela est nécessaire. Il comprend la B.O.A.C.—c'est-à-dire le transport des moteurs de la British Overseas Airways Corporation. Il comprend l'examen et la réparation des moteurs d'avions à Winnipeg pour le C.A.R.C.; en cas de chutes ou d'avaries; l'examen et la réparation des avions à double moteur pour le C.A.R.C. à Malton, et la remise en état des avions après un accident. Personnel de vol—nous faisons des essais pour les autres; c'est-à-dire, d'une manière générale, en ce qui concerne les appareils que nous réparons, à Vancouver et dans les Maritimes. Il comprend le service aux avions du C.A.R.C. qui partent des aérodromes de Trans-Canada; et tous les travaux au sol de la B.O.A.C. à Montréal.

M. SHAW: Pour en revenir à ces travaux d'atelier, je remarque que le personnel est réparti en trois équipes; est-ce pour toute la semaine?

M. SYMINGTON: Le système fonctionne toute la semaine mais chaque employé a un jour de congé sur sept.

M. HANSON: Je voudrais poser cette question: vous avez dit que les Lignes aériennes ont l'intention d'étendre leur service aéro-postal aux nouveaux aérodromes en 1942?

M. SYMINGTON: Trans-Canada entreprend le service régulier du courrier quand une nouvelle ligne est établie; et le transport du courrier est alors effectué au tarif fixé à cette époque.

M. HANSON: Je crois qu'il y a maintenant un service d'Edmonton à Whitehorse?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HANSON: Mais il n'y a pas de service de courrier en ce moment; sera-t-il ajouté plus tard?

M. SYMINGTON: Je ne sais pas ce que les Postes vont faire à ce sujet; c'est leur affaire; mais, naturellement, si Trans-Canada fait ce qu'on pourrait appeler le service New-York-Toronto-Winnipeg-Regina-Edmonton-Whitehorse-Alaska, il transportera le courrier; quant aux arrangements pour l'usage des embranchements—je suppose qu'ils demeureront tels qu'ils sont en ce moment.

M. HANSON: Dans tous les cas, c'est l'affaire du ministère des Postes?

M. SYMINGTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant, s'il vous plaît.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1941

ACTIF		PASSIF	
<i>Disponibilités—</i>		<i>Exigibilités—</i>	
Caisse	\$ 388,494 54	Comptes à payer.....	\$ 504,291 04
Avances au fonds de roulement.....	3,495 71	Reliquats à payer, trafic.....	28,075 12
Dépôts spéciaux.....	10,062 53	Traitements et salaires.....	79,517 01
Comptes à recevoir.....	874,153 43	Divers	32,280 75
Reliquats à recevoir, trafic.....	253,374 88		<u>\$ 644,163 92</u>
Reliquats à recevoir des agents.....	27,194 22		292,171 67
Matériaux et effets en magasin.....	635,623 56	<i>Réserve pour assurances.....</i>	
Divers	67,819 48	<i>Capital-actions—</i>	
	<u>\$2,260,218 35</u>	Actions ordinaires souscrites—Valeur	
<i>Immobilisations dans les compagnies filiales</i>	2,250 00	au pair.....	\$5,000,000 00
<i>Assurances payées d'avance.....</i>	33,178 64	Moins partie non appelée du capital..	1,250,000 00
<i>Immobilisations—</i>			<u>3,750,000 00</u>
Propriétés et matériel.....	\$5,110,754 40	<i>Surplus—</i>	
Moins dépréciation à date.....	1,878,365 86	Solde au 1er janvier 1941.....	\$ 539,263 15
	<u>3,232,388 54</u>	Surplus pour l'année 1941.....	302,436 79
	<u>\$5,528,035 53</u>		<u>841,699 94</u>
			<u>\$5,528,035 53</u>

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes Aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941 et nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation des Lignes Aériennes au 31 décembre 1941, et que l'état des revenus relatif à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941 est dressé correctement.

10. mars 1942.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

M. NICHOLSON: Je remarque ici des services accessoires pour \$303,964.44. Voulez-vous indiquer quelques-uns de ces services accessoires?

M. SYMINGTON: Je vais demander à M. Cooper de vous donner cela.

M. COOPER: Les services accessoires sont les suivants:

511.	Service des buffets et restaurants.....	7,092 14
514.	Commissions	751 75
515.	Combustible et huile—Ventes.....	89,768 71
516.	Réparations et services—Ventes.....	130,893 33
516A.	Magasinage dans les hangars.....	8,098 96
517.	Loyers	6,278 26
518.	Autres recettes accessoires.....	61,081 29
Total		<u>\$5,807,794 03</u>

Le PRÉSIDENT: Je pourrais dire, messieurs, que pendant la vacance, les portes vont être fermées à clef, de sorte qu'il n'y a pas de danger à laisser vos documents ici.

M. NICHOLSON: En avons-nous fini avec la T.C.A.?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devons examiner le rapport du vérificateur avant d'en avoir complètement fini.

M. SYMINGTON: Il n'y a pas de rapport de vérificateur, sauf la signature qui figure sur l'état financier.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Je ne sais si M. Matthews va se référer de nouveau à cela en présentant le rapport des vérificateurs. Nous allons lever la séance jusqu'à quatre heures.

A une heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne à quatre heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend sa séance à quatre heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, lorsque le Comité a levé la séance, à 1 heure, nous venions de finir la revue du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

Je présume que le premier ordre du jour est une motion pour l'adoption de ce rapport.

M. McCULLOCH: Je propose que le rapport soit adopté.

M. SANDERSON: J'appuie cette motion.

M. HANSON: Avant que la motion soit mise aux voix, je voudrais demander qu'on ait l'amabilité de détailler les comptes recevables. Les fonctionnaires voudront peut-être déposer cela avant que la motion soit mise aux voix?

M. COOPER: Cela a été mis au dossier ce matin.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Alors, si elle a l'approbation des membres du Comité, les fonctionnaires du réseau de transport du National-Canadien aimeraient que nous examinions le rapport de la *National Steamships Limited*. Nous allons aborder ce rapport et M. Vaughan, président des Chemins de fer Nationaux du Canada, va lire le rapport du président.

M. R. C. VAUGHAN: (Il lit):

L'honorable P. J. A. CARDIN, C.R., M.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,—Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941.

Voici le tableau comparatif de l'exploitation:

	1941	1940	Augmentation	Pourcentage
Recettes d'exploitation.....	\$6,756,463 57	\$5,750,341 42	\$1,006,122 15	17.50
Frais d'exploitation.....	5,029,106 60	4,545,306 51	483,800 09	10.64
Bénéfices d'exploitation.....	<u>\$1,727,356 97</u>	<u>\$1,205,034 91</u>	<u>\$ 522,322 06</u>	

On trouvera le détail de ces comptes à l'état des revenus.

Le surplus de caisse, c'est-à-dire, la différence entre les recettes d'exploitation et les frais d'exploitation et les intérêts sur les obligations, a été de \$1,205,656.97 qui seront versés à l'Etat pour défrayer les intérêts (courus et échus) sur les avances. Ce solde était l'an dernier de \$661,101.57.

Le "Lady Somers" qui fut réquisitionné le 3 octobre pour des services de guerre fut perdu pendant l'année par suite de l'action de l'ennemi alors qu'il servait comme croiseur auxiliaire. Le "Lady Hawkins" (Commandant H. O. Giffin, R.C.N.R.) fut aussi perdu le 19 février 1942 dans les mers du sud par suite de l'action de l'ennemi. L'Administration regrette profondément la perte de ces deux navires et profite de l'occasion pour exprimer leurs profondes condoléances aux parents des passagers, des officiers et de l'équipage du "Lady Hawkins", qui ont été victimes de cette tragédie. En attendant le règlement établissant la valeur du "Lady Somers" on a inscrit aux livres le coût d'achat du vaisseau, moins la dépréciation accrue lors de sa réquisition.

Le "Dalwarnic" et le "Canatco", deux navires de la Canada Atlantic Transit Company, une compagnie subsidiaire du Canadien-National, ont été nolisés pour le service des Antilles, en remplacement de navires de la Compagnie affecté au transport en Extrême-Orient.

Le 24 juillet, M. R. C. Vaughan a été élu président et directeur de la compagnie en remplacement de M. S. J. Hungerford qui a démissionné.

Le Conseil d'administration profite de l'occasion pour remercier les officiers et le personnel, des bons et loyaux services qu'ils ont rendus, particulièrement en ces temps de guerre.

Le PRÉSIDENT: Aucune discussion?

M. HAZEN: Monsieur le président, au sujet de la perte du *Lady Hawkins* le 19 janvier 1942, je me demande si M. Vaughan pourrait nous dire si ce navire était armé avant son départ?

M. VAUGHAN: Oui, il l'était.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous dire si le capitaine Giffin, en charge du navire, a écrit à la compagnie se plaignant de l'insuffisance d'armement?

M. VAUGHAN: Je ne saurais le dire. Je n'en ai pas entendu parler, mais, à tout événement, ces navires sont entièrement sous la direction d'officiers de la marine, et c'est la marine qui décide s'ils doivent être escortés ou non.

M. HAZEN: S'il avait écrit une lettre de ce genre, serait-elle portée à votre attention?

M. VAUGHAN: Probablement. Je n'ai pas vu de lettre de ce genre. Je n'ai pas entendu dire qu'il en avait été écrite.

M. HAZEN: Est-il possible qu'une telle lettre ait été adressée à quelque autre personne?

M. VAUGHAN: Il est possible qu'une telle lettre ait été écrite.

M. HAZEN: Si elle a été écrite et si vous ne l'avez pas reçue, qui aurait pu la recevoir?

M. VAUGHAN: Probablement M. Teakle, directeur général de la *Canadian National Steamships Limited*, de Montréal.

M. HAZEN: Est-il présent?

M. VAUGHAN: Non, il n'est pas ici aujourd'hui. Nous pouvons le faire venir, au besoin. Je crois pouvoir répondre à la plupart des questions, mais je ne puis donner de réponse à celle-ci, parce que j'ignore si une telle lettre a été écrite.

M. HAZEN: Vous dites qu'il est possible qu'une telle lettre ait été écrite?

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire qu'une telle lettre n'a pas été écrite, parce qu'elle a pu l'être. Mais je puis dire ceci: J'ignore s'il est opportun de consigner la chose au compte rendu, parce que la marine nous demande de tenir secret autant que possible le mouvement des navires. J'ignore si nos capitaines ont éprouvé le besoin de se faire escorter.

M. HAZEN: J'ai compris que le capitaine Giffin a écrit une lettre. J'ignore si elle devrait être déposée ou versée au dossier, mais on m'a dit qu'une telle lettre avait été écrite.

M. VAUGHAN: Je puis m'assurer si une telle lettre a été reçue et vous en informer demain matin.

M. HAZEN: Je vous en serai reconnaissant.

M. VAUGHAN: Je m'en occuperai.

Le PRÉSIDENT: Aucune autre discussion?

M. HANSON: Quelle est la valeur du *Lady Somers*?

M. COOPER: Le coût initial en a été de \$1,779,000.

M. HANSON: Et la dépréciation?

M. COOPER: La dépréciation déduite, la valeur comptable serait de \$1,167,000.

M. HANSON: Cela figure à l'actif de la compagnie?

M. COOPER: C'est la valeur inscrite à l'actif dans les livres. Mais je ne voudrais pas dire que c'est la valeur réelle du navire.

M. HANSON: C'est la valeur comptable.

M. VAUGHAN: La valeur de remplacement serait plus élevée.

M. HAZEN: Avez-vous encore des navires faisant le commerce des Indes Occidentales?

M. VAUGHAN: Oui, un certain nombre.

M. HAZEN: Etes-vous satisfait de l'armement qui s'y trouve à l'heure actuelle?

M. VAUGHAN: C'est difficile à dire.

M. HAZEN: A-t-on organisé un système de convoi pour les navires?

M. VAUGHAN: Je ne saurais répondre à cette question, parce que nos navires ne prennent la mer que sur les ordres de la marine et sous sa direction exclusivement. Nous ignorons s'ils sont escortés ou non.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous passez à la page 6? M. Armstrong va en donner lecture.

M. ARMSTRONG:

ACTIF	
Immobilisations—	
Vaisseaux	\$9,189,634 39
Outillage et matériel.....	8,273 78
Mobilier et installations de bureaux...	18,062 4é
	\$9,215,970 62
Disponibilités—	
En banque.....	\$1,821,492 31
Dépôts spéciaux.....	4,200 00
	\$1,825,692 31
Comptes à recevoir.....	385,671 39
Agents	564,858 99
Inventaire des magasins.....	25,640 62
Avances aux capitaines, matelots et agents	33,866 54
Montant dû par le fonds d'assurances en commun avec les chemins de fer Nationaux du Canada.....	187,159 62
	3,022,889 47
S.S. "Lady Somers"—	
Coût d'achat plus amélioration.....	\$1,779,694 67
Dépréciation accrue au 3 octobre 1940..	611,976 94
	1,167,717 73
Fonds d'assurances.....	2,772,739 44
Escompte sur dette consolidée.....	40,744 43
Escompte sur capital-actions.....	40,000 00
	\$16,260,061 69

PASSIF	
Capital-Actions—	
Autorisé et émis: 400 actions à \$100.00 chacune.....	\$ 40,000 00
Dette Consolidée—	
Obligations-Or, 5%, 25 ans, garanties par Dominion du Canada échéance 1955.....	9,400,000 00
Compte Dominion du Canada—	
Effets à payer garantis par hypothèques sur vaisseaux	\$ 933,071 83
Avances—	
Capital	\$ 713,619 23
Fonds de roulement..	450,000 00
Déficits	5,059,960 94
	6,223,580 17
Arriérés d'intérêt.....	1,011,770 61
	8,168,422 61
Exigibilités—	
Dominion du Canada.....	\$1,205,656 97
Comptes à payer.....	554,329 23
Arriérés d'intérêt.....	4,200 00
Intérêts courus mais non échus.....	156,666 67
Passages payés d'avance.....	130,639 88
Sinistre assuré encore impayé.....	43,278 34
	2,094,771 09
Réserve pour Assurances.....	2,772,739 44
Comptes d'ordre.....	17,233 34
Voyages incomplets—en suspens.....	487,221 27
Réserve pour dépréciation.....	3,370,456 98
Profits et pertes—Déficit.....	10,090,783 04
	\$16,260,061 69

PASSIF EVENTUEL — Il n'existe aucune réserve pour les pensions. Les pensions courantes sont portées aux frais d'exploitation.

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941 et, sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships au 31 décembre 1941, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941 sont dressés correctement.

GEORGE A TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

10 mars 1942.

M. HAZEN: Combien de navires la compagnie possède-t-elle?

M. VAUGHAN: La liste en figure à la page 10.

M. SANDERSON: Quel a été le déficit de l'année précédente, de décembre 1940?

M. VAUGHAN: Toutes charges comprises, le déficit a été de \$12,733.

M. SANDERSON: Environ \$2,000,000 de moins?

M. VAUGHAN: Non, le surplus réel, sans déduction de l'escompte de l'intérêt dû au gouvernement et de la dépréciation des navires, est de \$593,216.83, mais le bénéfice, en tenant compte de l'intérêt sur les obligations, est de \$5,205,656 en comparaison de \$666,000, l'an dernier. Cela se trouve à la page 9.

Le PRÉSIDENT: Si la discussion est terminée, nous allons passer à la page 8.

M. JACKMAN: Le rapport des vérificateurs indique que le *Lady Hawkins* a été perdu au mois de janvier 1942 et était assuré, à la caisse d'assurance, au montant de \$1,500,000. Quelle en était la valeur comptable?

M. VAUGHAN: La valeur comptable était à peu près la même que celle de l'autre navire: \$1,100,000 ou \$1,200,000.

M. COOPER: Le *Lady Hawkins*, \$1,689,000; dépréciation accumulée en 1941, \$640,000.

M. ROSS: Avez-vous des renseignements sur les voyages non complétés? L'état détaillé comprend les voyages non complétés à la fin de l'année. Pourrions-nous obtenir plus de renseignements sur ce point?

M. COOPER: Ce sont là les revenus et les dépenses accumulés imputables aux voyages en cours à la fin de l'année. Nous ne portons au compte du revenu que le revenu et les dépenses imputables aux voyages effectivement complétés—certains navires sont en cours de route à la fin de l'année—et les revenus et dépenses de ces voyages non complétés sont portés à ce compte.

M. ROSS: Cela comprend les voyages non complétés au cours de l'année.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: La valeur initiale du *Lady Hawkins*, après déduction de la dépréciation placée à \$640,000 dans nos livres, laissant une valeur comptable nette de \$1,049,000, et, cependant, vous aviez une assurance de \$1,500,000 que vous avez encaissée, je suppose, et versée à un autre fond. Comment expliquez-vous cela?

M. VAUGHAN: Cela représente une certaine somme des risques de guerre assurés à l'extérieur. L'assurance du *Lady Hawkins* était entièrement assumée par notre propre caisse.

M. COOPER: C'est notre intention de porter cette somme de \$1,500,000 à un compte de remplacement.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que les membres du Comité ne peuvent suivre les délibérations. Je suis au centre du cercle et j'ai de la difficulté à les suivre moi-même.

M. COOPER: J'ai compris que M. Jackman demandait ce que nous nous proposons de faire avec cette somme de \$1,500,000.

M. JACKMAN: Je demandais ce que vous en faites dans votre compte. Vous aviez un actif de \$1,049,000 et vous touchez \$1,500,000. Je veux savoir ce que vous en faites. Vous touchez une plus forte somme par suite du coulage du navire.

M. COOPER: Je crois que M. Jackman s'intéresse au bénéfice comptable.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: C'est un gain imputable sur le capital. Il fera partie du compte d'excédent de la compagnie.

M. HAZEN: Vous ne recouvrez que \$1,049,000.

M. COOPER: Nous avons encaissé le montant de l'assurance, \$1,500,000.

M. JACKMAN: De vous-mêmes; de la caisse d'assurance?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Je n'ai pas eu le temps d'examiner le compte à fond pour constater s'il a quelque rapport avec les comptes d'exploitation.

M. COOPER: Le *Lady Hawkins* ne fut perdu qu'en 1942. Sa perte n'a absolument rien à faire aux comptes de 1941. Toutefois, le rapport du Conseil d'administration en fait mention à seul titre de renseignement.

M. JACKMAN: Pour ce qui concerne le *Lady Hawkins*, quelle attitude prend-on relativement à la perte, ou à la réclamation contre le gouvernement?

M. VAUGHAN: Nous avons fait une réclamation fondée sur ce qui constitue, à notre avis, une juste évaluation. Nous demandons qu'un règlement soit effectué avec nous suivant le même mode de règlement qu'emploie le gouvernement impérial à l'endroit des armateurs qui ont perdu des navires dans des circonstances semblables. Si nous pouvons réussir nous devrions toucher une somme de \$2,000,000 environ.

M. ROSS: Est-ce le gouvernement canadien ou le gouvernement britannique qui réquisitionna le *Lady Somers*?

M. VAUGHAN: Le gouvernement canadien le réquisitionna pour l'usage du gouvernement impérial. Le vaisseau avait été au service du gouvernement britannique, non au service du gouvernement canadien.

M. JACKMAN: Le président mentionna dans son rapport:

Le surplus de caisse, c'est-à-dire la différence entre les recettes d'exploitation et les frais d'exploitation et les intérêts sur les obligations, a été de \$1,205,656.97 qui seront versés à l'Etat pour défrayer les intérêts (courus et échus) sur les avances. Ce solde était l'an dernier de \$661,107.57.

Quelle partie de cette somme sera imputée aux intérêts courus et quelle partie aux intérêts échus?

M. COOPER: Cela est indiqué à la page 9, monsieur Jackman; les intérêts imputés aux recettes durant l'année 1941 sont de \$346,000—ce sont les intérêts courus. Le solde se rapporte aux intérêts échus.

M. JACKMAN: Vous avez payé environ \$320,000 en intérêts échus?

M. COOPER: Nous avons payé un montant beaucoup plus considérable.

M. JACKMAN: Oui, j'examinais l'état de 1940.

M. HANSON: Quelles marchandises sont transportées de cette région maintenant, rappelez-vous encore des bananes et des produits de cette nature?

M. VAUGHAN: Des quantités considérables de bananes de certaines des îles telles que la Jamaïque; la mélasse et les articles ordinaires que produisent les Indes Occidentales.

LE PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, si nous continuons à la page 9 et examinons ces chiffres nous y relèverons peut-être quelques-uns des renseignements que l'on demande maintenant d'une façon générale.

M. JACKMAN: Puis-je d'abord poser une seule question: on a signalé que vous portiez plus d'assurance de risques de guerre; cela constitue-t-il un changement d'attitude depuis l'an dernier?

M. VAUGHAN: Nous avons quelque peu modifié notre ligne de conduite à ce sujet depuis que les risques sont devenus plus prononcés dans ce domaine. Je ferai observer que les vaisseaux sont soumis au régime britannique d'assurance de risques de guerre.

M. JACKMAN: Et vu le risque d'un nouveau genre qui se rattache directement ou indirectement à la guerre, on ne se préoccupe pas du fait que la réserve en matière d'assurance sera peut-être insuffisante pour les fins de la compagnie.

M. VAUGHAN: Ce ne fut pas la principale raison, bien que cela constitua un facteur; de fait, si nous perdions toute cette flotte nous n'aurions pas assez d'argent à la réserve d'assurance pour la remplacer.

M. JACKMAN: L'assurance de risques de guerre est le seul sujet de préoccupation et le seul motif du placement de l'assurance hors la compagnie. Cette assurance de risques de guerre est le seul genre d'assurance que vous placez ailleurs?

M. VAUGHAN: Nous portons encore l'assurance des risques maritimes.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 8 maintenant.

M. ARMSTRONG:

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Au 31 décembre 1941

Solde au 31 décembre 1940—Déficit.....	\$10,683,998 87
Surplus d'après Etat des Revenus, exercice 1941.....	593,215 83
Solde au 31 décembre 1941—Déficit.....	<u>\$10,000,783 04</u>

M. VAUGHAN: J'aurais peut-être dû dire, monsieur Jackman, que ces vaisseaux naviguent dans toutes les parties de l'univers aujourd'hui. Nous ne savons pas en quel endroit on les enverra demain. Quelques-uns furent envoyés dans l'Extrême-Orient et affectés au transport du caoutchouc et d'autres produits.

Le PRÉSIDENT: Quel a été votre déficit pour l'année 1941 en comparaison de celui de 1940?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas de déficit cette année.

Le PRÉSIDENT: Je sais; j'entends le déficit pour 1941 comparé à celui de 1940.

M. VAUGHAN: Tous comptes réglés, nous avons cette année un surplus de \$593,000 comparé à un déficit de \$12,000 l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: C'est une amélioration.

M. JACKMAN: Puis-je demander comment ce surplus se compare avec le surplus prévu au budget présenté au Comité l'an dernier?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il l'a dépassé de beaucoup.

M. ARMSTRONG: Le budget de l'an dernier accuse des recettes disponibles de \$500,000 pour l'acquittement des intérêts sur les avances consenties par le gouvernement canadien; cela correspond à \$1,205,656. L'amélioration pour l'année s'établit effectivement à \$700,000 environ.

M. JACKMAN: Comparée avec ce budget?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que cela soit indiqué à la page 9. Je crois que nous ferions mieux de faire lire la page 9.

M. ARMSTRONG:

ÉTAT DES REVENUS

RECETTES D'EXPLOITATION:		
	Année 1941	Année 1940
Fret	\$5,358,734 12	\$4,854,623 81
Voyageurs	937,156 16	565,269 13
Bagages, messageries et divers.....	169,280 00	85,443 52
Subsides	201,564 96	201,564 96
Affrètement	89,728 33	43,440 00
Total	\$6,756,463 57	\$5,750,341 42
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Voyages complets.....	\$4,891,699 67	\$4,422,651 63
Traitements administratifs.....	101,093 93	88,974 81
Loyers et impôts.....	9,466 80	9,466 94
Frais et articles de bureaux.....	26,460 99	22,295 03
Publicité	3,807 57	3,579 00
Intérêt et change.....	3,422 36	1,660 90
Total	\$5,029,106 60	\$4,545,306 51
<i>Coefficient d'exploitation</i>		
Profit d'exploitation.....	74.43%	79.04%
Service de la dette due au public.....	\$1,727,356 97	\$1,205,034 91
Change sur monnaie américaine.....	470,000 00	470,000 00
	51,700 00	68,933 34
	\$1,205,656 97	\$ 666,101 57
FRAIS DIVERS:		
Amortissement de l'escompte.....	\$ 3,094 44	\$ 3,094 44
Intérêt dû au Dominion du Canada.....	346,701 38	346,661 24
Dépréciation des vaisseaux.....	262,645 32	329,079 87
Surplus	\$ 593,215 83	\$ 12,733 98

M. HAZEN: Pourquoi la dépréciation est-elle moindre cette année?

M. COOPER: Cela tient au fait que le *Lady Somers* a été coulé et que la dépréciation a été discontinuée.

M. HAZEN: L'article, recettes nettes d'exploitation-voyageurs; ce chiffre comprend-il les recettes provenant du transport de troupes?

M. VAUGHAN: Oui, ce chiffre comprend les recettes pour tous les voyageurs.

M. JACKMAN: Transportez-vous un certain nombre de touristes à l'heure actuelle?

M. VAUGHAN: Il y a eu très peu de tourisme en ces derniers mois. Les gens ne font pas de voyages océaniques maintenant à moins que la nécessité ne les y contraigne. Nous avons transporté des troupes et des gens des Etats-Unis qui se rendent aux îles de Trinidad et à d'autres bases navales.

M. HAZEN: Je constate que le montant inscrit pour la publicité est encore plutôt élevé; comment expliquer cela quand il y a beaucoup moins de touristes?

M. VAUGHAN: Il y a peut-être un report sous cette rubrique; je ne suis pas certain, mais c'est un très faible montant. Nous ne faisons presque pas de publicité, sauf un peu d'annonce dans les journaux afin que les gens sachent que les navires partent à certaines dates ou vers certaines dates.

M. HAZEN: Je constate que les traitements administratifs sont quelque peu augmentés?

M. VAUGHAN: Vous parlez de dollars et de cents—cela tient surtout à l'indemnité de vie chère.

M. HAZEN: Est-ce qu'elle s'établit aussi à 15 p. 100 dans ce cas-ci?

M. VAUGHAN: Non, ce ne serait pas tout à fait ce pourcentage. L'indemnité n'est pas calculée exactement sur la même base. Il a fallu que nous rajustions nos salaires en général pour concurrencer les taux de salaires que d'autres gens

paient, de sorte que nous pouvons avoir une échelle de salaires différente pour différents métiers.

M. JACKMAN: Quelle a été la tendance des taux de transport océanique?

M. VAUGHAN: Cette tendance est très à la hausse. Les frais ont augmenté très sensiblement en raison du risqué de guerre, du coût du charbon et de l'huile, et d'autres frais.

M. HAZEN: Les salaires des marins ont augmenté?

M. COOPER: Oui, leurs salaires ont augmenté.

M. HAZEN: Où figurent-ils dans l'état?

M. COOPER: Au premier article sous la rubrique frais d'exploitation,—frais de voyages...

M. HAZEN: A combien s'établit environ le pourcentage d'augmentation des salaires des marins?

M. COOPER: Je crois que les salaires ont été augmentés d'environ 25 p. 100 en 1939.

M. VAUGHAN: De 25 p. 100 environ, je crois. Il a fallu que nous versions certaines indemnités, et il a fallu que nous suivions l'échelle des salaires de la Marine britannique où nos navires sont affectés au même commerce.

M. HAZEN: Y a-t-il provision pour les officiers et hommes qui ont perdu la vie sur le *Lady Hawkins*, ou sur quelque autre navire?

M. VAUGHAN: Oui, le gouvernement canadien prend les dispositions nécessaires.

M. HAZEN: Votre compagnie n'y pourvoit pas?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Est-ce qu'on y pourvoit sous le régime d'un règlement spécial en temps de guerre?

M. VAUGHAN: Oui, ils ont édicté des règlements relativement à tous les navires qui se livrent au commerce sur les hautes mers.

M. JACKMAN: Mais ils ne s'appliquent pas plus à votre compagnie qu'à toutes autres compagnies?

M. VAUGHAN: Ah non; nous sommes traités tout comme toute autre ligne de navigation.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant à la page 10; je crois que le contenu devrait être consigné au compte rendu.

M. ARMSTRONG:

LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1941

	Tonnage brut	Tonnage net
"Lady Drake"	7,985	6,370
"Lady Hawkins"	7,989	6,370
"Lady Nelson"	7,970	6,370
"Lady Rodney"	8,194	4,665
"Cathcart"	3,708	2,950
"Cavelier"	3,663	2,950
"Chomedy"	6,136	8,600
"Colborne"	6,230	8,650
"Cornwallis"	5,458	8,390
"Connector"	1,789	2,781
	<hr/> 59,122	<hr/> 58,096

AFFECTATION DE LA FLOTTE EN 1941

SERVICES	Vaisseaux
Groupe de l'Est—Voyageurs et Fret.....	3
Groupe de l'Est et en Extrême-Orient—Fret.....	3
Groupe de l'Ouest—Voyageurs et Fret.....	1
Groupe de l'Ouest—Fret	2
Nolisé	1
	<hr/> 10

VOYAGES COMPLETS EN 1941

SERVICES	Voyages
Groupe de l'Est—Voyageurs et Fret.....	23
Groupe de l'Est—Fret.....	10
Groupe de l'Ouest—Voyageurs et Fret.....	12
Groupe de l'Ouest—Fret.....	24
Kingston-Belize.....	9
Royaume-Uni—Indes Occidentales.....	1
Extrême-Orient.....	1
Nolisé.....	1
	81

M. HAZEN: Où les vaisseaux du groupe de l'Ouest naviguent-ils?

M. VAUGHAN: Les vaisseaux du groupe de l'Ouest se rendent aux Bermudes et des Bermudes à la Jamaïque, c'est ce que nous appelons la route de l'ouest.

M. HAZEN: Quelle est la route de l'est?

M. VAUGHAN: Les voyages que nous appelons voyages de l'est sont effectués par voie des diverses îles, Nassau, St. Kitts, Sainte-Lucie, les Barbades et la Guyane anglaise.

Le PRÉSIDENT: Si la discussion est terminée, une proposition d'adoption de ce rapport est dans les règles.

Le rapport annuel de la *Canadian National Steamships Limited* est adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous en arrivons aux Chemins de fer nationaux du Canada. M. Vaughan, voulez-vous commencer s'il vous plaît.

M. VAUGHAN:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 10 mars 1942.

A l'honorable P. J. A. CARDIN, C.R., M.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Conformément à la Loi Canadien-National, Pacifique-Canadien, 1936, le Conseil d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada a l'honneur de vous soumettre le rapport de l'exercice 1941.

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1941	1940	Augmentation ou diminution
Recettes d'exploitation.....	\$304,376,778 12	\$247,527,224 81	\$56,849,553 31
Frais d'exploitation.....	237,768,437 13	202,519,812 88	35,248,624 25
Recettes nettes d'exploitation..	\$ 66,608,340 99	\$ 45,007,411 93	\$21,600,929 06
Autres revenus nets et profits et pertes.....	12,247,025 13	11,532,968 88	714,056 25
Revenu net disponible pour les intérêts.....	\$ 54,361,315 86	\$ 33,474,443 05	\$20,886,872 81
Service de la dette due au public	44,698,226 88	48,701,523 73	4,003,296 85
Intérêts sur les prêts de l'Etat.	5,646,762 24	1,737,963 50	3,908,798 74
Surplus de caisse.....	\$ 4,016,326 74	\$ 16,965,044 18	\$20,981,370 92

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque chose à relever ici?

M. HANSON: C'est l'année la plus prospère que nous ayons eue?

M. VAUGHAN: Oui, c'est notre meilleure année.

M. HANSON: Meilleure que 1929?

M. JACKMAN: On mentionne les intérêts dus au public sur la dette consolidée; les intérêts sur les emprunts de l'Etat ne peuvent être calculés.

M. JACKMAN: Valeurs nanties. On ne vous les a pas encore remises?

M. VAUGHAN: Non.

M. COOPER: Le ministre des Finances les détient en nantissement des prêts faits par le Dominion.

M. McCULLOCH: Je crois que ce doit être bien agréable de présenter un rapport semblable.

M. VAUGHAN: Tout notre personnel a accompli un très bon travail et le résultat est la justification de notre ligne de conduite en tenant les voies et le matériel en assez bon état pendant les années de crise pour faire face à un état d'urgence comme le présent.

M. HANSON: Comment ce rapport se compare-t-il à celui de l'année record passée?

M. VAUGHAN: Je pense que l'année record précédente était 1928.

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il y avait un surplus de \$15 millions cette année-là.

M. COOPER: En 1928, notre revenu net était de \$54,859,000 en comparaison de \$66,608,000 en 1941.

M. HANSON: Quelle fut l'année la plus basse, 1932 ou 1933?

M. COOPER: 1933 fut l'année où les recettes brutes furent les moins élevées; elles n'étaient que de \$148,000,000. Les recettes brutes de 1941 s'élèvent à plus du double de celles de 1933.

M. HANSON: Quel fut le déficit cette année-là?

M. COOPER: Les recettes nettes d'exploitation étaient de \$5,000,000. Une fois les intérêts payés le déficit s'éleva à \$58,955,000, tandis qu'en 1941 il y avait un surplus de \$4,000,000. Cependant c'est en 1931 que le déficit total fut le pire. Il était de \$60,900,000. A ce point de vue, ce fut l'année la plus malheureuse. Notre résultat final en 1941 est de \$65,000,000 plus élevé que celui de 1931.

M. SANDERSON: Une grande amélioration.

M. HAZEN: Quelles sont les années où il y a eu excédent de caisse?

M. COOPER: Une fois les intérêts payés?

M. HANSON: Oui.

M. COOPER: En 1926, nous avions un excédent de \$1,500,000. En 1928, l'excédent était de \$3,500,000.

Le PRÉSIDENT: Après avoir payé tous les frais?

M. LOCKHART: J'aimerais comparer les frais d'exploitation aux recettes d'exploitation. Il faut une dépense additionnelle de \$35,000,000 pour obtenir une augmentation de \$56,000,000. Cela semble-t-il satisfaisant au chemin de fer?

M. VAUGHAN: Nous le croyons. On mentionne cela, je pense, au haut de la page 5. Etudions cela davantage.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous pourriez peut-être marquer ces pages et y revenir plus tard.

M. VAUGHAN: On y voit que sur chaque dollar additionnel réalisé, nous économisons 49 cents.

M. JACKMAN: Par rapport au coefficient d'exploitation de 78.12 p. 100, je remarque que celui du Pacifique-Canadien pour l'an passé, était de 71.65 p. 100, sans compter les impôts compris dans son coefficient, que vous devez payer ou sont-ils seulement des impôts de corporation?

M. VAUGHAN: Je ne veux pas répondre à cela. Nous revenons à la vieille question de comptabilité uniforme et nous ne savons pas au juste comment le P.C. tient ses livres. Je ne veux nullement dire qu'il ne les tient pas bien; je suis certain du contraire, mais ce n'est pas exactement de la même façon que nous.

M. JACKMAN: Comment les membres du Comité vont-ils établir une comparaison entre ce qui n'est pas facilement comparable?

M. VAUGHAN: Étendez vos pouvoirs au Pacifique-Canadien et amenez-le ici.

M. JACKMAN: Je pense que les hommes d'affaires en général estiment que le coefficient d'exploitation du Pacifique-Canadien, d'après ses calculs que je crois acceptables en général, est quelque peu supérieur à celui du National-Canadien.

M. VAUGHAN: Il n'a pas épargné autant que nous sur les recettes additionnelles.

M. JACKMAN: Non; c'est possible, mais en principe on ne pouvait pas s'attendre à ce qu'il pût épargner autant que nous.

M. VAUGHAN: Il nous est très difficile de répondre au sujet du Pacifique-Canadien; nous manquons de renseignements. Il a plusieurs avantages que nous n'avons pas. Nous desservons un beaucoup plus long parcours non rémunérateur dans des régions non colonisées, et la densité de notre trafic n'est pas aussi grande que la sienne, et en dernière analyse nos charges fixes sont presque le double des siennes.

M. JACKMAN: Vous ne faites pas entrer les frais fixes dans l'analyse finale des recettes d'exploitation, évidemment.

M. VAUGHAN: Non.

M. HAZEN: Vous transportez des soldats partant en permission, si je comprends bien, à un tiers de cent le mille, ou au tiers du prix régulier.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas les prix exacts ici, mais il y a eu un accord spécial entre les deux chemins de fer et le ministère de la Défense nationale en vertu duquel le prix est des deux tiers du billet d'aller ou à peu près, pour certaines permissions seulement, pas pour toutes. Le gouvernement en paye un tiers...

M. HAZEN: Le gouvernement en paye une partie?

M. VAUGHAN: Oui. Voici le document, je pense. On y lit que ces prix sont calculés sur les deux tiers du prix régulier de l'aller dont un tiers payable par le ministère de la Défense nationale et l'autre par le permissionnaire; le troisième tiers forme la réduction de prix assumée par le chemin de fer.

M. HAZEN: Vous recevez les deux tiers du prix régulier. Faites-vous quelque profit?

M. VAUGHAN: Nous en faisons sur les uns et pas sur d'autres. A tout prendre, il y a très peu de profit avec les voyageurs.

M. HAZEN: Très peu?

M. VAUGHAN: Très peu d'argent dans le transport des voyageurs. Le chemin de fer y a toujours perdu. Nous avons d'ordinaire déclaré un déficit substantiel dans le transport des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Pour tous les chemins de fer?

M. VAUGHAN: En pratique, oui; certains trains rapportent de l'argent, mais si le transport est éparpillé comme le nôtre, en fin de compte ils ne feront pas d'argent avec les voyageurs.

M. LOCKHART: Y a-t-il plusieurs trains en circulation pour les soldats? Je sais qu'il y a beaucoup de trains à voyageurs employés à transporter les troupes qui se rendent outre-mer ou en reviennent, mais je parle du va et vient ordinaire.

M. VAUGHAN: Non, à moins qu'il n'y ait entente avec le ministère des Transports. Souvent nous constatons le besoin de trains spéciaux à cause du grand nombre de soldats allant en permission, et quelquefois il nous faut diviser les trains en sections. C'est arrivé fréquemment.

M. NICHOLSON: Quelle est la ligne de conduite suivie dans le partage des affaires entre les chemins de fer aux points où il y a concurrence? Quelle part recevez-vous?

M. VAUGHAN: Je crois que la question a été soulevée l'an passé. Nous n'avons rien à dire quant au partage des affaires. La chose relève du ministère. Nous essayons d'en attraper autant que nous pouvons.

M. NICHOLSON: Je me souviens que l'an dernier vous ne receviez pas votre part, si on considère la longueur de vos lignes. Je me demandais s'il y avait eu quelque rectification.

M. VAUGHAN: Nous croyons encore que nous ne recevons pas notre part.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres que vous pourriez passer au Comité?

M. VAUGHAN: Non, nous n'avons aucun chiffre montrant définitivement les sommes payées aux deux compagnies par le ministère pour le mouvement des troupes et pour autres services.

M. HAZEN: Avez-vous des chiffres montrant l'estimation de vos pertes dans le transport des voyageurs?

M. VAUGHAN: Le calcul a déjà été fait; mais non dans ces dernières années.

M. COOPER: C'était une estimation théorique basée sur des taux fictifs et des moyennes et le résultat final ne signifiait rien. Nous avons abandonné cela.

Le PRÉSIDENT: Ni le sténographe ni moi-même ni aucune des personnes autour de moi ne peut entendre un mot.

M. SANDERSON: Puis-je poser une question, monsieur le président? Perdez-vous de l'argent en transportant les soldats ici et là?

M. VAUGHAN: Quant aux trains de troupes je ne crois pas que nous perdions d'argent aujourd'hui; nous ne réalisons pas de bénéfices, mais nous ne subissons pas de perte. Dans le transport d'un si grand nombre, avec de longs trains et toutes les voitures remplies, les conditions sont plus avantageuses.

M. HAZEN: Etes-vous certain que vous perdez de l'argent avec le service des voyageurs?

M. VAUGHAN: Je ne puis pas l'affirmer aujourd'hui. Cela demanderait une étude approfondie. C'est très difficile, comme M. Cooper l'a dit, de partager les dépenses entre le transport des voyageurs et celui des marchandises—c'est une chose presque impossible.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas reconnu que les trains à voyageurs ont toujours été regardés comme une charge et de perte pour les chemins de fer?

M. VAUGHAN: D'une manière générale, oui.

Le PRÉSIDENT: C'était mon impression d'après les renseignements que j'ai obtenus.

M. HAZEN: Cela s'applique à la période d'avant-guerre.

Le PRÉSIDENT: Depuis l'inauguration des trains de voyageurs, ce fut une perte.

M. NICHOLSON: Je reviens à cette question du partage des affaires. Le président a dit qu'il ne croyait pas que le Canadien-National recevait sa juste part. Quel changement y a-t-il eu depuis un an, par exemple?

M. VAUGHAN: Je dirais que c'est à peu près la même chose.

M. NICHOLSON: Quelle paraît être la difficulté? Voilà la compagnie qui devrait avoir la préférence sur sa concurrence, le plus fort pourcentage. Où réside la difficulté?

M. VAUGHAN: Il est difficile de répondre à ces questions. Je pense qu'il vous faudra les poser aux autorités à Ottawa.

M. NICHOLSON: Ce n'est pas parce que vous n'avez pas essayé de l'obtenir.

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. HAZEN: Jusqu'à présent, avez-vous constaté une augmentation dans le nombre des voyageurs à cause du rationnement de l'essence?

M. VAUGHAN: Il y a eu une certaine augmentation de ce chef jusqu'à date, mais il est encore trop tôt pour juger du résultat final. Nous nous attendons à recevoir un nombre additionnel de voyageurs par suite du rationnement de l'essence.

M. JACKMAN: Je remarque qu'il y a eu diminution dans le service d'intérêts de la dette fondée due au public et augmentation dans les paiements d'intérêts au gouvernement sur les emprunts pour immobilisations. Quel taux payez-vous au gouvernement sur les avances que vous en recevez?

M. COOPER: Nous payons $3\frac{1}{2}$ p. 100.

M. JACKMAN: Cela équivaut à peu près au taux moyen sur les valeurs que le gouvernement détient.

M. COOPER: Une fraction en moins, une fraction de moins que le taux moyen sur les titres rachetés.

M. JACKMAN: Une fraction de moins que le taux sur les titres rachetés?

M. COOPER: La principale diminution des intérêts sur la dette due au public est surtout attribuable au *Grand Trunk 4% Debenture Stock*. Le gouvernement exige un intérêt de $3\frac{1}{2}$ p. 100. L'écart entre les deux taux n'est pas exactement de $\frac{1}{2}$ p. 100 à cause d'emprunts supplémentaires de capitaux. Reportez-vous au début de la page suivante, monsieur Jackman, et vous y lirez ce qui suit: "La principale cause de diminution de l'intérêt sur la dette due au public et d'augmentation de l'intérêt sur les prêts de l'Etat est attribuable au rachat des obligations *G.T.R. 4% Debenture Stock*..."

M. JACKMAN: Que faites-vous de votre surplus d'exploitation? Votre compte de capital d'exploitation en est-il accru?

M. VAUGHAN: Nous avons remis au gouvernement un chèque pour le montant de ce surplus.

M. JACKMAN: Vous avez versé ce montant en vertu de la loi. Figure-t-il maintenant comme une dette?

M. COOPER: Cela fait partie des opérations de 1942.

M. JACKMAN: En 1941, vous avez réalisé un surplus de caisse de quatre millions et quelques dollars.

M. COOPER: Ce montant n'a été versé qu'au mois de mars de cette année.

M. JACKMAN: Mais vous avez fait ce paiement en vertu de la loi. Lors d'un remboursement de ce genre, le gouvernement vous remet-il un de vos billets?

M. COOPER: C'est ce qu'il fera, je crois.

M. VAUGHAN: Nous y comptons.

M. LOCKHART: Jusqu'à quel point l'émission des passes a-t-elle augmenté depuis le début de la guerre? En avez-vous une idée?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il y ait eu augmentation à ce sujet. Nous ne délivrons ces passes qu'à bon escient. Comme vous le savez, nous avons, à l'époque des fêtes de Noël et du Nouvel An, limité l'usage de ces passes aux cas d'absolue nécessité.

M. LOCKHART: Diriez-vous que le nombre des passes émises n'a pas augmenté?

M. VAUGHAN: Je suis de votre avis.

M. SANDERSON: Avez-vous acheté des obligations de la Victoire?

M. VAUGHAN: Oui.

M. SANDERSON: Pour quel montant?

M. VAUGHAN: Nous avons acheté de ces obligations à même notre caisse de retraite.

M. JACKMAN: Croyez-vous que votre fonds de roulement réponde aux exigences actuelles du réseau?

M. VAUGHAN: Nous le croyons. Naturellement, nos exigences en fait de fonds de roulement ont augmenté sensiblement par suite de la majoration des bordereaux de paye et de la hausse des matériaux.

M. JACKMAN: Vous ne croyez pas avoir un surplus de ce côté-là?

M. VAUGHAN: Non, je ne le crois pas. L'exploitation d'un réseau ferroviaire comme le nôtre, l'achat du matériel et le paiement des salaires exigent de fortes sommes d'argent.

M. NICHOLSON: Quelles sont les perspectives d'accroissement du matériel ferroviaire pour répondre à la demande probable?

M. VAUGHAN: Nous y viendrons un peu plus tard. Nos prévisions budgétaires comprennent de fortes commandes de matériel roulant.

Le PRÉSIDENT: Continuez donc, je vous prie, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN (il lit): Les revenus d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada sont supérieurs à ceux de tout exercice antérieur. Après défalcation de tous les frais d'exploitation, les recettes nettes se sont élevées à \$66.6 millions, une augmentation de \$21.6 millions par rapport à l'exercice de 1940. Le surplus de caisse, après avoir défrayé les impôts, le service de la dette due au public et les intérêts sur les prêts de l'Etat, est de \$4,016,000, une amélioration de \$20,981,371.

Recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$304,376,000, une augmentation de \$56,849,000, ou de 23 p. 100. Le revenu brut est approximativement l'équivalent de celui de 1928 et de plus du double de celui de 1933. Seuls, deux réseaux du continent ont accusé des revenus bruts supérieurs. L'augmentation sur les lignes du réseau, au Canada, fut de 23.3 p. 100, et celle sur les lignes aux Etats-Unis, de 21.3 p. 100.

Les recettes du service des marchandises ont augmenté de \$45,030,000 ou de 23.1 p. 100. En 1941, le chemin de fer a transporté le plus fort volume de marchandises de toute son histoire. Il a déplacé 27,199,000,000 tonnes-milles, un résultat supérieur de 20 p. 100 à celui de l'année record de 1928. La hausse du revenu du service des marchandises n'a été cependant que de 5 p. 100 relativement à l'année 1928.

Les recettes du service des voyageurs ont accusé une augmentation de \$10,191,000, ou de 47 p. 100. Par voyageurs-milles, le nombre de voyageurs est plus élevé de 57 p. 100, mais la hausse des revenus n'est pas proportionnée au nombre des voyageurs par suite des tarifs réduits accordés aux militaires et aux ouvriers des usines de guerre. Le revenu moyen par voyageur-mille fut de 1 cent .8, soit le plus faible jamais obtenu.

On retrouve aussi une hausse de revenus aux comptes de surestarie, aiguillage, postes, wagons-lits, wagons-salons, wagons-restaurants et télégraphes commerciaux. Les recettes des messageries ont été plus faibles, cependant, qu'en 1940, en raison de la diminution de transport d'or en lingots, qui avait alors été particulièrement considérable.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, n'est-il pas question de centraliser les services chargés de la préparation des bilans?

M. VAUGHAN: De quels services voulez-vous parler?

M. POULIOT: N'est-il pas question de centraliser les services chargés de la préparation des bilans?

M. VAUGHAN: Oui, en effet. Nous songeons à centraliser quelques-uns de nos services de comptabilité.

M. POULIOT: J'ai ici une liste qui concerne la région centrale. Puis-je la faire consigner au compte rendu telle quelle ou dois-je donner lecture?

M. VAUGHAN: Comme vous voudrez.

M. POULIOT: Cette liste concerne la permutation éventuelle à Toronto d'employés postés à différents endroits; je suppose que l'on projette d'appliquer la même mesure dans toutes les régions.

M. VAUGHAN: C'est exact, monsieur.

M. POULIOT: Qu'est-ce que justifie cette mesure, monsieur le président?

M. VAUGHAN: Nous sommes d'avis qu'il en résultera un surcroît d'efficacité et une économie appréciable.

M. POULIOT: Le système actuel ne fonctionne-t-il pas d'une manière satisfaisante?

M. VAUGHAN: Le système actuel donne satisfaction, mais nous voyons là une occasion d'économiser plusieurs centaines de milliers de dollars. Nous avons aussi été d'avis qu'à l'heure actuelle, les employés mis en disponibilité pourraient facilement se placer ailleurs. Il est entendu que nous ne renverrons pas nos vieux employés, mais, tout de même, quelques-uns devront être congédiés.

M. POULIOT: Les organismes publics, les conseils municipaux, par exemple, vous ont-ils fait quelques représentations à ce sujet?

M. VAUGHAN: Quelques organismes sont en effet intervenus.

M. POULIOT: Protestaient-ils contre ce projet?

M. VAUGHAN: Oui. Ils ont probablement agi à l'instigation de nos employés qui n'aimeraient pas quitter la localité dans laquelle ils sont établis.

M. POULIOT: Si le projet se réalise, les surintendants généraux resteront-ils quand même en fonctions?

M. VAUGHAN: Oui. Rien ne sera changé aux services de l'exploitation ou de la construction mécanique. La mesure ne vise que le service de la comptabilité.

M. POULIOT: Les surintendants généraux seront-ils encore justifiés d'occuper leur poste s'ils n'ont plus juridiction sur la comptabilité?

Le PRÉSIDENT: M. Vaughan veut sans doute dire que le personnel sera réduit.

M. VAUGHAN: Les emplois du service de l'exploitation ne seront pas atteints. Les surintendants généraux, les surintendants régionaux et leurs subordonnés resteront en place. Le personnel de la comptabilité sera le seul atteint.

M. POULIOT: Le projet est-il décidé ou n'est-il encore qu'à l'étude?

M. VAUGHAN: Nous nous en occupons activement et il est en bonne voie de réalisation.

M. POULIOT: Le projet sera réalisé vers la fin de l'année civile, je suppose.

M. VAUGHAN: Oui. Il ne sera pas réalisé en même temps dans toutes les régions. Je crois que la région centrale sera la dernière, parce qu'elle est la plus considérable.

M. POULIOT: J'ai une lettre portant l'en-tête suivant: "Commission d'ajustement du réseau, Fraternité canadienne des cheminots, Montréal, le 30 mars 1942; circulaire S.A.B. n° 209, dossier SAB-C-151; à toutes les succursales locales de la Fraternité canadienne des cheminots et autres ouvriers des transports, Chemins de fer Nationaux du Canada." (Il donne lecture de la lettre.)

Le PRÉSIDENT: Cette lettre ne devrait pas être consignée au compte rendu, me semble-t-il. Il n'y a pas d'inconvénient à la publier, mais c'est allonger le texte sans nécessité. Nous pouvons en discuter la teneur ici si nous le désirons.

M. McCULLOCH: La plupart des députés ont reçu un exemplaire de cette lettre.

Le PRÉSIDENT: Pour moi, cette lettre ne devrait pas être insérée au compte rendu. Je ne vois pas que ce soit utile.

M. VAUGHAN: Il s'agit purement d'une question de rendement et d'économie.

M. SANDERSON: Si ce projet se réalise, monsieur le président, un bon nombre d'employés seront jetés sur le pavé, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Non, pas tant que cela. M. Cooper est, je crois, en mesure de vous donner plus de détails sur ce point.

M. COOPER: En ce qui concerne les détails à fournir, nous ne nous sommes occupés, jusqu'ici, que de la région de l'Ouest. Je puis dire que nous avons consulté tous les employés des divers points de division qui devaient s'en aller à Winnipeg, et qu'ils ont tous, à quelques exceptions près, consenti à ce changement. Seuls ceux dont les services ne sont plus requis peuvent avec raison manifester quelque mécontentement. Mais, dans la région de l'Ouest, ces employés-là ont moins de trois ans de service et nous ne considérons pas avoir une grande responsabilité à l'égard d'employés ayant d'aussi brefs états de service.

Le PRÉSIDENT: Ils ont moins de trois ans de service?

M. COOPER: Oui. Tous ceux qui ont plus de trois ans de service seront maintenus en place à des conditions convenues dont ils sont très satisfaits. Dans bien des cas, les employés sont heureux de ce changement.

Le PRÉSIDENT: A combien établiriez-vous la proportion de ceux qui seront congédiés, monsieur Cooper?

M. COOPER: Des 354 employés que comptait la région de l'Ouest, 65 devront être mis à pied.

M. SANDERSON: Voulez-vous parler un peu plus fort, monsieur Cooper? Nous ne saisissons pas ce que vous dites. Ce n'est pas votre faute, l'acoustique est défectueuse.

M. COOPER: En ce qui concerne le changement projeté, je tiens à faire remarquer que nous avons décidé d'adjoindre un commis comptable à chaque ingénieur de district et que nous avons désigné à ce poste le comptable adjoint de division; mais dans tous les cas, sauf un, les employés intéressés ont demandé d'être affectés au bureau de Winnipeg. Cela s'explique aisément. Il y a beaucoup plus d'avancement au bureau de Winnipeg qu'aux bureaux de district et de division. A l'heure actuelle l'avancement auquel peuvent prétendre ces petits employés est assez limité. Les employés ne peuvent monter bien haut. Mais leur affectation au bureau de Winnipeg les mettra en mesure de prétendre à l'emploi de vérificateur régional, par exemple. Cette situation comporte une assez forte somme de responsabilité.

M. SANDERSON: Qu'avez-vous décidé pour la province d'Ontario, London, par exemple?

M. COOPER: Quand le système aura été établi pour la région de l'Ouest, nous nous occuperons de la région centrale. La centralisation a été décidée en principe, mais, eu égard aux difficultés d'ordre pratique, nous devons procéder par étapes. Nous avons cru bon de nous occuper d'abord de la région de l'Ouest, et puis, à tour de rôle, de la région centrale et de la région de l'Atlantique, avec l'intention de compléter la centralisation pour la fin de la présente année. Je puis dire qu'au mieux de ma connaissance, le Canadien-National est le seul chemin de fer d'Amérique du Nord qui n'ait pas encore centralisé sa comptabilité au bureau principal ou aux bureaux régionaux.

M. HANSON: Existe-t-il une telle centralisation au Pacifique-Canadien?

M. COOPER: La comptabilité du Pacifique-Canadien est plus ou moins centralisée à deux endroits: dans l'Ouest canadien et à Montréal. Il y existe la comptabilité dénommée comptabilité de district, qui tient le milieu entre la comptabilité de division et la comptabilité régionale. La plupart des grands réseaux ferro-

vières ont une comptabilité établie sur une base au moins régionale, et plusieurs d'entre eux ont centralisé leur comptabilité au bureau principal.

M. POULIOT: Cette mesure a-t-elle été prise en vue d'une réglementation prochaine des chemins de fer?

M. COOPER: Pas du tout, monsieur Pouliot. Elle est essentiellement destinée à favoriser un meilleur rendement. Nous nous sommes vus forcés d'y recourir parce qu'à l'heure actuelle nous n'obtenons qu'avec difficulté le nombre de commis nécessaire à l'exécution du travail. L'activité des chemins de fer s'est considérablement accrue et plusieurs de nos employés se sont enrôlés. Les restrictions existantes rendent leur remplacement difficile et, à mon avis, les mesures de ce genre s'imposent si nous voulons que le travail se fasse. Notre travail a augmenté et nous devons l'exécuter avec un personnel réduit. Voilà pourquoi nous nous sommes arrêtés à la centralisation du service de comptabilité. Incidemment, nous espérons réaliser une économie de ce chef.

M. NICHOLSON: A combien de centres de la région centrale le travail de comptabilité s'exécute-t-il?

M. COOPER: Nous avons des bureaux à Fort-William, Port-Arthur, Dauphin, Regina, Saskatoon, Prince-Albert, Calgary, Prince-Rupert, Vancouver et Winnipeg. A l'avenir, toute la comptabilité sera tenue à Winnipeg. Nous croyons que le moment est propice à la réalisation du projet. Celui qui est mis en disponibilité peut facilement trouver du travail. Si nous attendions une période inactive pour exécuter notre projet, nous serions aux prises avec un problème du personnel. De fait, nous songeons depuis plusieurs années à établir ce système, mais nous avons toujours hésité à cause du tort causé aux employés par l'abolition de leur emploi. Il nous semble que le moment est venu de mettre à exécution notre plan de centralisation. Les quelques employés qui pourront être mis à pied n'auront pas, je le pense bien, de difficulté à trouver une autre situation en quittant le chemin de fer. Mais, dans tous les cas, les employés remerciés seront ceux qui n'ont que de brefs états de service. Je tiens à répéter que ceux qui vont au bureau central ont de bien meilleures perspectives d'avancement. Le poste de comptable en chef du Canadien-National sera accessible à tous ces employés. Avant, leur horizon était plutôt borné. L'emploi le plus élevé auquel ils auraient pu arriver était celui de chef-commis d'un surintendant, ou tout autre poste de même nature.

M. NICHOLSON: Sera-t-il possible de les transférer sans aucune réduction de salaire?

M. COOPER: C'est notre intention. Nous ne projetons pas de réduire les salaires en ce moment.

M. McCULLOCH: Vous estimez que c'est une bonne tactique commerciale?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant d'aller plus loin, nous pourrions examiner la possibilité de siéger ce soir.

Quelques honorables MEMBRES: Oh, oh!

Le PRÉSIDENT: Je vois que cette proposition ne répond pas au désir général. Si vous n'êtes pas de cet avis, nous y renoncerons. C'est ce que je voulais savoir. Voulez-vous continuer, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Oui.

FRAIS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$237,768,000, une augmentation de \$35,249,000, ou de 17.4 pour 100. Le boni de vie chère, consenti depuis le 1er juin 1941 aux employés du Canadien-National au Canada, représente une dépense de \$6,108,000. De cette somme, \$5,508,000 ont été portés aux comptes d'exploitation, et le solde aux comptes de capital, des hôtels et des compagnies subsidiaires. La hausse des salaires accordée

aux employés du Réseau aux Etats-Unis, à la suite de l'entente de médiation de l'association des cheminots américains, a coûté au Réseau \$769,000, dont \$701,000 ont été inscrits aux frais d'exploitation. En plus de ces dépenses, l'augmentation des frais d'exploitation, suscitée par l'accroissement du trafic, a été de \$29,040,000, de sorte que, pour chaque dollar supplémentaire de revenu, les frais d'exploitation ont absorbé 51 cents, laissant 49 cents pour défrayer les impôts et les charges fixes. Cette relation entre la hausse des revenus et les dépenses est jugée satisfaisante. Le coefficient d'exploitation a été de 78.12 pour 100, le plus faible jamais atteint.

Le réseau et le matériel ont été maintenus en bon état. On a obtenu un rendement sans précédent des wagons de marchandises dont l'indice s'est élevé, pour l'année, à 96.4 pour 100. Le pourcentage de celui des locomotives en service a été de 79.6, le plus fort depuis nombre d'années. Les frais d'entretien de la voie et des constructions se sont élevés à \$1,708 par mille moyen de voie, relativement à \$1,456 l'an dernier, les plus forts depuis 1930. Au cours des derniers mois le Réseau a éprouvé certaines difficultés à se procurer les matériaux nécessaires à la réparation et au renouvellement du matériel roulant.

Dans le but de répondre à un besoin de plus en plus grand de matériel roulant, on a jugé bon d'augmenter les réserves pour dépréciation. Ces réserves, cette année, ont été de \$13,591,000, contre \$11,262,000 en 1940.

Depuis le début de la guerre, outre l'achat de matériel roulant supplémentaire, quelque \$10,000,000 ont été inscrits au compte de capital pour ce qu'il est convenu de qualifier de projets de guerre, tels que la construction, l'agrandissement ou l'amélioration de voies, de cours, d'éperons, de voies d'évitement, d'usines et autres propriétés du Chemin de fer. Il est entendu que la fin de la guerre mettra un terme à l'exploitation d'une partie de ces installations; aussi faut-il que les dépenses de capital encourues, moins la récupération, soient amorties par de lourds frais d'exploitation s'étendant sur un espace de temps relativement court afin que le revenu net représente le coût total par rapport à cette période de trafic intense. Un amortissement de \$500,000 a été inclus, comme acompte, à l'exercice 1941.

On a créé des réserves aux comptes d'exploitation pour l'abandon de l'ancienne gare de voyageurs à Montréal, à laquelle sera substitué le nouveau terminus.

Les mesures de protection des propriétés de la Compagnie contre tout sabotage éventuel ont coûté \$552,000, contre \$476,000 en 1940. Le réseau assume cette dépense comme frais d'exploitation.

Cette année, 6,705 personnes de plus sont entrées à l'emploi de la Compagnie qui compte présentement 89,536 employés. Il est évident que le trafic a été plus considérable en 1941 qu'en 1928, cependant, le réseau compte 20,000 employés de moins.

M. NICHOLSON: Quand le terminus de Montréal sera-t-il prêt à entrer en service?

M. VAUGHAN: Nous prévoyons qu'il sera prêt à l'automne, mais nous ne pouvons pas encore donner de date exacte.

M. JACKMAN: Combien avez-vous prévu, dans les comptes d'exploitation, pour la vente du terrain de l'ancien terminus? L'avez-vous prévu sous la forme d'un amortissement?

M. COOPER: \$1,000,000.

M. JACKMAN: Quelle était sa valeur comptable?

M. COOPER: Ce pouvait être un peu plus. Un million est le coût initial, moins le matériel récupérable.

M. JACKMAN: Vous portez toute la somme à l'amortissement?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Le boni de vie chère consenti depuis le 1er juin 1941 aux employés du Canadien-National au Canada, représente une dépense de \$6,108,000. De cette somme, \$5,508,000 ont été portés aux comptes d'exploitation—et le solde aux comptes de capital, des hôtels et des compagnies subsidiaires. Quel rapport existe-t-il entre l'indemnité de vie chère et le compte de capital?

M. COOPER: Lorsque des employés accomplissent un travail imputable au compte de capital, leur salaire est naturellement porté au compte de capital. L'indemnité de vie chère est simplement une addition au salaire.

M. JACKMAN: Pourquoi la comprenez-vous dans ce compte? Ce n'est pas une dépense, une immobilisation. Pourquoi la comprenez-vous comme une addition au compte de capital, dans les frais d'exploitation?

M. COOPER: Nous ne le faisons pas.

M. JACKMAN: Sous le titre "Frais d'exploitation"—cette dépense ne va-t-elle pas directement au compte de capital, et non au compte d'exploitation?

M. COOPER: Voici le texte:

Le boni de vie chère, consenti depuis le 1er juin 1941 aux employés du Canadien-National au Canada, représente une dépense de \$6,108,000. De cette somme, \$5,508,000 ont été portés aux comptes d'exploitation.

Si nous en étions restés là, quelqu'un aurait demandé où est passée la différence. Nous expliquons que le solde a été porté au compte des hôtels, ou au compte de capital, ou au compte des compagnies exploitées séparément.

Le PRÉSIDENT: Vous répartissez la dépense.

M. COOPER: Oui, d'après le travail auquel les hommes étaient employés.

M. HAZEN: Où est la différence indiquée au sujet de l'augmentation aux Etats-Unis?

M. COOPER: C'est la même chose. Sur un total de \$769,000, \$701,000 ont été portés aux frais d'exploitation. Le reste est porté au compte de capital et à divers comptes. Nous n'avons pas d'hôtels sur le Grand Trunk Western.

M. JACKMAN: Je vois ici, aux dépenses, \$1,708 par mille moyen de voie. Qu'entendez-vous par mille moyen de voie?

M. ARMSTRONG: Votre question se rapporte à la manière dont nous établissons la moyenne des coûts, entre ligne principale, seconde voie, voies d'évitement et voies de cours. Il y a d'abord la ligne principale, dont chaque mille est compté pour 1.0. Pour toute seconde voie, c'est-à-dire lorsque la ligne existe en double ou en triple, la voie supplémentaire est comptée à raison de 80 p. 100 d'un mille, soit .8. Toutes les voies de cours ou voies d'évitement sont considérées comme équivalant à la moitié, soit .5, d'un mille de voie principale. C'est réellement une moyenne employée à l'égard de l'entretien du mille de voie sur tout le réseau. Toutes les autres voies sont évaluées en fonction de leur équivalent en milles de voie principale.

M. JACKMAN: C'est un terme technique, je suppose.

M. ROSS: Je remarque la dernière phrase du deuxième paragraphe, au chapitre des frais d'exploitation: "Au cours des derniers mois, le Réseau a éprouvé certaines difficultés à se procurer les matériaux nécessaires à la réparation et au renouvellement du matériel roulant." Quelle est la situation actuelle?

M. VAUGHAN: Il est difficile de se procurer le matériel en acier, qu'il s'agisse de rails, de voies, de pièces d'assemblage, de plaques ou de feuilles d'acier. Il faut obtenir des priorités à Washington ou à Ottawa, et c'est très difficile.

M. ROSS: Cette situation a-t-elle diminué le rendement du réseau?

M. VAUGHAN: Pas jusqu'ici. Nous avons quelqu'un à Washington et quelqu'un à Ottawa pour suivre nos requêtes et insister afin d'obtenir des priorités pour ces matériaux.

M. ROSS: Permettez-moi d'introduire ici une note humaine. On nous a communiqué beaucoup de chiffres, jusqu'ici, mais je crois que le *Canadian National*, et aussi le *Pacifique-Canadien*, ont fait un magnifique travail depuis le début de la guerre, pour le transport des troupes, du matériel et des munitions, sans pertes ou avec des pertes négligeables; et nous n'en avons guère entendu parler. Je trouve que ces deux réseaux ne se font pas assez de publicité. La population en général s'intéresse beaucoup aux chemins de fer. Elle estime que les chemins de fer font partie de l'armée comme tout autre service militaire. Et nous savons que les réseaux travaillent en très étroite collaboration avec les forces de la défense: armée, marine et aviation. Au sujet de la publicité à donner à ce réseau, je lirai, avec votre permission, car il est assez court, un rapport de ce qui a été fait aux Etats-Unis, à propos du même genre de travail ferroviaire. Même s'il n'a pas trait directement à l'objet de notre discussion, je suis sûr qu'il intéressera les membres du Comité.

(Lecture d'un article sur les chemins de fer américains, en dehors du compte rendu.)

Je lis souvent le *Canadian National Magazine*, pour y trouver des renseignements intéressants de ce genre. Je suis sûr que la presse du pays les publierait volontiers, et que le public canadien serait content de les lire. Nous avons sûrement des faits aussi intéressants dans notre pays. Je suis convaincu que le public s'intéresserait à de petits récits, le tenant au courant des beaux résultats des chemins de fer Nationaux.

M. VAUGHAN: Vous n'avez pas lu toutes nos revues.

M. ROSS: Je les suis d'assez près.

M. VAUGHAN: Je suis sûr que nombre de nos revues ont publié des renseignements de ce genre. Nous sommes exactement dans la même situation que les réseaux américains, mais depuis deux ans de plus.

M. ROSS: Je ne parle pas de publicité. Je voudrais de petits récits présentant une note humaine, et susceptibles de toucher le public.

M. VAUGHAN: M. Thompson, notre directeur des relations publiques, est ici. Il pourra sans doute traiter ce sujet.

M. THOMPSON: Puis-je dire un mot? Les employés de chemins de fer ont l'habitude de vaquer à leur tâche, que ce soit dans des cours pleines de glace et de neige, ou dans des ateliers, ou sur les locomotives. Ils ne diffèrent nullement des autres citoyens. Nous avons conscience, depuis le début de la guerre, de faire un bon travail; en fait, le meilleur que nous puissions faire. Mais nous savons aussi que des dizaines de milliers d'autres hommes font un aussi bon travail, dans les usines ou dans les services de l'Etat. Aux chemins de fer Nationaux du Canada, nous sommes portés à la modestie, en raison de notre histoire. Mais je puis vous assurer que la publicité extérieure produit un effet considérable sur nos relations intérieures avec notre personnel. Nous n'ignorons pas ce fait.

Pendant les dix jours qui viennent de s'écouler, le réseau national de Radio-Canada a diffusé un programme "La voix de la victoire" auquel nos employés ont participé, en décrivant leur tâche de guerre. Nous avons des communiqués illustrés, décrivant aussi notre effort de guerre, et qui paraissent dans les journaux canadiens, y compris des journaux d'Ottawa. Nous utilisons, dans certaines limites, tous les moyens de publicité à notre portée pour faire connaître—modestement—notre effort: photos, communiqués de presse, la revue du C.N.R.

On pourrait encore décrire la situation de la manière suivante: notre président, M. Vaughan, a prononcé deux discours sur ce sujet, l'un devant le Board of Trade de Vancouver, l'autre devant le Canadian Club de Montréal. Les

comptes rendus ont occupé une page presque entière des journaux de Montréal, de Vancouver et d'autres endroits. Au nom de notre réseau, je m'avoue coupable de l'accusation de modestie—de modestie fondée sur les raisons que je vous ai indiquées.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'exposé lu par M. Ross est très intéressant. Il a trait aux réseaux américains. Je doute qu'il doive être inséré dans notre compte rendu, d'autant plus que le ministère des Services nationaux de guerre nous a priés de réduire l'impression.

M. ROSS: Il contient beaucoup de renseignements intéressants.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais il traite d'un réseau américain, et nous nous occupons d'un réseau canadien. Il ne se rapporte pas au travail du Comité.

M. LOCKHART: Nous pourrions insérer un court paragraphe, indiquant que cet article a été discuté.

Le PRÉSIDENT: En rédigeant notre rapport, nous pourrions dire que M. Ross a lu cet article.

M. LOCKHART: Et qu'une discussion a eu lieu, sur les services rendus par le réseau.

Le PRÉSIDENT: Oui, cela pourrait paraître dans les procès-verbaux.

M. LOCKHART: Mais nous ne devons pas imprimer tout l'article.

M. VAUGHAN: M. Walton, vice-président des services de l'exploitation, de la construction et de l'entretien, est ici. Il est directement chargé des transports de troupes. Peut-être voudrez-vous l'entendre parler de ce que nous avons fait.

M. N. B. WALTON: Il convient de signaler que ce qui apparaît comme un défaut de publicité peut-être dû, en partie, à notre désir de suivre les instructions des autorités, quant au secret à garder sur la plupart des transports de troupes. Il est vrai qu'on pourrait en parler, une fois le déplacement terminé, ce qui s'est fait dans ce cas; mais nous préférons nous tromper par excès de précautions, au sujet de ces déplacements, et cette observation s'applique à un nombre considérable de trains de fret, de munitions, etc., qui suivent des horaires et sont presque aussi importants que le transport des hommes. En ce qui concerne nos employés, en particulier ceux de certains services, moins bien informés que ceux des services ambulants, nous nous sommes fait une règle, dans nos rencontres avec leurs représentants, de les tenir complètement au courant, afin qu'ils puissent apprécier ce qui se fait dans les autres services. Bien qu'il nous soit arrivé de travailler sous pression, nous n'avons jamais effectué de transports aussi denses, allant jusqu'à 15,000 hommes à transporter en deux ou trois jours, et autres déplacements de ce genre. J'ai dans l'esprit un chiffre indiquant l'activité du réseau, celui d'une de nos principales rotondes, où fonctionne une génératrice d'énergie. Un certain nombre au moins des locomotives doivent être réparées entre les voyages. Pendant les trois premiers mois de cette année, à cet endroit, nous avons sorti une locomotive toutes les 11 minutes $\frac{1}{2}$. Ce chiffre donne une idée de l'activité du réseau.

M. ROSS: Le Comité ne m'a pas compris. Je ne cherche pas à me renseigner sur des faits. Je cherche à faire ressortir l'intérêt humain de l'affaire. Les mères et les pères, sur toute la ligne, aimeraient ce genre de récits. Ils peuvent avoir des fils quittant l'ouest du Canada pour Halifax. Ils aimeraient lire ce genre de récits dans leur journal. Les journaux ne racontent pas ces histoires.

M. SANDERSON: Ceci s'est passé dans un autre pays.

M. ROSS: Nos journaux nous ont beaucoup parlé de Pearl-Harbour.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais offenser personne, mais vos remarques font partie des délibérations du Comité, ainsi que les remarques de M. Walton et de M. Thompson. J'assume une responsabilité précise, et je ne crois pas que les récits publiés dans une revue au sujet des chemins de fer des autres pays aient leur place dans le rapport du Comité; j'estime que je dois en décider ainsi. Si le

Comité veut renverser ma décision, très bien. Je ne veux blesser personne. Je crois que nous devons plutôt collaborer.

M. McCULLOCH: Nous perdons bien du temps. •

Le PRÉSIDENT: De toute façon, telle est ma décision.

M. ROSS: Je consens à retirer ma demande. Je suppose que le débat sur le budget fournirait une occasion propice.

Le PRÉSIDENT: Il y a un sujet que nous pourrions aborder maintenant. Demain est vendredi, et nombre de députés de Québec et de l'Ontario rentrent chez eux le vendredi. Nous aimerions poursuivre le travail du Comité, mais je vous rappelle que demain est vendredi, et je vous propose de siéger à onze heures du matin. Que désirez-vous faire?

Quelques honorables MEMBRES: Accepté.

M. McCULLOCH: Il y a séance d'un autre comité.

M. LOCKHART: Il y a maintenant cinq comités siégeant à onze heures.

Le PRÉSIDENT: Nous avons entamé ce travail, et nous pourrions en finir assez rapidement. Mais s'il n'y a pas lieu de nous réunir demain, il faut le savoir maintenant.

M. LOCKHART: Avez-vous consulté les autres présidents, comme l'a suggéré, je crois, le premier ministre?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que le premier ministre l'ait suggéré. Je pense avoir entendu M. Mackenzie dire qu'il préparait quelque chose. Notre secrétaire me dit qu'aucun autre Comité ne se réunit demain matin.

M. DONNELLY: Je vous demande pardon, mais il y en a un. Nous devons assister à onze heures demain matin à une séance du comité sur la formation professionnelle.

M. HAZEN: Les dirigeants de la compagnie sont ici, monsieur le président, et nous ne voulons pas les faire revenir inutilement.

Le PRÉSIDENT: Oui. J'aimerais que nous fassions quelque progrès. J'apprends que le comité qui se réunit demain matin ne fera que s'organiser, qu'il ne se réunira peut-être que quelques minutes, se choisira un président et puis se dispersera. Le Comité se réunira demain à onze heures?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

M. LOCKHART: Nous pouvons essayer ce système pendant une semaine à tout événement.

Le PRÉSIDENT: Si c'est conforme aux désirs du Comité, nous allons nous réunir demain à onze heures.

M. SANDERSON: Le quorum n'est plus que de huit. •

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. SANDERSON: Nous serons certainement huit.

Le PRÉSIDENT: Oui, sans doute. Très bien, ce point est réglé. Voulez-vous reprendre, monsieur Vaughan?

M. HAZEN: Si je n'enfreins pas le Règlement, puis-je savoir quels sont les deux réseaux ferroviaires du continent américain dont les recettes d'exploitation ont dépassé celles du N.-C.?

M. VAUGHAN: Le *Pennsylvania Railroad* et le *New York Central Railroad*.

M. JACKMAN: Je vois au quatrième paragraphe de la page cinq que depuis la déclaration de guerre, il a été dépensé environ \$10,000,000, surtout pour de prétendues entreprises de guerre.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et qu'il a été établi à cet effet un fonds d'amortissement de \$500,000. Le Gouvernement ne vous vient-ils pas en aide lorsque les travaux sont entrepris précisément pour une dépense de guerre?

M. VAUGHAN: Nous n'avons demandé aucune aide au Gouvernement à ce sujet. A cause de la grande quantité de matériaux de guerre que nous avons dû transporter, il nous a fallu allonger nos voies d'évitement, aménager de nouveaux parcs, de nouveaux signaux, etc., à même nos propres ressources.

M. JACKMAN: Mais lorsqu'il s'agit d'un établissement industriel ordinaire, qui doit s'agrandir uniquement pour fins de guerre, le Gouvernement avance les fonds, ou le taux de dépréciation monte tellement que le Gouvernement l'acquitte en deux ou trois ans.

M. VAUGHAN: C'est exact. Le Gouvernement ne nous a rien avancé à ce sujet.

M. JACKMAN: Estimez-vous que c'est inéquitable au point de vue du chemin de fer?

M. VAUGHAN: Lorsque la guerre aura pris fin—nous tenons un état de nos dépenses—nous aurons alors quelque forme de compensation pour celles-ci.

M. DONNELLY: Vous ne savez pas encore combien de ces dépenses seront inutiles ou utiles?

M. VAUGHAN: Non.

M. DONNELLY: Vous devrez attendre la fin de la guerre pour le savoir.

M. VAUGHAN: Nous avons commencé à amortir ces dépenses.

M. EMMERSON: Est-ce qu'une dépense telle que celle-ci relative à l'installation d'un système de contrôle électrique ou dépense analogue relèverait de cette rubrique?

M. VAUGHAN: Oui. Ces dépenses sont presque entièrement imputables à la guerre; pour le trafic de guerre en direction d'Halifax. Mais elles ont figuré comme d'habitude à notre budget qui vous a été soumis, messieurs, l'an dernier.

M. JACKMAN: Supposons que vous construisiez un embranchement pour desservir une usine de guerre adonnée exclusivement à la construction de matériel de guerre; qu'arrivera-t-il alors?

M. VAUGHAN: Prenez, par exemple, Pickering, près de Toronto. Nous acquitterions les frais de construction des voies d'évitement sur notre propre emprise. Mais quant à celles qui unissent l'usine à notre emprise, les propriétaires de l'usine paieraient le transport de ce que nous appelons les produits périssables et l'intérêt sur les produits non périssables. C'est-à-dire, ils paient les produits périssables et ils acquittent l'intérêt sur les produits non périssables.

M. JACKMAN: En tout cas, vous n'avez aucun sujet de plainte dont vous pourriez nous entretenir quant à la façon dont vous avez été traités. Par ailleurs, vous faites des installations susceptibles de vous rapporter à la fin de la guerre. Ai-je raison?

M. VAUGHAN: Oui. Nous n'avons aucun sujet de plainte, mais nous tenons un compte exact des dépenses ci-haut.

M. HAZEN: La compagnie était-elle assurée contre les bombardements avant le 31 décembre dernier?

M. VAUGHAN: Non.

Le PRÉSIDENT: Il est si près de six heures qu'il ne vaut guère la peine de passer à l'article suivant. Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser sur le point à l'étude? Sinon, je crois que nous allons lever la séance. Qu'en pensez-vous?

M. DONNELLY: Je propose l'ajournement.

M. McCULLOCH: Finissons la page.

Le PRÉSIDENT: Nous ne la terminerons pas pour six heures. L'ajournement est dans l'ordre si quelqu'un veut bien le proposer.

M. HAZEN: Il y a encore un point que je veux mentionner. C'est à propos de la *Canadian National Steamships, Limited*. Il s'agit d'une lettre du capitaine

du *Lady Hawkins*. J'ai entendu le président dire qu'il s'informerait là-dessus pour s'assurer si cette lettre existe.

M. VAUGHAN: J'essaierai de vous obtenir ce renseignement pour demain.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Le Comité est ajourné à demain matin à onze heures.

A 5 h. 50 de l'après-midi le Comité s'ajourne au vendredi 1er mai, à onze heures du matin.

APPENDICE "A"

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA ÉTAT DES REVENUS

	Total au 1941	31 décembre 1940
RECETTES D'EXPLOITATION		
<i>Transport—</i>		
501 Passagers	\$2,348,428 46	\$1,574,217 33
502 Courrier	3,058,120 95	2,832,363 20
503 Messageries et marchandises.....	78,811 56	39,488 84
504 Excédents de bagages.....	18,341 12	9,192 36
505 Autres recettes des services aériens.....	127 50	27,744 63
<i>Imprévus—</i>		
511 Service de buffet et de restaurant.....	7,092 14	6,210 59
514 Commissions	751 75	192 69
515 Combustible et huile—Ventes.....	89,768 71	59,241 53
516 Réparations et service—Ventes.....	130,893 33	28,655 18
516A Remisage dans les hangars.....	8,098 96	6,860 88
517 Loyers	6,278 26	4,974 91
518 Autres recettes imprévues.....	61,081 29	3,241 25
Total	\$5,807,794 03	\$4,592,383 39
FRAIS D'EXPLOITATION		
Exploitation des avions, entretien et dépréciation.....	3,579,269 00	2,637,313 72
Exploitation au sol, entretien et dépréciation.....	1,170,222 25	794,645 49
Imprévus	155,488 20	63,830 97
Trafic et administration générale.....	394,260 97	301,256 51
Impôts généraux.....	6,895 58	58,887 35
Total	\$5,306,136 00	\$3,855,934 04
Bénéfices nets d'exploitation.....	\$ 501,658 03	\$ 736,449 35
ÉTAT DES REVENUS		
Revenu divers.....	1,581 62	393 88
Frais sur revenu divers.....	13,302 86	10,080 08
Intérêt sur capital engagé.....	187,500 00	187,500 00
Revenu net.....	\$ 302,436 79	\$ 539,263 15
STATISTIQUES		
Parcours des lignes exploitées—Milles.....	4,024	3,662
Milles payants parcourus.....	6,384,651	4,770,219
Milles non payants parcourus.....	890,164	488,765
Heures de vol payant.....	40,130	29,788
Heures de vol non payant.....	5,081	2,764
Passagers payants transportés.....	85,154	53,180
Moyenne des passagers transportés par rapport aux places.....	67	63
Moyenne de milles par passager.....	520	551
Parcours des passagers payants transportés.....	44,248,124	29,312,240
Poids du courrier transporté (Livres).....	1,389,614	927,037
Poids du courrier ordinaire (Livres).....	88,705	
Poids des messageries (Livres).....	173,192	105,788
Poids des excédents de bagages (Livres).....	112,924	50,559

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA
DÉPENSES D'EXPLOITATION

	Total au 31 décembre	
	1941	1940
I Exploitation, entretien et dépréciation des avions—		
601 Personnel navigant	\$ 525,881 01	\$ 380,190 69
602 Fournitures et dépenses du personnel navigant.....	86,196 13	71,322 38
603 Combustibles des moteurs d'avions.....	786,074 08	517,568 27
604 Huiles des moteurs d'avions.....	55,050 21	37,672 48
605 Fournitures et dépenses des passagers.....	39,344 52	25,454 37
605A Repas aux passagers (dans les avions).....	127,644 54	49,836 44
607 Droits de congé.....	5,817 45	2,953 23
608 Entretien et réparations—Main-d'œuvre.....	407,023 80	253,544 84
611 Réparations des avions.....	200,392 80	118,589 51
612 Réparations des hélices d'avions.....	19,656 01	13,610 90
613 Réparations des instruments d'avions.....	43,891 67	19,075 35
614 Réparations des moteurs d'avions.....	339,732 40	255,597 85
615 Appareils de communication—Réparations.....	30,981 71	18,849 61
616 Matériel divers pour le vol—Réparations.....	20,703 51	19,333 50
617 Assurance du matériel d'aviation.....	196,158 38	166,598 86
618 Assurance-cautionnement et assurance de responsabilité..	119,413 03	90,161 25
619 Blessures, pertes et dommages.....	5,270 08	260 25
620 Autres dépenses de vol.....	1,083 80	970 26
625 Avions—Dépréciation	369,011 89	392,545 67
625A Dépréciation des hélices et des moyeux.....	29,456 05	
626 Moteurs d'avions—Dépréciation	131,314 82	168,959 55
627 Appareils de communication—Dépréciation.....	36,793 34	33,282 44
628 Matériel divers pour le vol—Dépréciation.....	1,377 77	936 02
	\$3,579,269 00	\$2,637,313 72
II Entretien et dépréciation des installations au sol—		
631 Surintendance	\$ 139,435 41	\$ 105,092 86
632 Employés d'aéroports et de hangars.....	214,575 10	125,064 91
633 Opérateurs des appareils de communication.....	123,030 28	96,210 26
636 Frais de déplacement et de bureau.....	151,397 60	73,147 33
637 Eclairage, chauffage, énergie et service d'eau.....	45,812 96	40,883 45
638 Location des terrains, bâtiments et bureaux.....	82,730 31	51,753 22
639 Location et frais des véhicules automobiles.....	23,105 45	15,380 28
640 Location d'autre matériel.....		20 00
641 Appareils de communication—Réparations.....	44,355 06	40,496 38
643 Matériel de hangars—Réparations, fournitures et dépenses	24,838 81	18,713 70
644 Matériel d'usines—Réparations.....	6,229 46	4,327 86
645 Véhicules automobiles—Réparations	10,844 92	7,712 91
647 Mobiliers, garnitures et matériel de bureau—Réparations	2,934 02	2,209 28
648 Matériel au sol divers—Réparations.....	6,245 14	1,013 54
649 Bâtiments et autres améliorations—Réparations.....	13,820 08	12,795 43
650 Dép. d'usine—Main-d'œuvre indirecte et matériaux.....	34,070 88	23,720 64
651 Dép. de magasin.....	30,376 87	16,623 48
652 Dépenses de magasin—Ajustements d'inventaire.....	1,945 02	6,890 58
653 Matériaux de construction et matériel au sol—Assurance	6,568 24	7,370 34
654 Assurance de responsabilité pour ce qui se produit au sol et assurance de cautionnement.....	18,074 96	14,682 11
655 Blessures, pertes et dommages.....		70 00
656 Autres dépenses—Installations au sol.....	31,334 47	23,812 61
656A Frais de messageries.....	21,816 13	878 82
660 Dépréciation sur installation au sol.....	140,571 12	105,775 50
	\$1,170 222 25	\$ 794,645 49
III Imprévus—		
671 Service de buffet et de restaurant.....	\$ 7,463 26	\$ 6,996 30
675 Combustible et huile—Ventes.....	71,233 73	45,725 62
676 Réparations et services—Ventes.....	76,791 21	11,109 05
	\$ 155,488 20	\$ 63,830 97

		Total au 31 décembre	
		1941	1940
IV <i>Trafic et administration générale</i> —			
681	Traitements et salaires—Trafic.....	\$ 100,418 98	\$ 65,031 43
682	Déplacements et dépenses de bureau—Trafic.....	53,342 74	32,921 27
683	Location de bureaux pour le trafic.....	19,325 00	11,455 00
684	Commissions aux agents.....	21,074 66	16,691 03
685	Publicité	56,889 90	70,936 72
687	Autres dépenses relatives au trafic.....	11,655 27	4,496 77
691	Traitements et salaires—Divers.....	80,189 68	52,524 69
692	Déplacements et dépenses de bureau—Divers.....	9,745 47	11,458 41
694	Frais d'administration des compagnies affiliées.....	36,466 68	30,438 10
696	Assurance	716 26	528 70
698	Autres dépenses générales et d'administration.....	4,436 33	4,774 39
		<u>\$ 394,260 97</u>	<u>\$ 301,256 51</u>
V <i>Taxes générales</i> —			
699	Taxes générales	\$ 6,895 58	\$ 58,887 35
Compte 402—Total des dépenses d'exploitation.....		<u>\$5,306,136 00</u>	<u>\$3,855,934 04</u>

SESSION 1942

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

des

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

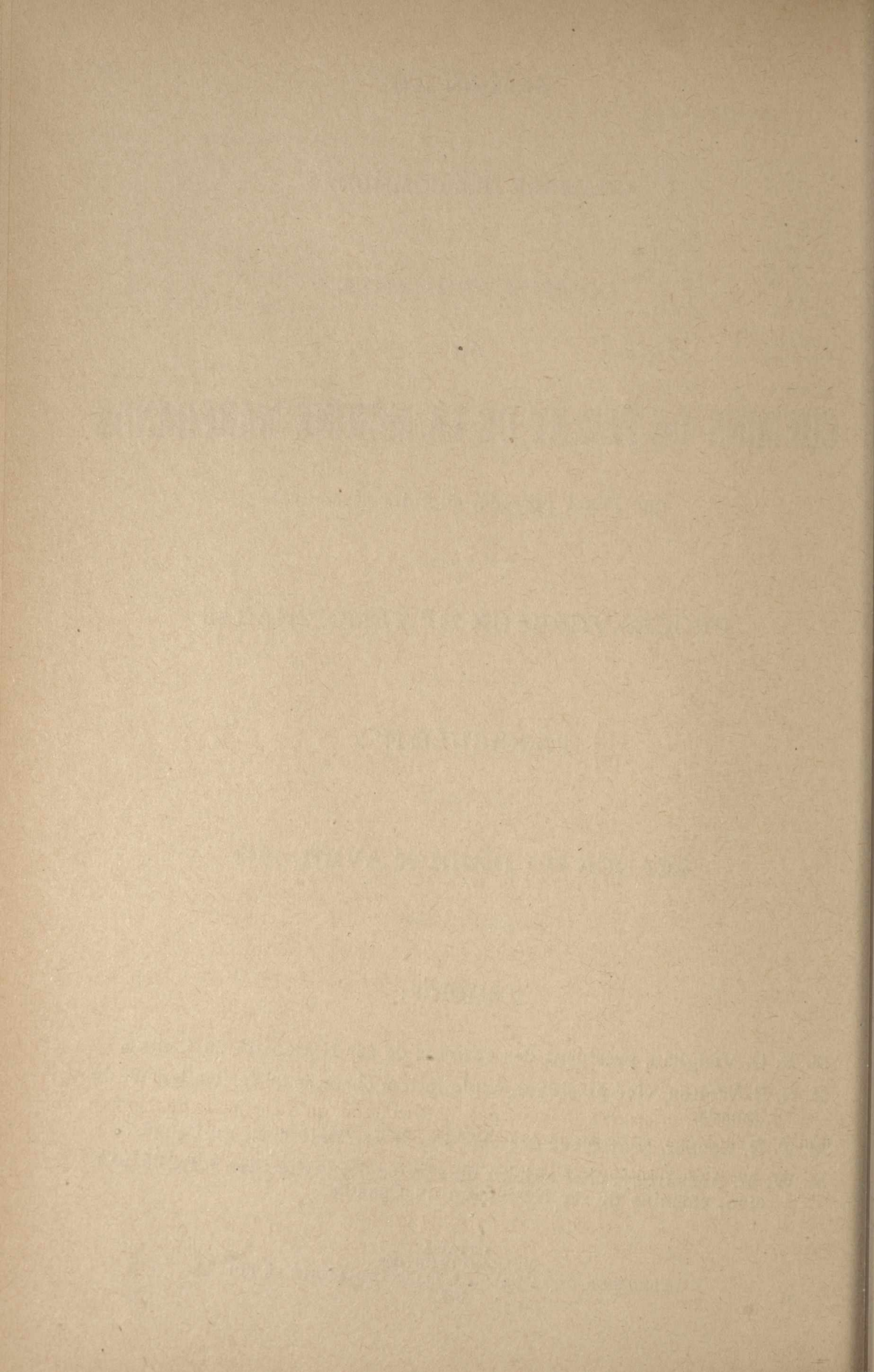
PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 2

SÉANCE DU JEUDI 30 AVRIL 1942

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, président des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, vice-président, exploitation, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. R. Cooper, contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. W. M. Armstrong, chef adjoint du service des recherches et de l'expansion, chemins de fer Nationaux du Canada.



PROCÈS-VERBAUX

SALLE 277, le vendredi 1er mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Bercovitch, Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: M. C. P. Edwards, sous-ministre des Transports; M. G. W. Yates, sous-ministre adjoint; M. F. M. MacLennan, délégué en chef du Trésor, et M. J. A. Wilson, directeur des services de l'Air. Les représentants suivants des chemins de fer Nationaux du Canada: M. S. J. Hungerford, président du conseil d'administration; M. R. C. Vaughan, président; M. N. B. Walton, vice-président, exploitation; M. W. M. Armstrong, chef adjoint du service des recherches et de l'expansion; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. Walter S. Thompson, directeur des relations publiques. M. O. A. Matthews, représente la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

Le président ouvre la séance et invite M. R. C. Vaughan à continuer la lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1941. MM. Walton, Armstrong et Cooper lui prêtent leur concours.

Au cours de l'étude du rapport les résolutions suivantes sont adoptées:

Sur la proposition de M. Gray, il est, à 14 voix contre 1,

Résolu: Que le ministre des Transports et des Travaux publics, le ministre de la Défense nationale, le ministre des Munitions et des Approvisionnements ainsi que le ministre des Postes soient appelés à comparaître devant le Comité des chemins de fer et de la marine marchande relativement à la part des affaires accordées aux chemins de fer Nationaux du Canada et au Pacifique-Canadien à la lumière de la recommandation formulée par le Comité l'an dernier.

Sur la proposition de M. Maybank, il est, à 14 voix contre 1,

Résolu: Que la correspondance échangée entre les ministres susmentionnés ou leurs sous-ministres et le président ou les dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada, sur le même sujet, soit produite au Comité.

Au cours de la séance le président s'enquiert des désirs du Comité quant à la tenue des séances futures.

M. McCulloch propose, appuyé par M. Nicholson, qu'à une heure de l'après-midi le Comité s'ajourne à quatre heures ce jour.

La question étant mise aux voix, la motion l'emporte par un vote de 11 à 2 voix.

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

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Donnelly, Dubuc, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: Les mêmes personnes dont les noms figurent au procès-verbal de la séance du matin.

M. Vaughan est invité à continuer la lecture du rapport annuel.

MM. Walton, Armstrong et Cooper l'aide à répondre aux questions.

Lorsque M. Vaughan en fut rendu, dans sa lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, à cette partie qui traite de l'abandon des voies en conformité des décisions de la Commission des Transports et notamment de la voie de 53 milles .4 entre Forth (près de Red-Deer) et Ullin, Alberta, M. Shaw propose:

Que les Commissaires des Transports, dissidents et autres, qui ont siégé à l'audience à laquelle fût étudié l'abandon de la voie de 53 milles .4 entre Forth (près de Red-Deer) et Ullin, Alberta, et dont la décision a été rendue ces derniers jours, soient appelés à comparaître devant le Comité des chemins de fer et de la marine marchande pour être interrogés sur cette décision.

Il s'ensuit un débat. Quelques membres expriment leur doute sur la légalité de la décision. Toutefois, le président réserve son jugement sur la question jusqu'à la prochaine séance, et la proposition est réservée.

Avant l'ajournement, le président annonce qu'il donne instruction au secrétaire d'aviser les divers ministres des résolutions adoptées ce matin et il exprime l'espoir que les ministres pourront être entendus lundi prochain, à l'heure qui leur conviendra.

A six heures de l'après-midi, sur la proposition de M. Jackman, le Comité s'ajourne au lundi 4 mai 1942, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE 268,

Le 1er mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous voulons parcourir autant de terrain que possible. Je vais demander à M. Vaughan, président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de continuer l'exposé du rapport annuel pour 1941.

M. VAUGHAN: Nous abordons maintenant:

Revenus divers et profits et pertes

Les comptes groupés sous ce titre révèlent une hausse de \$714,000.

Les impôts (autres que les taxes de vente ajoutées au coût d'achat du matériel), se sont élevés à \$7,836,000, une augmentation de \$797,000, dont \$478,000 sont attribuables à la loi fédérale sur l'assurance-chômage, en vigueur depuis le 1er juillet 1941. Le coût de location de wagons de marchandises a augmenté de \$1,250,000. Les compagnies subsidiaires exploitées séparément accusent une augmentation de \$1,169,000. Les recettes d'exploitation des hôtels révèlent une hausse de \$89,000 et atteignent \$591,000.

M. JACKMAN: Avant de continuer, monsieur le président, pourrions-nous avoir un état détaillé des divers hôtels compris dans le réseau, tout comme l'an dernier. J'ignore si l'état a été consigné au procès-verbal ou non, mais je me souviens qu'il a été présenté.

M. VAUGHAN: Il nous fera plaisir de fournir ces renseignements.

M. JACKMAN: Voudriez-vous inclure une comparaison avec l'année précédente?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et pour revenir aux frais d'exploitation, au deuxième paragraphe: "le réseau et le matériel ont été maintenus en bon état", et, à la dernière ligne du paragraphe, "au cours des derniers mois, le Réseau a éprouvé certaines difficultés à se procurer les matériaux nécessaires à la réparation et au renouvellement du matériel roulant".

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Je constate dans le rapport du Pacifique-Canadien que cette compagnie a constitué une réserve spéciale de renouvellement parce qu'elle ne pouvait pas se procurer la main-d'œuvre ou les matériaux qu'elle se procurerait ordinairement en temps de paix; et cela était mentionné dans leur rapport; avez-vous constitué une réserve quelconque?

M. VAUGHAN: Non, nous n'avons constitué aucune réserve de cette nature.

M. COOPER: Sauf les \$500,000 pour l'amortissement de projets de guerre.

M. VAUGHAN: Oui, mais les \$500,000 pour amortissement de projets de guerre tombent dans une autre catégorie. Nous avons bien ajouté quelque chose à notre compte de dépréciation, comme vous le constaterez par notre rapport.

M. JACKMAN: Vous estimez que vous avez pu vous procurer la main-d'œuvre et les matériaux nécessaires pour effectuer tous les travaux de réparations que vous feriez normalement, eu égard particulièrement au volume énormément accru de trafic que les lignes transportent.

M. VAUGHAN: Nous avons pu nous procurer suffisamment de main-d'œuvre et de matériaux jusqu'à présent.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le président, il y a un petit détail ici que je voudrais mentionner, si vous le permettez. Il s'agit des wagons à marchandises, de vos vieux wagons à marchandises hors d'usage. Il fut un temps où les cultivateurs de l'Ouest canadien pouvaient obtenir ces wagons à marchandises et les utiliser avec profit, mais j'apprends que les deux chemins de fer ont adopté pour ligne de conduite depuis deux ou trois ans de défendre la vente de ces wagons. Je crois que l'on vendait ces wagons pour une somme nominale, disons \$25. Les compagnies détaillantes du commerce du bois ont estimé, d'après ce que m'a fait remarquer l'administration du Réseau dans l'Ouest, que la vente de ces wagons leur portait préjudice. Elles ont dit que les personnes qui achetaient ces wagons les démolissaient et vendaient le bois récupéré en concurrence avec leur propre produit. Et les cultivateurs dont plusieurs sont loin d'être des hommes riches et qui tiraient grand profit de ces wagons ne peuvent plus s'en procurer maintenant. Plusieurs se sont adressés à moi et j'ai essayé de leur procurer des wagons. Sans doute, ceci semble être un sujet bien peu important à porter à l'attention de ce Comité maintenant, mais il me semble que les chemins de fer pourraient modifier quelque peu leur ligne de conduite à ce sujet, particulièrement en un temps où il est très difficile de se procurer du bois pour une fin quelconque.

M. LOCKHART: Avant que M. Vaughan ne réponde, voudra-t-il inclure un état concernant la vente de châssis de voitures électriques hors d'usage?

M. VAUGHAN: Il va sans dire que nous obtenons dans les deux cas le prix le plus élevé que nous pouvons toucher pour le matériel de seconde main. Nous estimons que nous ne devrions pas le donner si nous pouvons toucher un prix quelconque de ce chef. C'est la ligne de conduite que nous suivons relativement à ces vieux wagons à marchandises dont le Dr Howden a parlé, et relativement aux vieux wagons électriques et à tout matériel de ce genre. Il existe aujourd'hui un marché pour presque tous les articles et nous estimons qu'il nous incombe de réaliser ce que nous pouvons pour le matériel.

Le PRÉSIDENT: Mais les cultivateurs paieraient volontiers tout prix raisonnable que l'on exigerait pour ces wagons si on les mettait en vente. Il fut un temps où les cultivateurs pouvaient se les procurer à raison de \$25 et ils étaient bien aise de verser cette somme. On m'apprend qu'aujourd'hui ces wagons sont vendus, puis démolis et le bois récupéré vendu comme bois de seconde main.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas entendu dire que les compagnies de bois aient formulé la plainte dont vous avez fait mention. Nous avons cherché à obtenir le meilleur prix possible pour le matériel récupéré lors de la démolition des wagons.

Le PRÉSIDENT: On m'a dit à Winnipeg que cette ligne de conduite avait été adoptée en raison des représentations faites par les commerçants de bois.

M. WALTON: Il y a très peu de wagons disponibles à l'heure actuelle; de fait, d'après le dernier rapport, le Réseau comptait tout au plus 50 wagons sur le point d'être mis au rancart. Presque tous les vieux wagons ont été vendus.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'ils m'ont dit l'an dernier, mais j'ai vu des marchands de ferraille démolir ces vieux wagons.

M. LOCKHART: Il est question ici de plusieurs centaines de ces wagons. Qu'en a-t-on fait; ont-ils été vendus ou démolis? Il me semble qu'il devrait être très facile de tirer toute la question au clair.

M. VAUGHAN: Nous démontons et démolissons nous-mêmes ces wagons dans nos propres dépotoirs.

Le PRÉSIDENT: Ce serait très bien, s'ils l'étaient; ce serait parfait.

M. VAUGHAN: C'est ce que nous faisons. Nous avons des dépotoirs situés à des endroits stratégiques dans tout le pays. Les vieux wagons sont envoyés à ces dépotoirs et le matériel serviable est récupéré et utilisé de nouveau par le chemin de fer. Le matériel inutilisable est vendu au plus haut prix que nous pouvons réaliser. Comme vous le savez probablement, dans les conditions actuelles c'est le régisseur de l'acier à Ottawa qui réglemente le prix de l'acier de rebut.

M. LOCKHART: Quoi qu'il en soit, on avait l'habitude de vendre de vieux wagons électriques provenant des réseaux abandonnés. Je connais plusieurs cas où des sommes allant jusqu'à \$50 ont été payées pour l'acquisition de ces vieux wagons. Il y a des gens qui ont à l'heure actuelle énormément besoin de logement et ils prendraient un de ces vieux wagons, y ajouteraient peut-être un appentis pour servir de cuisine, et s'en feraient une demeure très confortable. Quelle est votre ligne de conduite à ce sujet? Ces wagons sont-ils mis au rebut, ou sont-ils disponibles; et fixe-t-on un prix pour ces wagons?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas de prix fixe pour ces wagons. Chaque wagon est considéré suivant sa valeur.

M. LOCKHART: On pourrait offrir le châssis d'un vieux wagon électrique ou d'un wagon à marchandises à un certain prix. On pourrait établir un prix.

M. VAUGHAN: Il n'y a pas du tout de prix fixé. Un prix serait établi suivant ce qui, estimons-nous, constitue pour la compagnie la valeur du matériel récupérable. Le prix pourrait varier tous les deux ou trois mois.

M. LOCKHART: Mais on pourrait fixer un prix pour le wagon?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je n'aurais pas mentionné ce sujet du tout si ce n'est que j'ai bien vu des acheteurs de rebuts démolir des wagons des chemins de fer Nationaux avec l'idée de vendre le bois récupéré. J'ai vu de mes propres yeux ce travail de démolition et l'administration à Winnipeg m'a bel et bien répondu qu'il existait une entente entre les compagnies de chemins de fer que ces wagons ne seraient pas vendus au public, en raison de représentations faites par des commerçants détaillants de bois. Les chemins de fer ont estimé que s'ils voulaient avoir la clientèle de ces commerçants détaillants ou grossistes du bois il fallait qu'ils fassent certaines concessions. En fait, les commerçants détaillants ou grossistes du bois expédieront simplement leur bois par tout moyen qui leur sera le plus avantageux. S'ils peuvent expédier par camions routiers, ils les utiliseront.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas entendu parler de cela, docteur Howden. Nous nous ferons un plaisir de nous en enquérir. Je sais que dans bien des cas ces vieux wagons ont été vendus par soumissions, et cela expliquerait peut-être ce que vous avez vu.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est fort probable

M. HAZEN: Avant que vous ne passiez à l'autre paragraphe, je voudrais poser une question à M. Vaughan si on veut bien me permettre. Je devrais peut-être faire observer d'abord que je suis de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. J'ai relevé dans la presse locale dans deux ou trois circonstances en ces dernières semaines des critiques au sujet des correspondances, — et si je puis m'exprimer ainsi, — des convois qui partent de la gare des chemins de fer Nationaux, qui partent de Saint-Jean le matin. Tel que je l'entends, je ne suis pas très au courant de la situation, le convoi des chemins de fer Nationaux allant vers l'est entraînait anciennement en gare à Saint-Jean à 11 h. 15 le matin. Ce convoi avait l'habitude de prendre des voyageurs du convoi des chemins de fer Nationaux qui arrivait à Saint-Jean vers 11 heures, je crois, ou un peu après 11 heures. Les chemins de fer Nationaux ont récemment fixé leur heure de départ à 11 heures et il en est résulté, on m'informe, — et je ne suis peut-être pas parfaitement renseigné sur tous les détails — il en est résulté que les voyageurs du Pacifique-Canadien venant de l'Est arrivent à la gare et constatent que le convoi est parti.

avec le résultat qu'ils sont obligés d'attendre jusqu'à 10 heures ou plus tard ce soir-là, ou encore attendre le convoi partant le lendemain matin. J'ignore si cette difficulté a été portée à votre attention ou non.

M. VAUGHAN: C'est une question que nous avons à l'étude, monsieur Hazen, et je vais demander à M. Walton, le vice-président de notre service de l'exploitation qui s'occupe particulièrement de cette question de vous en dire quelque chose.

M. WALTON: Pour ce qui regarde la situation à Saint-Jean dont vous parlez, jusqu'à récemment nous correspondions à Moncton avec un train connu sous le nom de "*Scotian*" qui suit l'"Ocean Limited". Il y a beaucoup de voyageurs de Saint-Jean et de points intermédiaires jusqu'à Moncton qui tiennent beaucoup à faire une correspondance avec l'"Ocean Limited", au lieu de prendre l'autre train. Ce sont des voyageurs directs qui préfèrent naturellement faire une correspondance avec l'"Ocean Limited". Or, nous avons constitué notre horaire de façon à pourvoir exactement à cette correspondance. Le Pacifique-Canadien a changé l'heure de son train jusqu'à un certain point, — je crois que l'heure est basée sur le départ d'Ottawa à 4 h. 10 au lieu de 3 h. 30 comme auparavant. C'est un changement qui influe sur l'horaire bien au delà de Montréal et sur l'horaire du train direct à Saint-Jean. Cela a eu pour effet d'empirer la situation, mais vu la correspondance du courrier qui entre dans la question, nous avons convenu jusqu'au 17 de ce mois de faire une correspondance avec notre train le dimanche si son convoi arrive à temps, ce qui implique une "attente" de 20 minutes environ afin d'effectuer la correspondance avec le Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien tout comme nous a mis la question à l'étude. Tel que vous l'avez dit, monsieur, les apparences sont que nous ne nous préoccupons pas de cette correspondance, mais en réalité nous cherchons à veiller aux intérêts des voyageurs de nos propres lignes qui ont également le droit de vouloir correspondre avec celui des deux trains sur la ligne principale qui est le premier à partir de Moncton.

M. HAZEN: Vous vous rendez compte que c'est une situation passablement incommodante, particulièrement pour les voyageurs qui veulent prendre ce train des chemins de fer Nationaux et qui en arrivant là constatent qu'il n'y a pas de train des chemins de fer Nationaux prêt à partir.

M. WALTON: Je ne tiens nullement à dire ce que d'autres personnes devraient faire mais il y a un facteur important qui entre en ligne de compte, je crois. Si ces voyageurs faisaient une correspondance à Montréal ouest plutôt qu'à la gare Windsor ils n'éprouveraient aucune difficulté à correspondre avec le train pour Saint-Jean; ils pourraient se prévaloir de la correspondance d'Ottawa et il leur resterait encore assez de temps pour parvenir à Saint-Jean et prendre notre train, et nous laisser faire ce que nous cherchons à accomplir pour les gens partant de Saint-Jean et ceux sur la ligne Saint-Jean-Moncton qui veulent attraper leur correspondance à Moncton.

M. HANSON: Un député a affirmé à la Chambre hier soir que les chemins de fer Nationaux vendaient des wagons au Pacifique-Canadien ou les lui louaient.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas vendu de wagons du tout au Pacifique-Canadien.

M. HANSON: Un des députés a fait cette affirmation à la Chambre hier soir.

M. VAUGHAN: Elle n'est pas exacte.

M. JACKMAN: J'ignore si l'affirmation se rapportait précisément à la vente de wagons. J'ai envoyé chercher les *Débats* de la Chambre et voici ce dont il s'agissait: il était question de certaines aciéries dans l'Ouest qui n'avaient pas assez d'acier de rebut pour fonctionner 24 heures sans arrêt, puis un des députés a dit, "Alors, que l'honorable député pose cette question aux chemins de fer Nationaux: combien les chemins de fer Nationaux ont-ils cédé de wagons au Pacifique-Canadien?"

M. VAUGHAN: Nous ne lui avons cédé aucun wagon, monsieur Jackman; il y a des wagons à voyageurs et des wagons à marchandises qui sont employés dans l'échange régulier de trafic entre les chemins de fer.

M. JACKMAN: En effet, je relève dans votre rapport que le prix de location quotidien que vous payez pour des wagons, — je suppose qu'il s'agit de wagons d'autres réseaux, — a considérablement augmenté cette année. Vous employez apparemment plus de wagons loués que vous n'en envoyez des vôtres; vous en employez un plus grand nombre que les prix de location que vous recevez ne l'indiquent.

M. WALTON: Cela représente les wagons d'autres chemins de fer qui viennent sur nos lignes?

M. JACKMAN: En d'autres termes, il n'y a rien pour justifier ce rapport?

M. VAUGHAN: Rien du tout.

M. HANSON: Non, ce n'est pas un bon rapport à inscrire au *Hansard*.

M. BERCOVITCH: Je remarque que vos impôts se chiffrent à \$7,836,000; pouvez-vous nous fournir quelques détails sur ce point?

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous les procurer.

M. BERCOVITCH: Vous pourriez nous les fournir.

M. VAUGHAN: Nous en serons heureux.

M. JACKMAN: Au sujet des impôts; je suppose que vous payez des impôts américains sur vos lignes américaines; et si vous faites un profit, vous devez aussi payer l'impôt sur le revenu?

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. JACKMAN: Faites-vous de l'argent sur les lignes américaines?

M. VAUGHAN: Quelquefois nous en faisons et d'autres fois pas.

M. JACKMAN: Elles ne sont pas aussi infructueuses que la ligne du Sault, alors?

M. VAUGHAN: Pas autant.

M. MAYBANK: Monsieur le Président, je ne sais si c'est bien le moment d'interroger M. Vaughan sur une question soulevée l'an passé. J'ai entendu parmi quelques employés des transports, spécialement à Winnipeg, des plaintes sur leur manque de travail; un certain nombre d'entre eux n'ont pas travaillé depuis longtemps, tandis que vos concurrents demandent des hommes à grands cris, et en fait il y a de vos hommes employés temporairement par le Pacifique-Canadien. Je veux dire qu'ils ont pu être longtemps sur votre liste d'ancienneté et qu'ils ne pouvaient pas continuer à travailler. Après avoir chômé pendant assez longtemps ils ont réussi à se faire embaucher par le Pacifique-Canadien et ils sont aussi sur leur liste d'ancienneté. Ces plaintes proviennent apparemment du fait que vous ne recevez pas autant de travail que vous devriez recevoir de différentes sources. Naturellement, en ce moment il n'y a qu'une grande source distributrice de travail. Ceci me rappelle une question que nous avons abordée l'an dernier au sujet de la proportion des affaires du gouvernement allant au Pacifique-Canadien et au Canadien-National. Je serais d'avis que le Canadien-National devrait, entre les séances de ce Comité, prendre des mesures en vue d'améliorer sa situation quant à la répartition des affaires du gouvernement. Vous êtes-vous occupés d'améliorer votre position?

M. VAUGHAN: Certainement.

M. MAYBANK: Qu'avez-vous fait?

M. VAUGHAN: Nous avons rencontré les différents ministres que cela regarde et leur avons signalé la résolution adoptée par ce Comité l'an dernier et leur avons demandé de faire quelque chose à ce sujet.

M. MAYBANK: Cela a été fait verbalement?

M. VAUGHAN: Verbalement et par écrit.

M. MAYBANK: En avez-vous les copies?

M. VAUGHAN: Je ne les ai pas ici.

M. MAYBANK: Vous devriez les avoir ici. Je ne vous demanderai pas ce que contenaient ces lettres, car notre ligne de conduite est de considérer que les meilleures preuves sont les écrits eux-mêmes.

M. VAUGHAN: J'imagine que les lettres étaient marquées personnelles et confidentielles. Je ne sais pas.

M. MAYBANK: Je suggère, Monsieur le président, qu'elles ne pouvaient pas être personnelles et confidentielles. Elles auraient pu être personnelles et confidentielles à la condition de ne pas venir de ce Comité. Personnelle et confidentielle sont deux mots qui peuvent être à propos sur une lettre d'un membre à un ministre, mais pas dans le cas d'affaires gouvernementales. A mon avis, monsieur le président, un organisme du gouvernement écrivant au gouvernement ne peut pas marquer ses lettres de cette façon. Elles peuvent porter ces mots mais cela ne servirait à rien, à moins, évidemment, que nous puissions invoquer la règle que nous entendons souvent de nos jours: "Ce n'est pas dans l'intérêt du public."

M. VAUGHAN: Je ne contesterai pas cela. La seule chose que je puisse vous dire, monsieur Maybank, c'est ce que nous avons fait. Nous avons fait tout ce que nous avons pu pour obtenir ce que nous croyons être une juste part des affaires du Dominion du Canada.

M. SANDERSON: Monsieur le Président, est-ce que les ministres que vous avez entrevus, étaient en faveur de la chose?

M. VAUGHAN: Oui, en général je pense qu'ils l'étaient.

M. SANDERSON: Je m'attendrais à ce qu'ils le fussent. Cependant, votre requête n'a pas eu grand effet, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'on se soit encore occupé de la résolution de ce Comité.

M. MAYBANK: Non, la Chambre ne s'est pas encore occupée de la résolution de ce Comité. Qui a fait les représentations verbales dont vous parliez?

M. VAUGHAN: J'en ai fait plusieurs moi-même.

M. MAYBANK: A qui?

M. VAUGHAN: A plusieurs ministres du cabinet.

M. MAYBANK: Qui étaient-ils?

M. VAUGHAN: Ma foi...

M. MAYBANK: Il n'y a pas de secret au sujet des affaires du Canada, monsieur Vaughan. Je désire connaître les noms.

M. VAUGHAN: J'ai rencontré le colonel Ralston, M. Howe, et M. Cardin.

M. MAYBANK: Maintenant, voulez-vous nous faire connaître les propos échangés entre vous et M. Ralston à cette occasion?

M. VAUGHAN: Vous me mettez dans l'embarras.

M. MAYBANK: Exactement.

M. VAUGHAN: Le colonel Ralston a suggéré que cela pourrait se discuter dans le cabinet.

M. MAYBANK: Est-ce que cela a été amené devant le cabinet?

M. VAUGHAN: Je ne pourrais pas le dire.

M. MAYBANK: Vous voulez dire qu'il a suggéré qu'il en saisisrait lui-même le cabinet?

M. VAUGHAN: Non, il n'a pas suggéré cela; il a seulement suggéré que cela devrait être discuté dans le cabinet.

M. MAYBANK: Quelles étaient exactement les représentations que vous faisiez?

M. VAUGHAN: Il nous semble que nous ne devrions pas recevoir moins de 65 p. 100 des affaires donnant lieu à concurrence.

M. NICHOLSON: Par comparaison avec quel montant? Quel a été votre pourcentage l'an passé?

M. VAUGHAN: Nous ne savons pas. Nous croyons que certains ministères ont reçu des ordres, bien que cela ne nous ait jamais été affirmé d'une manière certaine, de partager les affaires par moitié. Et nous savons que certains fonctionnaires de différents ministères ont cette idée en tête.

M. MAYBANK: Pourquoi avez-vous nommé le colonel Ralston en premier lieu? Est-ce par hasard que vous vous êtes adressé d'abord à lui?

M. VAUGHAN: Non, parce que son ministère, naturellement contrôle le mouvement des troupes.

M. MAYBANK: Vous êtes donc allé le voir parce qu'il est dans une très grande mesure l'expéditeur d'un genre d'affaires du gouvernement?

M. VAUGHAN: C'est cela.

M. MAYBANK: Savez-vous quel est le pourcentage de vos affaires que vous avez reçu de ce ministère?

M. VAUGHAN: Non, il nous est impossible de calculer cela.

M. MAYBANK: Avez-vous exposé à M. Ralston ce que d'après vous le partage devrait être?

M. VAUGHAN: En différentes occasions, nous avons exposé à ce ministère que nous croyions avoir droit à une part plus grande du mouvement des troupes.

M. MAYBANK: Dans votre conversation avec M. Ralston, lui avez-vous communiqué ce que vous pensiez alors quant à la manière dont le trafic était partagé dans son ministère?

M. VAUGHAN: En ce moment je ne me souviens pas exactement de ma conversation avec le colonel Ralston. Comme je l'ai déjà dit, je pense qu'il était en notre faveur, mais que cela lui semblait être une question importante que le cabinet devrait résoudre.

M. MAYBANK: Avez-vous eu une autre entrevue avec lui depuis, sur le même sujet?

M. VAUGHAN: Non, je n'en ai pas eu.

M. MAYBANK: Alors il n'y a rien eu depuis, avec le colonel Ralston sur ce sujet?

M. VAUGHAN: Non, excepté que nos fonctionnaires sont en relations constantes avec les fonctionnaires de son ministère et je pense qu'il y a une certaine amélioration dans la part d'affaires que nous en recevons.

M. MAYBANK: Dans quelle mesure y a-t-il eu une amélioration de la part de ce ministère?

M. VAUGHAN: Je puis répondre à cela en disant que notre service des voyageurs augmente en général d'une manière substantielle.

M. MAYBANK: De la part de ce ministère?

M. VAUGHAN: De la part de ce ministère.

M. MAYBANK: Savez-vous s'il augmente par rapport au trafic total de ce ministère?

M. VAUGHAN: Je ne peux pas dire parce que nous n'avons pas les chiffres montrant les sommes que le ministère de la Défense nationale paye aux deux chemins de fer.

M. MAYBANK: Savez-vous si ce trafic provenant de ce ministère a augmenté sur vos lignes de l'Ouest et de l'Est ou seulement dans une direction?

M. VAUGHAN: Je pense qu'il a augmenté davantage sur les lignes de l'Est que sur celles de l'Ouest.

M. GRAY: Avant que M. Maybank continue, puis-je remarquer que nous faisons souvent venir ici des employés des Postes pour les questionner au sujet des affaires des Postes et du transport du courrier. Y a-t-il une raison qui nous empêche de convoquer ici des employés du ministère de la Défense nationale qui nous donneraient des renseignements analogues au sujet de leur ministère.

Le PRÉSIDENT: Si vous incluez cette requête dans une proposition que le Comité adoptera, nous pouvons les faire venir.

M. GRAY: Si les chemins de fer Nationaux du Canada se trouvent désavantagés et se croient injustement traités quant à la recommandation adoptée l'an passé par ce Comité, je serais certainement d'avis que le meilleur moyen de se renseigner est d'amener les employés ici et de régler cette question une fois pour toute.

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas mieux que M. Maybank demande d'abord au président si le cabinet s'est occupé de cette question?

M. MAYBANK: Je vais m'en informer. Vous avez dit tout à l'heure que vous aviez l'impression—reprenez-moi si je me trompe—vous avez dit que vous aviez l'impression que certains fonctionnaires de ce ministère croyaient que le partage devraient demeurer tel que par les années passées et que comme conséquence vous ne pouviez pas recevoir ce que vous vouliez. Je répète bien ce que vous avez dit, n'est-ce pas, M. Vaughan.

M. VAUGHAN: Je crois que dans les différents ministères il y a des gens qui pensent que c'est le désir du gouvernement de diviser les affaires d'une manière égale entre les deux chemins de fer.

M. MAYBANK: Maintenant, y a-t-il des gens de ce genre dans le ministère de la Défense nationale?

M. VAUGHAN: Oui, je le pense.

M. MAYBANK: Ce sont les personnes à qui vous devez vous adresser pour obtenir des affaires, est-ce exact?

M. VAUGHAN: C'est exact. D'une manière générale, je crois que nos employés de la circulation trouvent que les fonctionnaires du ministère de la Défense nationale nous traitent équitablement en divisant leurs affaires selon la manière dont ils croient comprendre les désirs du gouvernement.

M. MAYBANK: Vos employés ne peuvent avoir ces idées-là sans raison, M. Vaughan. Comment en sont-ils venus à penser cela des fonctionnaires du ministère de la Défense nationale?

M. VAUGHAN: Je suppose que ces renseignements leur sont parvenus par certains fonctionnaires du ministère de la Défense nationale; mais je préférerais vraiment que vous vous adressiez à M. Fraser, notre vice-président de la circulation, quant à cette question de circulation.

M. MAYBANK: Ce monsieur est-il ici?

M. VAUGHAN: Non, il n'y est pas; mais il est évident que nos préposés à la circulation sont en contact journalier avec les fonctionnaires du ministère de la Défense nationale. Je ne crois pas qu'ils se plaignent—Je crois qu'ils ne forment aucune plainte formelle contre les fonctionnaires du ministère de la Défense nationale.

M. MAYBANK: Est-il juste de dire qu'ils semblent liés à eux par quelque sorte d'entente ou de convention?

M. VAUGHAN: Cela me semble juste.

M. MAYBANK: Eh bien, maintenant, quelles sont les personnes dans le ministère de la Défense nationale à qui vos préposés de la circulation doivent s'adresser pour obtenir une part des affaires?

M. VAUGHAN : Je ne pourrais pas nommer sur le champ les différents fonctionnaires du ministère avec lesquels nos préposés de la circulation viennent en contact chaque jour.

M. MAYBANK : Pouvons-nous arriver à savoir quelles sont ces fonctionnaires qui ont, ce qui, à mon avis, est ou doit être, une idée fausse ; Qui sont-ils ? Nous voulons les connaître dans tous les ministères. M. Fraser, je n'en doute pas, nous le dira, mais pouvons-nous nous procurer les renseignements nécessaires pour les faire comparaître ici ?

M. VAUGHAN : A mon avis, un renseignement obtenu du ministère de la Défense nationale sur ce qu'il pense du partage des affaires répondrait probablement à ce que vous voulez savoir.

M. MAYBANK : J'imagine que cela y répondrait ou pourrait y répondre, mais l'autre manière obtiendrait ou pourrait obtenir le même résultat. Il se trouve que j'ai choisi l'autre manière.

M. EMMERSON : Je voudrais savoir de M. Vaughan quel est le chef du service du mouvement au ministère de la Défense nationale.

M. VAUGHAN : Je ne saurais dire de mémoire quels sont ces fonctionnaires, mais nos agents de circulation sont en contact avec eux. Nous avons des agents de circulation ici constamment. Quelques-uns sont postés ici en permanence ; d'autres viennent régulièrement et sont en contact presque quotidien avec le ministère de la Défense nationale où ils rencontrent divers fonctionnaires et entretiennent avec eux de bonnes relations. Faire venir ces fonctionnaires ici, ce serait, je crois, les mettre dans l'embarras, comme vous nous y mettez. Il n'y a qu'un moyen, à mon avis, de régler l'affaire, c'est de demander au chef du ministère de la Défense nationale quelles instructions ont été données, s'il y en a eu, quant au partage de ces affaires.

M. MAYBANK : Je vais y revenir, monsieur Vaughan. Mais je veux, pour un moment, ouvrir une parenthèse et poser une question. Après la conversation que vous mentionnée, vous n'avez pas écrit à M. Ralston ?

M. VAUGHAN : Je ne me rappelle pas si je lui ai écrit ou non, monsieur Maybank.

M. MAYBANK : Pourriez-vous voir si vous lui avez écrit ou non ? Sur ce point, je veux dire. Pourriez-vous regarder cela ?

M. VAUGHAN : Je puis le faire.

M. MAYBANK : Vous avez mentionné tantôt qu'il y avait eu des représentations par écrit. A qui ?

M. VAUGHAN : Au ministre des Transports.

M. MAYBANK : A d'autres aussi ?

M. VAUGHAN : Je crois que nous avons discuté la question avec M. Howe aussi. J'en suis sûr.

M. MAYBANK : Par écrit ?

M. VAUGHAN : Oui.

M. MAYBANK : Monsieur le président, je voudrais demander que cette correspondance soit apportée ici. Si l'on a des objections à cela, nous pourrions les examiner immédiatement. Je comprends que, de l'avis de M. Vaughan, ces lettres doivent être privées et confidentielles, mais c'est justement le point que je conteste.

M. DONNELLY : Monsieur Vaughan, vous avez dit que vous vouliez 65 p. 100 des affaires, si j'ai bien compris.

M. VAUGHAN : Au moins cette proportion des affaires où il y a concurrence.

M. DONNELLY : Sur quoi fondez-vous vos chiffres ?

M. VAUGHAN : En réalité, ce que nous avons demandé, monsieur Donnelly, c'est que si l'on a donné instruction à certains ministères d'effectuer un partage par moitié, on annule ces instructions. Nous aurions préféré qu'il n'y eût pas

d'instructions du tout plutôt que d'en avoir de cette sorte, car nous préférions courir notre chance d'obtenir notre part si ces instructions étaient annulées. Je ne sais pas si ces instructions ont été données, mais nos agents de la circulation sont d'avis que de telles instructions sont en vigueur.

M. GRAY: Monsieur Vaughan, voilà ma vraie raison de suggérer que la question s'éclucide dans les divers ministères avec lesquels les chemins de fer font des affaires. A mon sens, vous pouvez très bien concurrencer vos rivaux, mais je ne serais pas du tout surpris si de telles instructions étaient en vigueur, car nous l'avons déjà constaté. Il n'y a pas un très grand nombre d'années, je m'en souviens, une certaine division de l'un des ministères de ce gouvernement donna l'ordre à ses employés de se loger à l'hôtel Lord Nelson à Halifax. Ces instructions avaient été données aux divers employés. Je tiens à citer cet exemple. A présent que nous sommes rendus à ce point, je crois que les chefs ou les ministres des départements intéressés devraient faire une déclaration au Comité. Si M. Howe était ici, je sais qu'il ferait volontiers une déclaration au sujet du ministère des Munitions et Approvisionnements, de même M. Cardin, au sujet du ministère des Transports. Je crois que nous devrions demander aux chefs ou aux ministres de ces ministères de faire une déclaration au Comité au sujet de ces ordres; et c'est ce que je propose, monsieur le président.

M. DONNELLY: Monsieur le président, je proposerais que le président, M. Maybank et M. Gray constituent un comité de trois...

M. JACKMAN: Je m'oppose à cela.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce?

M. JACKMAN: On doit s'opposer à cela, car ces messieurs ne représentent qu'un parti.

M. GRAY: Mettez M. Jackman à ma place, si vous voulez.

M. DONNELLY: Je propose qu'il y ait un comité de trois pour interviewer le ministre de la Défense nationale et les autres ministres, savoir qui nous devrions appeler devant le Comité et les appeler.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai ici deux motions plutôt imprécises. J'en ai une de M. Gray pour que les chefs de trois ministères soient priés de comparaître devant notre Comité pour fournir des renseignements.

M. DONNELLY: Sur une question qu'ils peuvent ignorer totalement.

M. HANSON: Ils pourraient venir ici...

Le PRÉSIDENT: Un instant.

M. HANSON: J'appuie cette motion de M. Gray, monsieur le président, car à mon avis si notre Comité doit fonctionner...

Le PRÉSIDENT: Je regrette de vous interrompre, mais je n'ai pas pu entendre.

M. HANSON: Je dis que j'appuie la motion de M. Gray, car je crois que, si le Comité doit être de quelque utilité, il devrait savoir si le gouvernement a refusé d'accepter la recommandation faite par le Comité l'an dernier et pourquoi; et si des instructions ont été données contrairement à ces recommandations, le Comité devrait le savoir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque preuve que le gouvernement ait refusé d'accepter la recommandation?

M. HANSON: Nous avons la déclaration du président, d'après laquelle la recommandation faite par notre Comité l'an dernier en faveur d'une augmentation des affaires d'après la distance parcourue, les employés et les charges fixes, n'a pas été mise en vigueur.

Le PRÉSIDENT: Vous devez vous rappeler que, lorsque la recommandation parvint au Comité, elle était assez défigurée.

M. MAYBANK: Vous avez parlé de deux motions imprécises, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas eu la chance de finir. On m'a interrompu.

M. MAYBANK: Je le regrette.

Le PRÉSIDENT: Je crois avoir résumé exactement la motion de M. Gray. Il n'a pas fait appuyer sa motion, mais il pourrait sans doute le faire facilement.

M. HANSON: J'ai appuyé sa motion

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, sa motion précède celle du Dr Donnelly, et doit être mise aux voix.

M. HANSON: J'ai appuyé sa motion.

Le PRÉSIDENT: Il propose que les chefs des trois ministères désignés, c'est-à-dire des Transports, de la Défense nationale et des Munitions et Approvisionnements, soient priés de comparaître devant le Comité pour rendre témoignage sur cette affaire.

M. BERCOVITCH: Est-il nécessaire d'avoir une motion à cette fin?

Le PRÉSIDENT: Mais nous avons la motion.

M. BERCOVITCH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que la motion soit contraire aux règlements et je vais la mettre aux voix, pour hâter les choses.

M. BERCOVITCH: Si ces messieurs venaient de leur plein gré, cela aurait le même effet. Ils pourraient venir de leur plein gré et nous dire en quelques mots s'ils ont eu des conversations ou des discussions à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: La motion leur demande simplement de venir.

M. GRAY: Je cherche à la faire aboutir, monsieur le président.

M. MAYBANK: Je ne m'oppose pas à ces motions, qu'elles soient précises, imprécises, contraires aux règlements ou non. Mais j'espère que vous n'oublierez pas qu'il y a une motion qui les précède toutes deux et qui demande de produire la correspondance dont j'ai parlé.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce n'était pas sous forme de motion. Je crois que c'était une demande et qu'elle n'était pas appuyée. Je l'ai inscrite comme une demande.

M. MAYBANK: Eh! bien, je puis y revenir sans doute dans quelques minutes. Je veux qu'il soit absolument certain qu'elle sera observée.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous faire une motion?

M. MAYBANK: Sans doute, si ce n'est pas inscrit comme une motion, il va me falloir attendre que la voie soit libre d'obstacles. Mais je veux que chacun comprenne bien que j'y reviendrai.

Le PRÉSIDENT: Nous en tenons compte. Tous ceux qui sont en faveur de la motion qui est devant le Comité voudront bien l'indiquer.

M. LOCKHART: Avant que la motion soit mise aux voix, M. Vaughan nous dira-t-il s'il y a d'autres chefs de département que l'on pourrait inclure, pour que nous ayons des renseignements complets?

M. VAUGHAN: Eh! bien, les principaux départements intéressés, quant au trafic de chemin de fer, sont le ministère des Munitions et Approvisionnements, celui de la Défense nationale et celui des Postes.

M. LOCKHART: Ce dernier n'a pas été mentionné. Je propose en amendement que le ministère des Postes soit ajouté.

M. GRAY: Pour épargner du temps; j'inclurai cela dans la motion.

Le PRÉSIDENT: Et celui des Travaux publics, tandis que vous y êtes.

M. GRAY: Très bien, monsieur.

Le PRÉSIDENT: La voilà assez complète. Que ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien l'indiquer. Et contre. Je déclare la motion adoptée.

La motion est adoptée par 14 contre 1.

M. JACKMAN: Monsieur le président, on ne peut oublier que le rapport du comité n'a pas été confirmé par la Chambre l'an dernier. Je ne sais si cela fait quelque différence quant aux instructions sur lesquelles le gouvernement doit agir. Toutefois j'aimerais poser à M. Vaughan la question que voici: Est-il de l'avis de son vice-président, M. Fraser, qui déclarait l'an dernier qu'à son avis il n'y avait pas de raison pour que l'Etat, étant le propriétaire du Canadien-National, ne lui donne pas tout le trafic résultant des affaires de l'Etat.

M. VAUGHAN: A mon avis, le Pacifique a droit à une certaine part des affaires de ces départements.

M. DONNELLY: Pensez-vous qu'on devrait partager ce trafic d'après la longueur des voies principales?

M. VAUGHAN: Il y a plusieurs facteurs dont il faut tenir compte dans le partage du trafic. Nous avons beaucoup plus de voies à entretenir dans les régions secondaires et ces lignes ne donnent pas de profits. Nous avons près de deux fois les charges fixes du Pacifique. Le gouvernement fédéral a engagé une somme colossale dans les chemins de fer Nationaux. Avant que le Canadian Northern, l'Intercolonial et le Grand-Tronc soient réunis, c'est-à-dire avant 1918, le Pacifique avait plusieurs concurrents. A présent il n'en a plus qu'un. Si ces trois concurrents existaient encore, le Pacifique pourrait difficilement s'attendre à avoir la moitié du trafic.

M. McCULLOCH: Dans quel département se trouvent les télégraphes du National?

M. VAUGHAN: Nous avons plusieurs services télégraphiques sous la direction de M. Galloway—des télégraphes commerciaux.

M. McCULLOCH: Ne pensez-vous pas qu'ils devraient être inclus dans cette motion, car voilà où naissent un grand nombre de difficultés. Des télégrammes sillonnent le pays...

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de service télégraphique dans l'administration publique.

M. McCULLOCH: Il y a des télégrammes provenant des ministères d'Ottawa qui passent par le Pacifique.

M. VAUGHAN: Il faudrait inclure cela, je crois, dans les questions qui pourraient être posées aux divers ministères, car les deux chemins de fer ont des lignes télégraphiques, des messageries et des voies ferrées.

M. MAYBANK: Monsieur le président, comme je l'ai dit tantôt, je veux que la production de cette correspondance soit absolument certaine. Je vois que c'est inscrit comme requête. Je voudrais savoir au point où nous en sommes, s'il est nécessaire de faire une motion. Je voudrais donc savoir s'il y a quelque objection à cette requête. Ces documents seront-ils produits?

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, monsieur Maybank, vous feriez peut-être mieux de présenter une motion pour être sûr de votre affaire. Nous avons cette demande et nous ne pouvons pas dire si les papiers seront déposés sur demande ou non.

M. MAYBANK: Très bien. Je le propose.

M. VAUGHAN: Je sais que ces lettres ont été marquées privées et confidentielles. Je ne sais pas si vous pourriez les avoir ici.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous formuler votre motion, monsieur Maybank?

M. MAYBANK: Oui. Je propose que toute la correspondance entre la direction du Canadien-National et les ministères ou les fonctionnaires de l'Etat relativement à cette affaire que nous discutons actuellement soit apportée par la direction du Canadien-National et déposée devant le Comité.

M. GRAY: J'appuie cela.

M. BERCOVITCH: Monsieur le président, nous avons sûrement le pouvoir de faire venir de la correspondance.

Le PRÉSIDENT: Quoi?

M. BERCOVITCH: Nous avons le pouvoir de demander toute espèce de correspondance. Je ne crois pas qu'une motion soit nécessaire.

M. GRAY: Je ne le crois pas non plus, monsieur Bercovitch, mais le président l'a suggéré.

Le PRÉSIDENT: Non. Nous avons une demande, mais celui qui avait fait la demande a préféré une motion et nous avons sa motion. Maintenant que j'ai la proposition, je vais la soumettre au Comité. Vous avez entendu la proposition de M. Maybank et de M. Gray. Je demande à tous ceux qui sont en faveur de cette proposition de lever la main droite. 14. Et ceux qui s'y opposent? 1. La proposition est adoptée. Continuons notre travail maintenant.

M. LOCKHART: Est-ce bien du travail?

M. MAYBANK: Attendez un instant. Je veux avoir le dossier de tous ces autres entretiens, tout comme dans le cas de l'entrevue avec M. Ralston. Même si nous allons prier ces ministres de venir déposer une déclaration ici, je veux savoir ce qui a été fait. J'ai parlé à M. Vaughan au sujet du ministère de la Défense. Avant de mettre cette question de côté, je tiens à connaître les gens du ministère de la Défense qui semblent croire que la circulation ne peut être divisée autrement que par moitié. Je crois que vous nous avez dit, monsieur Vaughan, que vous n'étiez pas en mesure de répondre à cette question.

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. MAYBANK: Mais vous avez ajouté que monsieur Fraser, ou quelque autre membre de sa division, pourrait y répondre. Quand pourrions-nous avoir cette réponse?

M. VAUGHAN: Je crois qu'ils pourraient répondre à cette question. Je suis sûr qu'ils pourraient y répondre, monsieur Maybank, mais cela les placerait peut-être dans une situation embarrassante.

M. MAYBANK: Ils pourraient donner une réponse—quelqu'un du même rang que vous—ou vous pourriez répondre vous-même, car vous avez les épaules plus larges qu'eux.

M. VAUGHAN: Nous n'aimerions pas laisser croire que nous avons des raisons de nous plaindre des fonctionnaires du ministère de la Défense nationale.

M. MAYBANK: Je vous comprends et je crois que nous avons expliqué très clairement qu'il ne s'agit pas de vous plaindre de certains des fonctionnaires avec lesquels vous êtes en relations. La nature même de la question posée nous fait comprendre la situation où vous vous trouvez placé et vous ne vous plaignez pas de ces fonctionnaires. Je tiens toujours à savoir quels sont les fonctionnaires du ministère de la Défense nationale qu'il faut voir au sujet de la circulation.

M. VAUGHAN: Ce renseignement peut être obtenu. Je suis toujours d'avis qu'on obtiendrait le résultat désiré en ayant l'opinion des chefs de division quant à la façon dont ils ont partagé leurs affaires et quant à leur procédé habituel vis à vis de la division.

M. MAYBANK: Très bien. En respectant votre opinion, nous pouvons mettre cette question de côté pour le moment, quitte à y revenir plus tard, au besoin.

Maintenant, auriez-vous l'obligeance de nous dire quelles représentations ont été faites à d'autres ministères? J'aimerais savoir ce qui a été fait au sujet du ministère des Transports.

M. VAUGHAN: Nos fonctionnaires font des représentations quotidiennes à presque tous les ministères du Gouvernement, au cours de leurs relations ordinaires, lorsqu'ils sollicitent des commandes.

M. MAYBANK: Je ne me suis peut-être pas expliqué clairement. Je ne faisais pas allusion à vos fonctionnaires, mais aux représentations faites par le chemin de fer et qui sont semblables à celles que vous avez faites vous-même

à monsieur Ralston. Qu'est-il survenu entre vous et tout autre fonctionnaire du chemin de fer et du ministère des Transports?

M. VAUGHAN: Je sais que notre bureau de direction, nos chefs de la circulation du fret et nos chefs de la circulation des passagers, nos chefs du télégraphe et des messageries sollicitent constamment des affaires auprès de tous les ministères du Gouvernement en demandant de nous accorder une part d'affaires plus considérable.

M. MAYBANK: Apparemment, je ne m'exprime pas clairement. Je n'obtiens pas la réponse exacte. Je ne m'attachais pas aux détails de la sollicitation commerciale mais aux représentations qui ont pu être faites et que vous avez faites, je le sais, auprès du ministre des Transports. L'avez-vous vu à ce sujet?

M. VAUGHAN: Oui, j'ai eu des relations avec lui.

M. MAYBANK: Ces relations furent-elles semblables à celles que vous avez eues avec monsieur Ralston?

M. VAUGHAN: Oui.

M. MAYBANK: Avez-vous fait des représentations par écrit à cette époque?

M. VAUGHAN: Oui, j'ai fait des représentations écrites.

M. MAYBANK: Pouvez-vous m'indiquer à quelle date?

M. VAUGHAN: A diverses époques. J'en ai fait récemment.

M. MAYBANK: Je m'intéresse principalement aux représentations écrites faites depuis la dernière réunion du Comité des chemins de fer et de la marine marchande. Des représentations ont-elles été faites par écrit depuis lors?

M. VAUGHAN: Certes.

M. MAYBANK: Vous souvenez-vous de la quantité de correspondance échangée?

M. VAUGHAN: La correspondance ne fut pas nombreuse car, lorsque nous avons communiqué une ou deux fois avec les membres du Cabinet, nous ne tenons pas à les importuner davantage.

M. MAYBANK: Cela sera compris dans la proposition. Avez-vous causé avec eux à ce sujet?

M. VAUGHAN: Oui.

M. MAYBANK: Quelles représentations avez-vous faites au cours de ces conversations? Qu'avez-vous dit?

M. VAUGHAN: On m'a répondu que la question serait étudiée en temps et lieu.

M. MAYBANK: Étudiée par qui?

M. VAUGHAN: Le Cabinet, je suppose.

M. MAYBANK: C'est en substance la même réponse que celle faite par monsieur Ralston?

M. VAUGHAN: Oui.

M. MAYBANK: Avez-vous fait des représentations à d'autres membres du Cabinet?

M. VAUGHAN: Non.

M. MAYBANK: Seulement à monsieur Ralston et au ministre des Transports?

M. VAUGHAN: Et à monsieur Cardin.

M. MAYBANK: A tous les trois?

M. VAUGHAN: Monsieur Howe, monsieur Cardin et le colonel Ralston.

M. MAYBANK: La correspondance que vous venez de décrire, la dernière inscrite au dossier, est-elle celle que vous avez eue avec monsieur Howe et monsieur Cardin?

M. VAUGHAN: La dernière communication à ce sujet, je l'ai eue avec le ministre des Transports.

M. MAYBANK: Mais la dernière conversation que vous avez décrite en réponse à ma question, la dernière à apparaître au dossier ici aujourd'hui, était-ce celle que vous avez eue avec monsieur Howe ou avec monsieur Cardin?

M. VAUGHAN: Je ne m'en souviens pas, monsieur Maybank. J'ai eu tant d'entretiens avec un grand nombre de personnes à ce sujet que je les oublie.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howe a été ministre des Transports pendant un certain temps.

M. MAYBANK: Oui, je le sais. Je veux éclaircir le point. Serait-il juste de dire que les conversations avec monsieur Ralston que vous avez décrites peuvent être aussi prises en substance comme un rapport de vos relations avec monsieur Cardin?

M. VAUGHAN: En substance, oui. Tous les membres du Cabinet à qui j'ai eu affaire m'ont montré de la bienveillance et je crois qu'ils avaient vraiment l'intention d'étudier la question en temps opportun. J'ignore toutefois ce qu'ils ont fait.

M. MAYBANK: Alors, diriez-vous que c'est également le rapport en substance de ce qui s'est passé entre vous et M. Howe? Que c'est la même chose?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autre discussion sur ce point, continuons.

M. JACKMAN: Avant de clore ce sujet, j'aimerais demander au président si, oui ou non, les chemins de fer Nationaux sont en mesure de pourvoir aux besoins d'une circulation plus intense à l'heure actuelle. S'il faut en croire la réclamation qui paraît dans les journaux, et surtout celle émise par le ministère des Services nationaux de guerre, on tend à ne pas encourager la circulation qui n'est pas directement rattachée à la guerre aujourd'hui parce que les besoins de déplacement des troupes et des personnes qui s'occupent d'affaires et de commerce relevant de la guerre sont si grandes que les diverses lignes de chemins de fer du pays sont chargées à pleine capacité. J'ai donc peine à comprendre sur quoi porte la discussion à l'heure actuelle. Le président voudra-t-il nous dire si sa compagnie ferroviaire en particulier est en mesure d'accepter une augmentation sensible de circulation en 1942?

M. VAUGHAN: Je crois que les deux compagnies de chemin de fer sont en mesure de transporter plus de voyageurs et de marchandises. Toutes deux continuent à solliciter activement des chargements de marchandises et de passagers auprès du public et du Gouvernement. Nous n'en sommes pas encore rendus au point où il nous faudra refuser des affaires et il n'y a pas eu de congestion dans la circulation. La sollicitation en vue d'accroître la circulation est toujours une question d'actualité chez les deux compagnies ferroviaires.

M. MAYBANK: Quel est le nombre de vos hommes qui sont sans travail actuellement, mettons dans les services ambulants de l'Ouest du Canada?

M. VAUGHAN: Je ne puis répondre à cette question, monsieur Maybank. J'ignore si monsieur Walton pourrait y répondre.

M. WALTON: Nous avons des hommes employés sur nos lignes de l'Ouest qui ont été prêtés à la région de l'Atlantique au cours de l'hiver dernier, car il y eut des fluctuations dans les affaires des différentes sections de la ligne. Cet événement s'est déjà produit à d'autres époques et il s'est renouvelé cet hiver. Quant au nombre exact des hommes sans travail—il n'est pas tout à fait juste de dire qu'ils sont sans travail—nous avons bon nombre d'hommes qui sont en réalité des employés saisonniers. Lorsqu'on les a embauchés, il n'a jamais été question de leur donner un travail quotidien régulier. Je crois que vous connaissez la manière dont ces hommes sont embauchés; ils sont d'abord inscrits sur ce qu'on appelle la liste des surnuméraires et ils en viennent graduellement à un emploi régulier au cours des années. Or, il y a un grand nombre de ces employés surnuméraires sur les lignes de l'Ouest, alors qu'il y en a très peu dans la région de l'Atlantique où, au contraire, des hommes ont été empruntés aux lignes de l'Ouest pour répondre aux besoins de la région pendant l'hiver dernier. C'est une situation qui varie.

M. MAYBANK: Vous savez ce que j'ai dit des hommes qui sont des employés des chemins de fer Nationaux mais qui n'ont pas pu trouver du travail parce qu'ils n'avaient pas assez d'ancienneté et qui sont allés travailler pour la compagnie du Pacifique-Canadien. Le saviez-vous?

M. WALTON: J'ai su qu'il y avait des cas de ce genre. Le mouvement des grains s'est accentué sur les lignes du Pacifique-Canadien au cours des derniers mois à cause de l'emplacement de la récolte cette année. Je n'ai pas d'objection à ce que, dans les cas de ce genre, quelques-uns de nos hommes travaillent pour le Pacifique-Canadien, ou vice versa si la situation était renversée. Cela constitue une réserve d'hommes—ce que je considère très avantageux—à la disposition des deux compagnies.

M. MAYBANK: Je ne voudrais pas laisser entendre, à vous ou à d'autres, que je me plains du fait que vos hommes travaillent pour le Pacifique-Canadien.

M. WALTON: Non, je n'ai pas pris cela pour une plainte.

M. MAYBANK: Si vous avez un nombre considérable de chômeurs et que l'autre compagnie travaille à pleine capacité et en réclame davantage, il semblerait au premier coup d'œil qu'elle est plus prospère que la vôtre. C'est ce qu'on dirait à première vue.

M. WALTON: Pour vous assurer de l'exactitude de votre supposition, il vous faut tout au moins considérer le nombre de surnuméraires que les deux compagnies de chemin de fer avaient sur leurs listes il y a trois ans, au début de la guerre. Je ne sais pas si notre liste d'employés surnuméraires était plus longue que la leur. Il vous faudrait ce renseignement pour en être sûr.

M. MAYBANK: C'est pour me faire expliquer cette situation que j'ai soulevé le point en question. Aviez-vous une réserve plus considérable que celle du Pacifique-Canadien, toutes proportions gardées?

M. WALTON: Je ne sais pas. J'ignore dans quelle situation se trouvait l'autre compagnie. Ce que je sais, c'est que nous avons une liste assez longue d'employés surnuméraires, mais j'ignore ce qui résulterait de sa comparaison avec la liste de l'autre compagnie.

M. MAYBANK: Les hommes qui m'ont parlé—et il y a eu un nombre considérable de délégations—se trouvaient sur votre liste depuis assez longtemps et ils travaillaient avec des employés du Pacifique-Canadien ayant à peu près le même nombre d'années de service. Je les ai interrogés pour le motif que je viens de mentionner.

M. NICHOLSON: Combien de trains de passagers des chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien quittent Winnipeg tous les jours dans la direction de l'Est?

M. VAUGHAN: Nous avons les deux trains réguliers, les numéros un, deux, trois et quatre. Naturellement, nous avons des trains supplémentaires de temps à autre.

M. NICHOLSON: L'hiver dernier, par exemple, avez-vous une idée du nombre de trains supplémentaires qui ont circulé, par rapport au nombre total de ceux du Pacifique-Canadien?

M. WALTON: Il se présente des cas où l'on fait circuler des sections additionnelles, mais ce facteur n'est guère important en ce qui concerne les trains de passagers qui vont à l'est de Winnipeg. Les deux trains quotidiens réguliers suffisent à la circulation, pour ce qui est des chemins de fer Nationaux.

M. NICHOLSON: Combien le Pacifique-Canadien a-t-il de trains?

M. WALTON: Le service régulier en comporte trois—deux le soir et un le matin. Nous n'avons pas de train partant de Winnipeg le matin pour l'Est.

M. NICHOLSON: Je me souviens du train nommé Confédération qui circula un temps sur votre ligne. Auriez-vous le matériel nécessaire pour établir un service semblable aujourd'hui?

M. WALTON: Oui, si le besoin s'en faisait sentir, mais nous avons nos deux trains—ils partent à des heures espacées de la journée—qui existaient déjà à l'époque du train Confédération dont vous me parlez. La seule différence se trouve dans l'heure.

M. NICHOLSON: A cette époque, il y avait un rapide qui passait par Regina?

M. WALTON: Oui. Aujourd'hui, il passe directement par Saskatoon.

M. NICHOLSON: Cela faisait un meilleur service lorsqu'il passait par Regina.

M. WALTON: Brandon et Regina. Le même nombre de trains circulent aujourd'hui à l'est de Winnipeg qu'à l'époque de ce service.

M. NICHOLSON: Ils partent en même temps, n'est-ce pas?

M. WALTON: Ils se suivent de près. L'un va à Toronto et l'autre à Montréal.

M. NICHOLSON: Auriez-vous le matériel disponible pour faire partir un train de Winnipeg le matin, en remplacement de celui du soir.

M. WALTON: Il nous faudrait le même matériel qu'actuellement pour faire partir le train à une heure différente.

M. JACKMAN: Au cas où les chemins de fer pourraient se charger de plus de transport, je suppose que si le trafic passait artificiellement ou de toute autre manière, du Canadien-Pacifique au Canadien-National, il en résulterait, d'après M. Walton, le renvoi de certains employés du Pacifique-Canadien?

M. WALTON: Je suppose que s'ils faisaient moins d'affaires à cause de nous, il y aurait moins de travail pour leurs employés, à moins que le trafic venant d'ailleurs n'augmente suffisamment pour leur fournir du travail.

M. JACKMAN: Du trafic venant d'ailleurs? Vous courriez autant de chances d'en avoir que n'importe quel autre chemin de fer?

M. WALTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le président, je crains que ma question ne soit pas opportune, mais il existe une rumeur très fréquente dans notre région à l'effet que vous pourriez diminuer le nombre d'heures que prend le train de l'Est pour se rendre à Winnipeg et à Ottawa, mais que vous êtes obligés de maintenir votre horaire par considération pour le Pacifique-Canadien. Puisque chacun semble intéressé à approfondir ces questions, vous feriez peut-être aussi bien de répondre à cette question maintenant.

M. VAUGHAN: Nous nous sommes entendus avec le Pacifique-Canadien sur le départ et l'arrivée de certains trains. Les deux chemins de fer pourraient faire le trajet en moins de temps, s'ils supprimaient certains arrêts. Toutefois, je crois que la durée du trajet entre Toronto et Montréal; entre Vancouver, Montréal et Toronto; et évidemment, entre Winnipeg, Toronto et Montréal, satisfait tous les intéressés dans le moment. Et je ne crois pas qu'il soit prudent à cette époque de commencer à abrégier la durée du trajet des trains.

M. MAYBANK: Pourriez-vous abrégier la durée du trajet sans augmenter le coût d'exploitation?

M. VAUGHAN: Nous le pourrions jusqu'à un certain point. Il ne faut pas oublier qu'en hiver nos trains doivent traverser un territoire au climat rigoureux, de même que le Pacifique-Canadien, il fait parfois 60 au-dessous de zéro lorsque nous sommes à Hornpayne, White River et Schreiber. Dans le moment, comme vous le savez, nous avons un horaire satisfaisant. Nous prenons exactement 36 heures de Montréal à Winnipeg, deux nuits et un jour; c'est un horaire satisfaisant.

M. JACKMAN: Le même principe s'applique-t-il au transport par chemin de fer que dans le cas du transport par autos ou camions? Est-ce que plus vous allez vite, plus vous brûlez de combustible, et la proportion augmente-t-elle, disons, de façon géométrique?

M. VAUGHAN: La proportion n'est pas la même. Le pouvoir est différent.

M. McCULLOCH: Y a-t-il quelque point où le Pacifique-Canadien a le même horaire que le Canadien-National?

M. VAUGHAN: Entre Montréal et Winnipeg, et Montréal et Vancouver, l'horaire est le même—à quelques minutes près.

M. WALTON: Il existe un autre point à propos de ces trains des lignes principales: il faut s'arranger pour arriver à des heures commodes. Le train de l'Est arrive à Ottawa à 6.20 heures du matin et je ne crois pas qu'il y ait des passagers qui déirent arriver à Ottawa avant 6.20 heures du matin et 8.50 à Montréal. C'est une heure convenable. Ces trains arrivent à Winnipeg à 9 heures ou 9.20. Quoiqu'il soit entendu entre les chemins de fer qu'ils n'essaieront pas d'abrèger continuellement la durée des trajets, ce qui créerait une situation embarrassante, le but général est de conserver les meilleurs horaires pour le service du public. Nous nous arrangeons pour arriver à Winnipeg à une heure convenable et notre train part de l'Est à une heure qui lui permet d'arriver à Winnipeg le matin de bonne heure; c'est le cas de Vancouver aussi où nous arrivons de bonne heure le matin; il en est de même dans les autres centres importants. Cet horaire est le plus satisfaisant que nous puissions offrir. Si nous essayions de le changer, vous arriveriez à des heures impossibles.

M. NICHOLSON: Tous vos trains arrivent actuellement à Winnipeg le matin et il faut passer une journée à Winnipeg. Ne vous serait-il pas possible de supprimer ce long arrêt à Winnipeg?

M. WALTON: L'horaire des trains est préparé de façon que les trains puissent arriver à Montréal et à Toronto le matin. Il faut faire une mise au point quelque part; comme résultat, vous devez passer la journée à Winnipeg afin de pouvoir arriver aux centres les plus importants de l'Est—ou de l'Ouest, selon le cas—à l'heure la plus commode. Je pourrais ajouter que l'opinion publique semble préférer l'arrivée à ces centres de l'Est le matin, ce qui implique évidemment un départ de Winnipeg au moment nécessaire. Nous avons établi le service pour donner au public ce qui, d'après nos rapports avec lui, semblait faire son affaire.

M. GRAY: Est-il entendu que vous allez faire en sorte que votre vice-président chargé de la circulation soit ici au moment où les fonctionnaires des autres services seront devant ce comité?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HANSON: Puisque nous semblons discuter le service des trains en général, j'aimerais savoir, M. le Président, s'il vous serait possible d'obtenir un meilleur service sur les lignes du Nord?

M. VAUGHAN: Tout dépend des affaires. La perspective des affaires est bonne sur cette ligne; particulièrement jusqu'à Prince-Rupert à cause de certaines entreprises en cours sur lesquelles nous ne pouvons pas donner de détails. S'il y a suffisamment d'affaires pour justifier une augmentation dans le service, nous le ferons.

M. HANSON: Il n'y a qu'un train de passagers par semaine maintenant?

M. WALTON: Il y a trois trains mixtes par semaine.

M. HANSON: Mais seulement un train de passagers.

M. WALTON: Ce train a été établi en prévision des affaires du "tour triangulaire", qui ne seront pas considérables cette année.

M. HANSON: Mais un service semblable équivaut à trois trains mixtes par semaine?

M. WALTON: Oui.

M. SHAW: J'aimerais obtenir des renseignements sur le charbon qu'emploie le Canadien-National sur ses divers réseaux et la quantité de charbon importée des Etats-Unis; je désirerais aussi des renseignements sur les changements survenus au cours de l'année écoulée dans la consommation de charbon canadien.

M. VAUGHAN: Nous seront très heureux de vous donner un rapport à ce sujet. Je puis dire d'une façon générale que nos importations des Etats-Unis ont augmenté parce que nous étions dans l'impossibilité d'obtenir suffisamment de charbon canadien pour satisfaire à notre consommation canadienne. Il y en avait en quantité suffisante en 1939 et nous pouvions obtenir du charbon canadien pour faire le trajet jusqu'à Montréal et à Toronto. Cette année il nous a fallu envoyer du charbon américain jusqu'à Rivière-du-Loup et à Edmunston.

M. Le PRÉSIDENT: Jusqu'où l'avez-vous envoyé dans l'Ouest?

M. VAUGHAN: Nous avons transporté du charbon de l'Ouest, du charbon de l'Alberta, dans l'Est jusqu'à Sioux Lookout; et parfois jusqu'à Fort William.

M. SHAW: Serait-il vrai de dire alors que jusqu'à ces derniers temps il vous était possible de vous procurer une ample provision de charbon canadien et que l'augmentation dans la consommation de charbon américain dépend de l'impossibilité de vous procurer une quantité suffisante de charbon canadien?

M. VAUGHAN: Oui.

M. SHAW: Avez-vous éprouvé de la difficulté à vous procurer plus de charbon aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Nous n'avons éprouvé aucune difficulté jusqu'à présent. Nous en achetons une grande quantité dans le moment. Les autorités américaines ont averti tout le monde de se procurer le plus de charbon possible, car il est possible qu'on en manque cet automne.

M. SHAW: Et de plus, pourriez-vous me dire de quel endroit des Etats-Unis vient ce charbon?

M. VAUGHAN: Tout dépend de la destination du charbon. Nous achetons une certaine quantité de charbon dans l'ouest du Kentucky, en Pennsylvanie, dans l'Ohio et dans l'ouest de la Virginie.

M. SHAW: Le Canadien-National est-il intéressé financièrement dans des mines américaines?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur; nous possédons et exploitons les mines de charbon de "Rail and River" dans l'Ohio. Mais le charbon que nous avons puisé dans ces mines au cours des années écoulées n'a jamais fait concurrence au charbon canadien.

M. HANSON: La compagnie exploite-t-elle la mine tout le temps?

M. VAUGHAN: Oui, elle l'exploite à pleine capacité.

M. HANSON: Que font-ils du charbon qu'ils n'extraient pas pour leur propre chemin de fer?

M. VAUGHAN: Nous le vendons à d'autres; parfois, nous fermons la mine.

M. HANSON: Alors elle n'est pas exploitée tout le temps?

M. VAUGHAN: Nous ne l'exploitons que lorsque nous trouvons son exploitation économique. Nous avons trois mines exploitées par les mines de charbon "Rail and River" dont la production est d'environ 2,000,000 de tonnes de charbon.

M. JACKMAN: A titre de curiosité, pourriez-vous nous dire quel a été le prix moyen du charbon pour les années 1939, 1940 et 1941?

M. VAUGHAN: Parlez-vous du charbon américain?

M. JACKMAN: Non, du charbon en général pour le réseau.

M. VAUGHAN: Le prix du charbon est monté graduellement. Il existe un prix minimum aux Etats-Unis et je crois qu'on va fixer un prix minimum. Nous n'avons payé que le prix minimum aux Etats-Unis. Je crois que le prix moyen aux Etats-Unis l'an dernier a été d'environ \$1.80 la tonne, alors qu'au Canada le prix est deux ou trois fois plus élevé. Je veux dire le prix à la mine.

M. HANSON: Combien y a-t-il de temps que le réseau est propriétaire de cette mine aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Oh, environ 30 ou 40 ans... C'est une acquisition de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc, il y a bien des années.

Le PRÉSIDENT: J'allais vous demander si la propriété de ces mines était une entreprise commerciale ou une mesure économique?

M. VAUGHAN: J'imagine qu'à leur point de vue la première considération était l'économie. Le Grand Tronc a sans doute acheté ces mines parce qu'il a cru se pourvoir de charbon à meilleur marché en étant propriétaire de ses propres mines.

Le PRÉSIDENT: Quel a été le pourcentage de l'augmentation du prix du charbon au cours des trois dernières années?

M. VAUGHAN: Je serai heureux de vous fournir un état montrant le prix moyen du charbon à la mine. Si ce Comité désire avoir cet état, nous le déposerons.

M. JACKMAN: Si ce n'est pas trop vous demander, c'est une question d'un intérêt général. Nous aimerions des renseignements sur les traverses également. On dit que le prix a considérablement augmenté. Quel est le résultat de votre expérience dans l'achat des traverses au cours des trois dernières années—quels sont les termes de vos contrats actuels?

M. VAUGHAN: Le prix des traverses a augmenté sensiblement. Je crois que nous payons cette année 10 ou 15 sous de plus par traverse que l'année dernière pour les traverses n° 1. Nous avons payé plus cher l'année dernière que l'année précédente. Nous nous maintenons toujours dans l'échelle des prix établie par le régisseur du bois.

M. JACKMAN: Quel est le prix actuel des traverses?

M. VAUGHAN: Cela dépend de la région. Nous avons différents prix pour différentes régions. Je crois que nous payons pour la traverse n° 1 achetée dans l'Est du Canada environ 85 sous—oui, c'est ça. Voilà pour le n° 1; pour le n° 2, qui est une traverse plus petite, nous payons 75 sous. Pour le n° 3, 50 sous. Cela veut dire environ 10 sous de plus la traverse que l'année précédente; et l'année précédente avait vu une augmentation considérable sur l'année d'avant; c'est ainsi que le prix des traverses est monté graduellement depuis trois ans.

M. JACKMAN: Pouvez-vous vous procurer toutes les traverses dont vous avez besoin au prix de plafond actuel?

M. VAUGHAN: Nous avons éprouvé de la difficulté à nous procurer suffisamment de traverses dans certains districts, particulièrement des traverses de bois franc pour préparer à la créosote. Mais nous en avons suffisamment pour nos besoins.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferions mieux de continuer. Vous allez poser des questions toute la journée.

M. JACKMAN: Il est déclaré dans le troisième paragraphe dans la colonne des frais divers: "Dans le but de répondre à un besoin de plus en plus grand de matériel roulant, on a jugé bon d'augmenter les réserves pour dépréciation. Ces réserves, cette année, ont été de \$31,591,000, contre \$11,262,000 en 1940." Pourquoi cette augmentation? Je veux dire, est-ce que cette dépréciation se fait plus ou moins automatiquement; ou, avez-vous une échelle, ou bien est-ce tout simplement laissé à la discrétion du Conseil d'administration?

M. VAUGHAN: Il existe une norme régulière de dépréciation et nous l'avons augmentée un peu l'an dernier.

M. JACKMAN: En plus de la norme régulière?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait préférable de continuer l'étude de ce rapport.

M. SHAW: Pour revenir un moment au train transcontinental; il est entendu d'une façon générale que l'encaissement de la voie du Canadien-National dans l'Ouest et surtout dans les Rocheuses, est bien supérieur à celui que pos-

sède le Pacifique-Canadien; et de plus nous croyons généralement que nous pourrions accélérer nos services, mais que ce n'est que par déférence pour le Pacifique-Canadien que nous ne le faisons pas. C'est là l'opinion générale des gens de l'Ouest. J'aimerais savoir jusqu'à quel point nous pourrions accélérer nos services, si, pour le moment du moins, nous oublions le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais à faire remarquer aux membres du Comité que nous avons discuté ces choses il n'y a qu'un moment.

M. SHAW: Je ne crois pas que cet aspect de la question ait été signalé.

M. VAUGHAN: Je n'aimerais pas créer l'impression que nous sommes conduits par le Pacifique-Canadien dans nos horaires, parce que ce n'est pas le cas. Les arrangements sont à notre avantage mutuel; comme je l'ai dit précédemment, je ne crois pas qu'il soit désirable en ce moment-ci d'accélérer le service transcontinental, parce qu'il y a une grande quantité de trafic actuellement, et comme l'a signalé M. Walton, les horaires sont établis pour faire partir et arriver les trains à des heures commodes dans les grandes villes. S'il nous fallait changer ces horaires, nous ne pourrions arriver à des centres comme Edmonton, Winnipeg, et autres centres à des heures convenables; les changements pourraient faire arriver les trains à des heures qui ne conviendraient pas au public en général.

M. SHAW: Naturellement, monsieur le président, je songeais à la possibilité plutôt qu'à l'avantage d'accélérer ces services. Voilà ce que j'essayais de faire ressortir. Nous pourrions, à mon avis, accélérer notre service. Qu'il soit avantageux ou non de le faire présentement, cela ne concerne pas la question principalement en cause.

M. VAUGHAN: Qu'en dites-vous, monsieur Walton?

M. WALTON: Je crois que nous pourrions accélérer quelques-uns de ces trains sans courir aucun danger dans l'exploitation. Les horaires sont plus lents dans les montagnes que dans les prairies pour des raisons évidentes. Bien que notre ligne ait une pente plus douce que celle du Pacifique-Canadien dans les montagnes, le Pacifique-Canadien a commencé son exploitation bien des années avant nous, ce qui explique en partie la stabilité de son réseau. Je crois que nous pourrions réduire le temps du trajet quelque peu mais cela ne créerait pas de différence appréciable quant à l'arrivée des trains aux endroits importants.

Le PRÉSIDENT: Continuons.

M. JACKMAN: Avant d'abandonner le second paragraphe de la page 5, qu'on me permette de revenir à ce qui suit. Le paragraphe commence ainsi:

Le réseau et le matériel ont été maintenus en bon état. On a obtenu un rendement sans précédent des wagons et des marchandises dont l'indice s'est élevé, pour l'année, à 96.4 pour cent.

Je note dans le rapport du Pacifique-Canadien que son indice est de 98 p. 100. Vous dites: "Le pourcentage de celui des locomotives en service a été de 79.6, le plus fort depuis nombre d'années", alors que le Pacifique-Canadien rapporte que son pourcentage est de 92.3 pour 100. La différence semble extraordinaire à ceux qui ne sont pas du métier.

M. VAUGHAN: Je pense qu'il s'agit en ce cas d'une méthode de calcul différente. N'est-ce pas, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous nous donner des explications?

M. VAUGHAN: Monsieur Armstrong a des chiffres à ce sujet.

M. ARMSTRONG: Pour ce qui est du matériel en service, nous avons indiqué 81.9 p. 100 et le Pacifique-Canadien 92.3 p. 100. Le rapport du Pacifique-Canadien tient compte de toutes les locomotives qui sont envoyées à l'atelier principal pour y être réparées. Quant à nous, nous tenons compte de toute locomotive qui a besoin de plus de vingt-quatre heures de réparation. Il existe

une différence dans la méthode de compter les locomotives, de compter celles qui ne sont pas en état de service. La divergence est petite en ce qui concerne les wagons de marchandises. Le Pacifique-Canadien a un indice de 98.0 p. 100 et le nôtre est de 97.1. Même dans ce cas la différence n'est pas grande, et elle s'explique jusqu'à un certain point par la méthode de calcul. Les chemins de fer Nationaux calculent leurs wagons en mauvais état d'après le nombre de jours où ils n'ont pas été en service durant cette période. Le Pacifique-Canadien, de son côté, compte le nombre de wagons qui ne sont pas en service à la fin de la période. La méthode et la base de calcul sont différentes.

M. JACKMAN: Je suis sûr que vous comprendrez la difficulté qu'éprouve celui qui n'est pas initié lorsqu'il essaie de comparer les deux réseaux. D'après vos remarques et celles du président, on dirait que si les deux réseaux concurrents employaient la même base de calcul, leurs rapports seraient identiques.

M. ARMSTRONG: Pas nécessairement. On pourrait simplement s'attendre à ce que la différence ne soit pas grande, en une époque comme celle-ci.

M. JACKMAN: Notre Comité, qui est chargé du soin d'examiner le rapport de son chemin de fer, peut-il trouver un juste moyen de comparaison? Observez-vous une norme comme celle de l'I.C.C. par exemple?

M. ARMSTRONG: Oui, nous suivons le plan de l'I.C.C.

M. JACKMAN: Le Pacifique-Canadien observe-t-il sa propre norme?

M. ARMSTRONG: Nous ne connaissons pas tous les détails, évidemment. Vous pouvez dire que c'est sa propre norme, car elle diffère de celle de l'I.C.C.

M. JACKMAN: Est-ce une norme adoptée d'après l'usage en Grande-Bretagne?

M. ARMSTRONG: Je ne puis vous éclaircir sur ce point. Le seul moyen de se renseigner définitivement sur cette différence serait d'examiner les comptes du Pacifique-Canadien. C'est la seule méthode que je connaisse de repérer la différence entre les deux et d'expliquer la divergence dans les chiffres. Nous sommes au courant de la différence dans les méthodes, d'après ce que je vous ai exposé.

M. SANDERSON: Monsieur le président, je crois que nous en sommes à la page 5.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. SANDERSON: Pour ce qui est des revenus provenant de l'exploitation des hôtels, je constate une augmentation de \$89,591. J'aimerais avoir des renseignements concernant les profits réalisés par tous les hôtels.

M. VAUGHAN: Nous avons convenu, monsieur Sanderson, de déposer, comme nous l'avons fait l'an dernier, un état financier des bénéfices et des dépenses concernant nos hôtels. Cet état sera déposé devant le comité.

M. SANDERSON: Très bien, je n'y ai pas d'objection, mais j'aimerais connaître les noms des hôtels qui rapportent des bénéfices. Vous pouvez nous fournir ce renseignement, naturellement, monsieur le président?

M. VAUGHAN: Oui, comme vous le verrez par l'état financier que nous déposerons. En général, je puis vous dire dès maintenant que l'hôtel d'Halifax, le Château Laurier, ainsi que deux ou trois des hôtels plus petits, comme celui d'Edmonton, réalisent des profits qui leur permettent de faire mieux que de payer tout juste les frais d'exploitation. Toutefois, l'état financier vous donnera un tableau complet.

M. SANDERSON: Très bien. Veuillez bien me donner des renseignements au sujet de l'hôtel de Vancouver, qui appartient en commun au Pacifique-Canadien et aux chemins de fer Nationaux.

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Il n'appartient pas en commun aux deux réseaux, mais il est exploité en commun. Il appartient aux chemins de fer Nationaux et ceux-ci le louent à la Vancouver Hotel Company, entreprise dans laquelle les deux réseaux ont chacun une part de 50 p. 100.

M. COOPER: Les recettes d'exploitation de l'hôtel Vancouver en 1941 ont été de \$100,260. En 1940, elles se sont élevées à \$73,708.

M. HANSON: Est-ce là le bénéfice net?

M. COOPER: Ce bénéfice est divisé. Les trois quarts vont aux chemins de fer Nationaux et l'autre quart au Pacifique-Canadien.

M. SANDERSON: Les trois-quarts aux chemins de fer Nationaux?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HANSON: Quel a été le coût de l'hôtel jusqu'à 1940?

M. COOPER: Les frais d'immobilisation de l'hôtel Vancouver se montaient à \$11,625,000 à la fin de 1941.

M. HANSON: Combien l'hôtel compte-t-il de chambres?

M. COOPER: A peu près le nombre que le Château Laurier, je crois.

M. VAUGHAN: Six cents, à peu près.

M. COOPER: Le Château Laurier compte 520 chambres, l'hôtel Vancouver environ le même nombre.

M. SANDERSON: Les bénéfices provenant des hôtels comprennent en majeure partie les recettes du Château Laurier. C'est bien le Château Laurier qui réalise les plus forts bénéfices?

M. VAUGHAN: Oui, sans doute.

M. JACKMAN: Quelle est la base du bail à la compagnie d'exploitation? Quelle est votre part?

M. COOPER: La compagnie d'exploitation est tenue, en vertu du bail, à payer son revenu net sous forme de prix de location jusqu'à concurrence de \$280,000. En premier lieu, le revenu net va en entier aux chemins de fer Nationaux sous forme de prix de location. Suivant notre entente avec le Pacifique-Canadien, nous lui payons un quart du prix de location reçu, en considération de certains arrangements concernant son ancien hôtel.

M. JACKMAN: Il possédait un hôtel à cet endroit autrefois?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Alors, suivant cet arrangement qui concentre le gros des affaires dans un seul hôtel, toutes les recettes provenant de la location vont aux chemins de fer Nationaux mais, après déduction faite de la somme de \$280,000, un quart de l'excédent va à la compagnie du Pacifique-Canadien?

M. COOPER: Non. Le loyer stipule le paiement d'un prix de location de \$280,000 aux chemins de fer Nationaux, si cette somme est réalisée en bénéfices. C'est le prix de location pour l'année si le montant est réalisé en bénéfices. Il n'y a ni report ni arriérés. La compagnie d'exploitation nous verse les bénéfices nets pour l'année et c'est tout. Nous versons un quart au Pacifique-Canadien. En 1941, par exemple, le Pacifique-Canadien touchera \$25,000 sur le revenu net de \$100,000.

M. JACKMAN: Vous ne touchez pas de taux de location avant qu'il reçoive son quart?

M. COOPER: Non. Si l'hôtel de Vancouver réalisait un bénéfice net de \$100, le Pacifique-Canadien recevrait \$25.

M. JACKMAN: Si, par un heureux hasard, vous réalisiez plus de \$280,000, la division se ferait-elle sur la même base?

M. COOPER: Je n'en suis pas sûr. Nous n'avons pas envisagé cette possibilité.

M. SANDERSON: Cela n'est pas arrivé.

M. JACKMAN: Je ne suis pas très au courant de la situation à Vancouver. Je n'y suis pas allé depuis plusieurs années. Le Pacifique-Canadien avait un hôtel à cet endroit. Voilà tout.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Il en a fait autre chose.

M. VAUGHAN: Il avait un très vieil hôtel qui a été loué au ministère de la Défense nationale, pour être mis à la disposition des troupes.

M. JACKMAN: Pourquoi a-t-il obtenu ce contrat, en apparence si favorable, avec les chemins de fer Nationaux? Après tout, il n'a immobilisé aucun capital par rapport avec l'hôtel exploité présentement et, cependant, il reçoit un quart de vos recettes.

M. VAUGHAN: Lorsque le contrat fut négocié, notre compagnie crut bien agir en faisant de la sorte, parce que cela obligeait l'hôtel du Pacifique-Canadien à fermer ses portes en conséquence. Les deux hôtels se seraient fait concurrence et il est probable que chacun d'eux aurait subi de lourdes pertes s'ils avaient continué leur exploitation chacun de son côté.

M. JACKMAN: Alors, le changement a consisté à fermer l'hôtel du Pacifique-Canadien et à concentrer toute l'exploitation en un seul grand hôtel qui pourrait de la sorte réaliser des bénéfices?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Ce serait l'équivalent de ce qui se produirait si l'on fermait l'hôtel King Edward à Toronto pour que l'hôtel Royal York ait le monopole des affaires.

M. VAUGHAN: Et, naturellement, les chemins de fer Nationaux s'intéressent jusqu'à un certain point à la récupération du vieil hôtel du Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: Jusqu'à quel point? Il est loué actuellement au ministère des Munitions et approvisionnements?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Qui reçoit le loyer?

M. COOPER: L'ancien hôtel du Pacifique-Canadien est présentement loué au ministère de la Défense. Je crois qu'on l'utilise comme une espèce de centre de recrutement. Le ministère de la Défense nationale paye \$1,000 par mois et le revenu et les frais d'administration de l'hôtel sont partagés de moitié entre les réseaux.

M. JACKMAN: Le ministère de la Défense nationale paye ce montant-là aux chemins de fer Nationaux?

M. COOPER: Non. L'hôtel appartenait à la compagnie du Pacifique-Canadien et c'est cette dernière qui reçoit le paiement.

M. JACKMAN: Le ministère de la Défense nationale paye \$1,000 par mois?

M. COOPER: \$1,000 par mois.

M. JACKMAN: Est-ce qu'une part de ce montant vous revient?

M. COOPER: Nous aurions notre part, s'il n'y avait pas les impôts à payer; les impôts sont plutôt élevés et il nous faut endosser une partie des responsabilités.

M. JACKMAN: Vous avez une certaine responsabilité par rapport à l'ancien hôtel du Pacifique-Canadien?

M. COOPER: Présentement, oui. Si l'hôtel du Pacifique-Canadien est vendu ou démolé, nous aurons une part du procédé en vertu de notre entente.

M. JACKMAN: L'entente concernant le nouvel hôtel est-elle à longue échéance? Le Pacifique-Canadien ne possède aucune part de propriétaire. L'hôtel appartient entièrement aux chemins de fer Nationaux, n'est-ce pas?

M. COOPER: La compagnie qui dirige l'hôtel et dont les actions sont partagées de moitié entre les deux compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire la compagnie qui exploite le nouvel hôtel de Vancouver, possède un bail de vingt et un ans avec l'option de renouveler ce bail pour une autre période de vingt et un ans. La compagnie du Pacifique-Canadien peut avoir sa part dans l'exploitation de notre hôtel pour une période de quarante-deux ans, si elle le désire.

M. JACKMAN: En échange, elle a fermé son ancien hôtel et vous a accordé une certaine proportion de la valeur de récupération?

M. COOPER: C'est juste.

M. JACKMAN: Quelle est cette proportion?

M. COOPER: Je ne puis m'en souvenir exactement.

M. JACKMAN: Très bien.

M. SANDERSON: Est-ce que cela signifie que le nouvel hôtel à Vancouver appartient aux deux compagnies de chemin de fer dans la proportion de 50 p. 100 chacune?

M. COOPER: Non. L'hôtel appartient entièrement à la compagnie des chemins de fer Nationaux. Les chemins de fer Nationaux ont accordé un bail à une compagnie nommée la Vancouver Hotel Company, dont les actions appartiennent moitié aux chemins de fer Nationaux et moitié au Pacifique-Canadien. La compagnie chargée d'exploiter l'hôtel est tenue, par son bail, de payer un loyer aux chemins de fer Nationaux.

M. SANDERSON: Je comprends maintenant. Merci.

M. HANSON: Monsieur le président, j'ai reçu hier une série de questions concernant l'hôtel de Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Un peu plus fort, monsieur Hanson. J'ai peine à vous comprendre et je sais qu'il en va de même pour le Comité.

M. HANSON: J'ai reçu une série de questions hier concernant l'hôtel de Vancouver. Presque toutes ont été posées, à l'exception de celle-ci. Elle provient d'un organisme public de Vancouver et elle a trait au fait que de nombreuses plaintes ont été reçues du public en général au sujet du mauvais service téléphonique de l'hôtel de Vancouver. J'ignore si ce détail relève de l'administration, mais j'ai cru bon d'en parler.

M. VAUGHAN: Nous serons très heureux de nous enquérir de cela et de remédier à tout ce qui fait défaut. Nous n'avons pas entendu parler de cette situation ici. C'est une question d'administration locale.

M. JACKMAN: Estimez-vous que dans l'ensemble le Pacifique-Canadien a une plus forte somme engagée dans des hôtels que les chemins de fer Nationaux?

M. VAUGHAN: Dans tout le Canada?

M. JACKMAN: Oui.

M. VAUGHAN: Cette compagnie a engagé beaucoup plus d'argent que nous dans des hôtels.

M. JACKMAN: J'ai relevé quelque part dans son rapport que ses recettes provenant de l'exploitation des hôtels ont augmenté très sensiblement durant l'année. Son rapport comportait aussi ce paragraphe "Recettes nettes au chapitre des hôtels, communications et propriétés diverses après provision de \$1,400,624 pour dépréciation des hôtels". Suit-il un procédé que j'estime plus orthodoxe que les chemins de fer Nationaux ne l'estiment quant à la comptabilité des hôtels?

M. COOPER: Le Pacifique-Canadien emploie le système de dépréciation relativement à ses placements en hôtels et les chemins de fer Nationaux n'en agissent pas ainsi.

M. JACKMAN: Vous suivez encore la méthode des retraits?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais conférer avec les membres maintenant au sujet d'une séance du Comité cet après-midi. Nous voudrions aller de l'avant avec ce travail. Nous avons tout discuté très franchement ce matin et pourtant nous n'avons pas abattu beaucoup de besogne.

M. GRAY: Nous consacrons toujours une journée ou deux à ces discussions préliminaires.

Le PRÉSIDENT: Je le sais.

M. GRAY: A tout événement, nous devons continuer nos délibérations la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Que désire le comité? Allons-nous séger cet après-midi?

M. JACKMAN: Je suppose, monsieur le président, qu'il faudra nécessairement que nous nous réunissions de nouveau la semaine prochaine?

M. GRAY: Oui.

M. JACKMAN: La Chambre va siéger une demi-journée seulement.

Le PRÉSIDENT: Je tiendrais à faire cette observation. Je voudrais rappeler au Comité que les fonctionnaires des chemins de fer sont fort incommodés quand ils viennent ici et ils sont particulièrement occupés à l'heure actuelle en raison d'une insuffisance de personnel et de la somme de travail additionnel qui leur échoit. Aussi, si le Comité était indécis sur ce point, nous pourrions peut-être siéger une heure ou deux cet après-midi. Toutefois, il appartient au Comité d'en décider.

M. NICHOLSON: Etant donné que le travail des fonctionnaires s'accumule dans l'intervalle, je crois que nous pourrions nous réunir cet après-midi.

M. McCULLOCH: Je propose que nous nous réunissions cet après-midi à quatre heures.

M. DONNELLY: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes appelés à vous prononcer sur une résolution à l'effet que le Comité siège à quatre heures cet après-midi. Qu'en décidez-vous? Pour, 11, contre, 2.

La proposition est agréée.

M. JACKMAN: Ne pourrions-nous pas demander aux fonctionnaires des chemins de fer s'ils préféreraient retourner à Montréal par le train de bonne heure cet après-midi ou rester ici.

M. VAUGHAN: Nous préférerions rester ici.

Le PRÉSIDENT: Je sais que les fonctionnaires tiennent beaucoup à en finir avec ces délibérations. La question a été tranchée et nous allons nous réunir cet après-midi à quatre heures. Toutefois, il nous reste encore quelques minutes avant l'ajournement à 1 heure.

M. HAZEN: Monsieur le président, je relève dans le rapport "les compagnies subsidiaires exploitées séparément accusent une augmentation de \$1,169,000". Ce rapport comporte-t-il une liste des compagnies subsidiaires à la fin?

M. COOPER: Oui, vous la trouverez aux pages 22 et 23. Vous trouverez à ces pages une liste des compagnies constituant le réseau et les compagnies exploitées séparément sont toute indiquées par un astérisque. Si vous lisez la note au bas de la page 23 vous verrez, "Les comptes des compagnies indiquées par un astérisque figurent au compte du revenu du réseau sous le titre "Propriétés exploitées séparément".

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions nous occuper de cette question quand nous l'aborderons, messieurs, et en finir d'abord avec ce rapport du président, si la chose est possible. Puis, s'il y a des questions qui nous préoccupent, nous pourrions les tirer au clair à la fin.

M. HANSON: Alors, continuons.

M. JACKMAN: Il y a la question de la somme d'argent déboursée pour la protection des propriétés de la compagnie. Je suppose que votre service du contentieux a discuté cette question avec le Gouvernement auquel il incombe de prendre des mesures de protection contre le sabotage.

M. VAUGHAN: Oui, nous nous sommes occupés de cela, monsieur Jackman. Cette question a donné lieu à beaucoup de discussion et de correspondance. Le Gouvernement fournit de la protection dans une certaine mesure et nous aussi.

Mais la protection de notre ligne en vue du trafic durant la période de la guerre nous impose des dépenses supplémentaires.

M. JACKMAN: Vous dépensez \$500,000 à cet effet, et je suppose que vous employez trois à quatre cents hommes à cette tâche?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Estimez-vous que le Gouvernement s'est montré juste au sujet de l'obligation légale qui lui incombe de vous procurer des moyens de protection?

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire si cette question a été envisagée du point de vue légal. Toutefois, on a conclu l'arrangement actuel et je crois qu'il satisfait tous les intéressés.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, j'ai reçu ce matin une plainte à l'effet que les hommes employés à la protection des propriétés de la compagnie ne touchent pas l'indemnité de vie chère. Est-ce que le président est en mesure de faire une déclaration à ce sujet?

M. WALTON: Il était entendu que ces hommes n'avaient pas droit à une indemnité de vie chère en raison du fait qu'ils avaient touché certaines augmentations de salaires dans le délai mentionné dans les arrêtés en conseil sur l'indemnité de vie chère. On est actuellement à examiner leur prétention qu'ils ont droit quand même à une indemnité de vie chère, mais à en juger par les constatations que j'ai faites l'autre jour, il ne semblait pas que ces hommes y aient droit par suite de la phraséologie des divers arrêtés en conseil sur le paiement de l'indemnité de vie chère.

M. NICHOLSON: On m'informe que ces hommes touchent 40 cents l'heure, pour une journée de huit heures, sept jours par semaine. Je me demande si cela est exact.

M. WALTON: Je ne saurais dire quelles sont leurs heures réelles de travail.

M. NICHOLSON: Et le taux par heure.

M. WALTON: Je crois qu'il s'établit à environ quarante cents l'heure.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous vous en assurer définitivement.

M. WALTON: Nous pouvons obtenir le taux.

M. VAUGHAN: Nous vous procurerons le taux.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Oui.

FINANCE

Il n'y a pas eu d'échéance d'obligations pendant l'année, sauf le remboursement annuel sur le capital à l'"Equipment Trusts" et au fonds d'amortissement, et le rachat de certificats en série dont le total s'élève à \$9,666,000. Ces paiements ont été effectués à l'aide d'avances temporaires de l'Etat.

La principale cause de diminution de l'intérêt sur la dette due au public et d'augmentation de l'intérêt sur les prêts de l'Etat est attribuable au rachat des obligations G.T.R. 4%. Debenture Stock, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport.

Surplus de caisse

De ce qui précède, on remarquera que le revenu brut s'est élevé à \$304,376,000. Après défalcation de tous frais d'exploitation, le revenu net a été de \$66,608,000. Les impôts, les charges fixes, etc., ont absorbé \$62,592,000, révélant un surplus de caisse de \$4,016,000, soit une amélioration de \$21,000,000 par rapport aux résultats de l'année précédente. Cette somme sera versée à l'Etat avant la clôture de l'année fiscale, le 31 mars 1942.

IMMOBILISATIONS

Les immobilisations, en 1941, s'élèvent à \$13,762,485, ainsi réparties:

Matériel roulant acheté ou construit.....	\$ 6,751,629
Matériel mis au rancart.....	3,135,087
Améliorations générales au matériel.....	345,848
Transformation et amélioration de matériel.....	843,930
Matériel de messageries et divers.....	69,611
Déviations de lignes à la subdivision de Holly, Mich.....	275,000
Poste de contrôle de circulation.....	1,381,453
Prolongement de voies à Truro, N.-E.....	212,511
Nouveau terminus de locomotives à Fairview, N.-E.....	247,346
Prolongement de cours entre Fairview et Richmond, N.-E.....	189,279
Usine de construction de locomotives à Moncton, N.-B.....	539,994
Prolongement de cours à Moncton, N.-B.....	313,123
Prolongement de voies à Napadogan, N.-B.....	84,433
Prolongement de voies à Estcourt, Qué.....	34,698
Prolongement de cours à Joffre, Qué.....	124,486
Prolongement de cours à Turcot, Qué.....	485,011
Prolongement de cours à Pointe St-Charles, Qué.....	99,762
Remise à locomotives à Pointe St-Charles, Qué.....	50,768
Prolongement de voies à Pickering, Ont.....	133,131
Terminus de Montréal.....	3,011,781
Additions et améliorations générales, moins les retraits.....	3,391,638

\$13,762 485

Le prolongement et l'amélioration des cours, des voies et des termini, dont il est question ci-dessus, se sont imposés par suite de l'augmentation du trafic suscité par la guerre.

Les frais de construction du nouveau terminus de Montréal se totalisent à date à \$25,436,000, dont \$16,651,000 avaient été dépensés avant 1939, et \$8,785,000, depuis le 1er janvier 1939, ont été affectés à la continuation des travaux d'après des plans modifiés. Le budget de 1942 comprend \$1,900,000 pour le parachèvement de cette entreprise.

On a fait l'acquisition pendant l'année du matériel roulant suivant: 9 locomotives électriques; 4 locomotives de manœuvre Diesel; 28 voitures usagées; 19 voitures de colons; 5 wagons-lits; 1 wagon-poste; 300 wagons à marchandises; 300 wagons-plates-formes; 475 wagons à charbon; 232 wagons de service.

Le matériel roulant suivant a été mis au rancart au cours de l'année: 73 locomotives; 525 wagons à marchandises; 12 voitures; 322 wagons de service et trois unités de matériel flottant. Cette perte a été portée au compte de réserve pour dépréciation.

M. JACKMAN: Vous avez sous le titre Immobilisations le deuxième article, "matériel mis au rancart, \$3,135,087". Je crois que d'après le programme que vous avez appliqué pour la première fois l'an dernier, la somme inscrite pour dépréciation sur votre matériel roulant comporte \$13,391,000 de plus. Ainsi, cela nous donne un total de quelque \$16,000,000. C'est un pourcentage de quoi? Je constate en examinant la colonne de l'actif du bilan que le matériel roulant du réseau et tous les autres articles sont groupés ensemble. Quelle est votre valeur comptable du matériel roulant?

M. COOPER: \$435,000,000.

M. NICHOLSON: A quelle date?

M. COOPER: Au commencement de 1941, \$435,000,000. La provision pour dépréciation en 1941 comptait pour 3.12 p. 100 de la valeur du matériel que nous possédions. Nous avons différents taux pour les différentes catégories de matériel —locomotives, wagons de voyageurs, wagons de marchandises, et ainsi de suite,— nous avons des pourcentages différents pour les différentes classes; mais si nous prenons le taux combiné pour tout notre matériel la dépréciation en 1941 représentait 3.12 p. 100 du placement. Ce taux se compare, par exemple, avec le taux de 2.79 p. 100 du chemin de fer Pennsylvania; New York Central, 2.81;

Southern, 2.99; Baltimore and Ohio, 2.79; Great Northern, 2.8; Northern Pacific, 2.83. Ainsi, la provision des chemins de fer Nationaux pour dépréciation en 1941 était un peu plus élevée que celle des importantes lignes que je viens de mentionner.

M. JACKMAN: Est-ce que le taux de 3.12 p. 100 représente l'addition de \$13,591,000 plus \$3,135,000?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Cela représente la dépréciation seulement?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Il ne s'agit pas de retraits?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Les retraits tendraient à augmenter le taux de dépréciation?

M. COOPER: Non, monsieur, je ne crois pas que cela constitue une addition. Je crois que lorsque vous avez pourvu à la dépréciation vous avez pourvu pleinement à l'usure du matériel, et la quantité de matériel mis au rancart durant l'année constitue simplement un débit à la réserve pour dépréciation; cela ne constitue pas une addition aux frais d'exploitation du chemin de fer.

M. JACKMAN: Votre matériel est soumis maintenant à un régime de dépréciation dont l'établissement remonte à l'an dernier, et la méthode des retraits ne s'applique plus au matériel?

M. COOPER: C'est le cas. Je pourrais ajouter, pour le bénéfice du Comité, qu'étant donné l'augmentation du trafic en 1942, nous faisons plus ample provision pour la dépréciation par rapport à ce que nous avons fait en 1941; et il ne saurait être question que nous ne prenons pas de dispositions suffisantes en prévision de l'usure du matériel même au cours de l'usage intensif que nous en faisons par suite de l'état de guerre.

M. JACKMAN: Pourriez-vous nous présenter une vue d'ensemble du nombre de milles, en moyenne, que le matériel roulant a parcourus en 1941 en comparaison d'une année plus normale, disons 1939,—l'augmentation serait-elle de 50 p. 100?

M. COOPER: Toutes les statistiques à ce sujet figurent à la page 27.

M. WALTON: Ne devriez-vous pas tenir compte du fait que ces chiffres comprennent le parcours par mille de wagons étrangers aussi bien que de nos propres wagons?

M. COOPER: Je songeais plutôt aux locomotive-milles. En 1941, nos train-milles furent de l'ordre de soixante et un millions comparés à cinquante-trois millions en 1940. Cela représentait une augmentation de 13.75 p. 100,—les locomotive-milles ont augmenté de 16 p. 100, les wagon-milles, de 22.0 p. 100. nous avons calculé l'augmentation d'usage du matériel en 1941 par rapport à 1940 et l'augmentation au chapitre de l'usage aurait produit une augmentation de quelque \$1,930,000 au compte de dépréciation. Nous avons augmenté le chiffre de dépréciation de plus de \$2,000,000. Nous avons agi de la sorte simplement parce que les chiffres définitifs des milles parcourus n'étaient pas disponibles quand nous avons fait le compte. Mais, en principe, nous nous basons sur le fait que la dépréciation, les taux normaux de dépréciation, ou la somme résultant de l'application des taux normaux sera augmentée proportionnellement à l'augmentation de la distance parcourue par notre matériel.

M. JACKMAN: Cela a été porté à la réserve pour dépréciation; cela se rapporte aux \$3,135,000,—la dernière phrase du paragraphe?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Nonobstant la comparaison favorable de votre taux de dépréciation de 3.12 avec celui de quelques-uns des chemins de fer de la classe A aux Etats-Unis, croyez-vous que le matériel roulant typique durera environ trente-deux ou trente-trois ans?

M. COOPER: Nos ingénieurs estiment qu'il durera même davantage.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il ne sert à rien de continuer la lecture du rapport car nous n'aurons pas le temps de le discuter avant l'ajournement. Si personne ne s'y oppose, nous allons suspendre la séance jusqu'à 4 heures.

La séance est ajournée à 4 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Silence, s'il vous plaît, messieurs.

M. DONNELLY: Les chemins de fer Nationaux ont-ils l'intention de conserver la vieille gare Bonaventure quand le terminus de Montréal sera terminé?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, ce n'est pas notre intention; la gare sera démolie.

M. DONNELLY: Je relève ici que vous avez acquis 28 wagons de voyageurs de seconde main? De qui les avez-vous achetés?

M. VAUGHAN: Il s'agit de pullmans. Nous avons acheté des wagons de la compagnie Pullman. Il est impossible de faire livrer des wagons au Canada dans un délai raisonnable. Nous avons besoin de ces wagons pour diverses fins. Dans un cas, il a fallu pourvoir au gros trafic créé par le transport de personnes employées dans des usines de munitions. Prenez, par exemple, Cherrier situé à dix milles environ de Montréal. Nous transportons 10,000 personnes par jour. Des situations à peu près semblables existent ailleurs, ainsi, entre Winnipeg et Transcona et aussi entre Québec et Valcartier. Ces wagons ont été acquis surtout pour répondre aux besoins de ces services.

M. LOCKHART: Je voudrais m'en rapporter à un autre article au sujet des immobilisations au paragraphe suivant pour le terminus de Montréal. Est-ce qu'il serait possible de fournir des données à ce comité concernant les priorités accordées dans le cas d'articles tels que l'acier et le cuivre employés dans la construction de cette gare?

M. VAUGHAN: De la nouvelle gare?

M. LOCKHART: Oui.

M. VAUGHAN: Ma foi, il serait peut-être difficile d'obtenir ces données, vu que ce sont des entrepreneurs qui ont exécuté une bonne partie des travaux.

M. LOCKHART: Des priorités ont été accordées dans une grande mesure.

M. VAUGHAN: La plus grande partie du matériel était commandée et en route avant la pénurie actuelle de métaux. Les entrepreneurs ont obtenu eux-mêmes les priorités sur ce matériel.

M. LOCKHART: Des priorités ont-elles été accordées depuis la livraison de cette commande?

M. VAUGHAN: Pas que je sache. Il peut y en avoir eu.

M. LOCKHART: Puis-je avoir une déclaration à ce sujet, afin de savoir exactement la quantité d'acier, de cuivre et d'autres articles pour lesquels des priorités ont été accordées?

M. VAUGHAN: Nous vous donnerons volontiers un mémoire sur ce sujet, si nous pouvons nous le procurer. Il y a eu très peu de cuivre utilisé, nous avons éliminé le cuivre partout où c'était possible.

M. LOCKHART: Pas tout. Il y aura du cuivre.

M. VAUGHAN: Il y en aura, sans aucun doute.

M. LOCKHART: Merci.

M. JACKMAN: Je vois, dans votre exposé, que le budget de 1942 comprend \$1,900,000 pour l'achèvement du terminus de Montréal. Est-ce suffisant pour le terminer?

M. VAUGHAN: Oui, c'est le montant d'immobilisation. Nous croyons que cela suffira pour achever le terminus.

M. JACKMAN: La modification des plans change-t-elle beaucoup les prévisions de recettes de la gare? Je comprends bien que la gare est une partie de l'ensemble du réseau. Mais je présume que la réduction d'importance du bâtiment, réduction du nombre d'étages, etc., influencera sensiblement les recettes que vous pouvez en attendre.

M. VAUGHAN: Parlez-vous de la gare elle-même? Tout le projet a été changé.

M. JACKMAN: Je ne suis pas très au courant des différences entre les plans modifiés et les plans originaux; je sais toutefois que les plans modifiés exigent une mise de fonds beaucoup moins grande. Mais je présume qu'en abandonnant les plans plus complets vous renoncez à une bonne partie des prévisions de recettes. La gare, quand elle sera finie d'après les plans actuels, vous procurera-t-elle des recettes, ou fera-t-elle simplement partie du réseau? Je présume, d'après des croquis que j'en ai vus, que le plan initial comportait des bureaux, dont vous auriez touché les loyers.

M. VAUGHAN: Il y aura des bureaux, mais seulement pour quelques-uns de nos fonctionnaires du district. L'ouverture de la nouvelle gare entraînera des économies sensibles, des économies d'exploitation. Nos possibilités de recettes n'ont nullement été réduites, à la gare, par la modification des plans. Les plans originaux comportaient plus de voies, par exemple entre Dorval et le Bout de l'Île. Ces voies n'ont pas été construites.

M. JACKMAN: Le plan modifié se rapporte plutôt à des constructions en dehors de la zone immédiate de la gare...

M. VAUGHAN: Le plan modifié se rapporte aux approches de la nouvelle gare, qui étaient nécessaires. Il fallait plusieurs nouvelles approches, de nouveaux ponts sur le canal, et autres constructions de ce genre.

M. SANDERSON: Puis-je demander au président de la Compagnie quand le terminus doit être utilisé, quand il doit être fini.

M. VAUGHAN: Nous comptons l'ouvrir cet automne. Nous ne pouvons fixer la date; elle dépendra des progrès de la construction, mais nous comptons ouvrir le terminus à la fin de l'automne.

M. SANDERSON: Vos bureaux sont actuellement situés...

M. VAUGHAN: 360, rue McGill.

M. SANDERSON: Continuerez-vous d'utiliser cet immeuble?

M. VAUGHAN: Oui, nous continuerons d'occuper les bureaux que nous possédons rue McGill. Les bureaux du district d'exploitation seront seuls transférés dans le nouveau terminus. Le plan original comportait un vaste immeuble à bureaux, qui n'est plus projeté actuellement.

M. JACKMAN: J'en reviens à la dépréciation du matériel roulant. La compagnie l'a transférée, l'année dernière, du compte de retrait du matériel au compte de dépréciation, et vous aviez vos livres...

M. COOPER: Le changement s'est fait en 1940.

M. JACKMAN: C'est la seconde année, cette fois-ci.

M. COOPER: C'est la seconde année.

M. JACKMAN: Vous aviez cependant, à cette époque, beaucoup de matériel roulant dont la durée moyenne était sensiblement inférieure à la durée moyenne de la majorité du nouveau matériel.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Ce serait admis, je crois. Si nous suivons maintenant la méthode de certains réseaux américains—la suivons-nous, maintenant?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: D'autres ont adopté dès le début la méthode de porter ces montants au compte de dépréciation, ce qui donnait une formidable réserve quand le matériel avait vingt ou trente ans. N'ayant ouvert un compte de réserve que l'année dernière, alors qu'une partie de votre matériel était, en moyenne, à demi usé, comment pouvez-vous espérer avoir assez pour le remplacer, de temps en temps? Je vous citerai l'exemple d'une compagnie de taxis, en affaires depuis de nombreuses années. Supposez qu'elle est commencé avec une comptabilité de retrait du matériel, en ayant l'intention de remplacer ses voitures de temps à autre, mais que, dans sa troisième année d'exploitation, elle passe à la comptabilité de dépréciation. Ainsi, en exagérant ou falsifiant sa position courante de recettes...

M. COOPER: Falsifiant?

M. JACKMAN: Je ne devrais peut-être pas employer ce mot.

M. COOPER: Vous ne modifiez nullement la position courante.

M. JACKMAN: Laissez-moi revenir à mon exemple simple.

M. COOPER: A ce sujet, nous ne différons en rien des chemins de fer américains qui sont soumis, en matière de dépréciation, aux instructions de l'Inter-State Commerce Commission. Il y a même eu une date où les réseaux américains sont passés de la comptabilité de retrait à la comptabilité de dépréciation.

M. JACKMAN: Lorsqu'ils ont fait ce changement, ils n'ont pas trouvé nécessaire d'établir la réserve de dépréciation qui aurait pu s'accumuler si la comptabilité de dépréciation avait été appliquée depuis l'acquisition du matériel roulant.

M. COOPER: Ils n'étaient pas obligés de compter la dépréciation passée.

M. JACKMAN: Ils n'y étaient pas obligés, et ils ne l'ont pas trouvé nécessaire.

M. COOPER: Ils ne l'ont pas fait, et ne l'ont pas trouvé nécessaire.

M. JACKMAN: Depuis combien d'années les réseaux américains ont-ils effectué ce changement?

M. COOPER: La Commission a rendu la comptabilité de dépréciation obligatoire en 1907 ou 1908, mais sans fixer les taux. Les réseaux pouvaient choisir un pourcentage à leur gré. Certains réseaux, par exemple, ont pris un demi pour cent. Mais en 1914, l'Inter-State Commission stipula que les taux devaient être justes, d'après l'expérience des réseaux. En 1935, elle enjoignit aux réseaux d'indiquer l'évaluation de la durée du matériel et l'évaluation des valeurs de récupération, et de déterminer le mieux possible des taux de dépréciation. Ces taux ont alors été soumis à la Commission. Ils ont été révisés par des experts de la Commission, et approuvés ou modifiés pour répondre aux exigences de la Commission. Mais la Commission n'a jamais insisté pour faire tenir compte de la dépréciation passée. Aucune obligation n'est imposée aux réseaux de tenir compte de la dépréciation passée. A la fin de 1941, nous avions une réserve de \$27,000,000. Je ne doute pas que, pendant quelque temps, cette réserve augmente sensiblement. En 1942, par exemple, nous portons environ \$15,500,000 de dépréciation au crédit de notre réserve. Les montants réels portés à la réserve seront d'environ \$2,000,000 à \$3,000,000. La réserve s'augmentera donc, en 1942, de quelque \$12,000,000 ou \$13,000,000, ce qui nous donnera approximativement \$40,000,000 à la fin de 1942; et cela continuera quelque temps. Dans les conditions normales, cette réserve se stabiliserait à environ 50 p. 100 de la valeur comptable du matériel.

M. JACKMAN: Ai-je bien compris que la valeur comptable était d'environ \$135,000,000?

M. COOPER: Non, \$435,000,000.

M. JACKMAN: En raisonnant dans l'abstrait, je ne comprends pas comment les comptes peuvent être justes. Si vous aviez commencé cet amortissement d'un fort pourcentage de dépréciation lors de l'acquisition de votre matériel, au bout de trente ans vous auriez constitué un fonds qui pourvoirait réellement au remplacement du matériel. Mais vous avez une méthode de retrait du matériel, et pendant nombre d'années de la durée du matériel les mises à la réforme ont dû être négligeables. Nul matériel ne s'use en moins de 10 ans, et quant à la durée que vous avez indiquée ce matin, on pourrait l'évaluer à plus de 30 ans. Eh! bien, vous passez subitement de cette méthode de retrait d'un matériel qui est en moyenne à moitié usé, à une méthode de comptabilité de dépréciation prévoyant tant par an, à un taux qui n'est pas excessif. Je ne vois pas comment cette mesure peut être appliquée avec justice au compte d'exploitation et au compte d'immobilisation de la Compagnie. Supposez que vous ayez continué jusqu'à ce que votre matériel soit entièrement mûr pour la réforme, et que vous fassiez alors votre changement subit; comment pourriez-vous accumuler assez d'argent, au taux ordinaire de dépréciation, de 3 p. 100, pour y faire face? Vous venez de me dire que l'expérience des réseaux américains ne semble vous présager aucune difficulté; mais je ne comprends pas comment cette méthode peut fonctionner, alors qu'en théorie au moins elle semble absurde. Est-ce que je me fais bien comprendre?

Le PRÉSIDENT: Puis-je demander à l'honorable membre du Comité ce qu'il cherche à établir au juste; car je crains que ce ne soit trop compliqué pour beaucoup d'entre nous; et nous prenons beaucoup de temps.

M. McCULLOCH: Je crois que vous devriez le prendre comme adjoint, monsieur Cooper; il vous montrerait comment faire.

M. COOPER: Si dans l'avenir le réseau devait renoncer aux affaires, nous aurions à envisager le retrait de tout notre matériel. En ce cas, vous auriez raison de dire que notre réserve ne suffirait pas à combler la perte que nous subirions. Mais cette hypothèse n'est pas raisonnable; elle ne se réalisera pas. Nous réservons des montants annuels suffisants, et en présumant que les retraits, à l'avenir, ne seront pas anormaux, je crois que les additions nettes à la réserve, pendant les années à venir, constitueront un fonds qui ne s'épuisera pas tant que les chemins de fer fonctionneront.

M. JACKMAN: Mais 3 p. 100 est un taux amplement suffisant, à l'heure actuelle, pour combler la dépréciation courante. Quel serait, à votre avis, le taux convenable pour un réseau commençant ses opérations avec un matériel neuf?

M. COOPER: Il serait inférieur à 3 p. 100.

M. JACKMAN: Je n'arrive toujours pas à comprendre comment cela fonctionne.

M. COOPER: Eh bien, supposons un nouveau réseau, commençant avec un matériel tout neuf. En tenant compte de la durée probable du matériel et de la récupération probable, et en calculant le taux de dépréciation qui répondrait aux exigences de l'Inter-state Commission, je suis convaincu qu'un taux de 3 p. 100 suffirait.

Le PRÉSIDENT: Vous ferez peut-être mieux de continuer.

M. JACKMAN: Encore une question, monsieur le président. Comment le réseau fait-il quand il réforme 73 locomotives dans une année et n'achète que 4 diesels et 9 locomotives électriques?

M. VAUGHAN: Les locomotives que nous avons retirées étaient vieilles, et n'avaient pas la capacité de transport ou de traction de nos machines modernes. Elles en étaient arrivées au point où il aurait fallu dépenser une somme importante pour les remettre en état; il était donc plus économique de les réformer.

M. JACKMAN: Mais il n'y a que 13 acquisitions contre 73 réformes.

M. VAUGHAN: Je ne puis dire, à l'improviste, quelle est la capacité de traction des 13; elle ne peut naturellement pas être équivalente à celle des 73. Mais les 13 locomotives font probablement presque autant de travail que les 73 précédentes.

M. WALTON: Certaines locomotives réformées avaient 42 ans, et elles étaient hors de service. Elles étaient inutiles. Il valait mieux les réformer et en tirer des rebuts que de les laisser dans un état d'inutilité absolue.

M. JACKMAN: Où employez-vous les locomotives électriques?

M. VAUGHAN: Elles serviront à Montréal; au nouveau terminus. Nous employons aussi des locomotives électriques dans le tunnel de St. Clair, entre Port-Huron et Sarnia.

M. JACKMAN: Elles ne sont utilisées que pour les petits parcours; il n'existe pas de longs parcours électrifiés?

M. VAUGHAN: Nous avons une ligne électrique de Montréal à Saint-Eustache.

M. JACKMAN: Quelle distance cela fait-il?

M. VAUGHAN: Nous exploitons plusieurs lignes électriques. Nous avons la ligne Montreal and Southern County qui va de Montréal à Granby; nous avons le chemin de fer électrique d'Oshawa; et nous avons le Niagara-St. Catharines-Toronto, qui dessert le district de Niagara.

M. JACKMAN: Je pense particulièrement à l'électrification d'anciennes lignes à vapeur, de vrais chemins de fer.

M. VAUGHAN: La seule ligne à vapeur que nous ayons électrifiée est celle de Saint-Eustache.

M. JACKMAN: Cela fait combien de milles?

M. VAUGHAN: Une vingtaine.

M. JACKMAN: Croyez-vous que l'électrification des chemins de fer, dans tout le Canada, soit destinée à beaucoup se répandre, en utilisant les grandes réserves d'énergie électrique que nous possédons.

M. VAUGHAN: Je crois que c'est encore éloigné dans l'avenir. Cela pourrait venir un jour. Je ne crois pas que nous ayons à en tenir grand compte à l'heure actuelle.

M. JACKMAN: Une grande densité du trafic est-elle nécessaire pour justifier l'électrification?

M. VAUGHAN: Oui, il faut une certaine densité de trafic pour justifier les frais d'un changement de matériel qui comporte non seulement l'usage de fils aériens, mais aussi d'autres installations électriques.

Le PRÉSIDENT: Les locomotives que vous achetez sont destinées à circuler dans le tunnel, de façon à éliminer la fumée, les gaz, etc.?

M. VAUGHAN: Oui, pour entrer dans la gare de Montréal et en sortir.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Nous arrivons maintenant aux finances.

FINANCE

Il n'y a pas eu d'échéance d'obligations pendant l'année, sauf le remboursement annuel sur le capital à l'"Equipment Trusts" et au fonds d'amortissement, et le rachat de certificats en série dont le total s'élève à \$9,666,000. Ces paiements ont été effectués à l'aide d'avances temporaires de l'Etat.

A la suite d'une entente au sujet de l'émission de Grand Trunk Western Railroad Equipment Trust, de 1941, \$5,692,000 à 2½%, Equipment Trust Certificates, en date du 1er juin 1941, échéant en série de 20 paiements semi-annuels. La Reconstruction Finance Corporation a acquis l'émission à sa valeur au pair plus l'intérêt accumulé. Au 31 décembre, seulement \$2,000,000 de certificats avaient été émis par suite du retard à livrer le matériel.

On a fait mention dans le rapport de l'exercice 1940 des dispositions adoptées pour le rachat de Perpetual Consolidated Debenture Stock, à 4%, émission de l'ancien Grand Trunk Railway Company of Canada. La valeur au pair totale des obligations rachetées au 31 décembre 1941, par suite d'un arrêté de la Trésorerie de Sa Majesté du Royaume-Uni, s'élevait à £22,760,000, ou £260,000 de plus que le montant prévu aux comptes de l'exercice 1940. Le rachat des obligations, en 1941, suivant l'offre de la compagnie aux résidents du Canada, s'est chiffré à £139,890. Le coût de rachat des £22,899,890 a été de \$105,843,357 par suite de prêts de l'Etat. Ces dispositions ont permis de réduire la dette du Réseau de \$5,602,774, dont \$5,503,500 ont été inscrits à l'exercice 1940 et \$99,274, à celui de 1941.

Depuis la fin de l'année, de nouveaux arrêtés de la Trésorerie de Sa Majesté du Royaume-Uni sont parvenus au Trésorier du Réseau autorisant le transfert pour une somme très considérable des titres détenus par les résidents du Royaume-Uni, pourvu que la compagnie acquière du Trésorier les titres au prix payé par celui-ci.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question sur ce sujet? Ces titres sont, je présume, inscrits dans les livres de la compagnie, à leur valeur au pair en dollars, si vous voulez, basée sur le pair du change, \$4.86 $\frac{2}{3}$ par livre?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et ces titres acquis, ces obligations, ont été rachetées à ce taux, ce qui ferait environ \$5,601,000 de bénéfices comptables. Avez-vous transféré directement ce montant à votre compte d'excédent? Qu'advient-il de la différence entre la valeur au pair et le coût de l'acquisition?

M. VAUGHAN: Le compte de capital a été crédité, et la différence est allée au compte de la part de propriétaire. Il y aura, naturellement, une nouvelle et sensible mise au point de capital en raison de l'ordonnance de dévolution émise dans le cours de cette année.

M. JACKMAN: Je ne suppose pas qu'il y ait lieu de se demander pourquoi vous avez financé par l'intermédiaire de la R.F.C. aux Etats-Unis plutôt qu'ici. C'était avantageux.

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

M. JACKMAN: Je suppose qu'il n'y a pas lieu de contester les raisons pour lesquelles vous avez opéré ce financement par l'entremise de la R.F.C.

M. VAUGHAN: L'opération était avantageuse pour nous. L'acquisition des titres par la R.F.C. nous a procuré des fonds à meilleur compte que si nous avions lancé un emprunt ailleurs.

M. COOPER: Nous avons emprunté à 2 $\frac{1}{2}$ p. 100.

M. VAUGHAN: En effet. Nous avons, par ce moyen, obtenu nos fonds à meilleur compte que si nous les avions empruntés du gouvernement canadien.

M. JACKMAN: Grâce à votre entreprise américaine, vous avez pu contracter de forts emprunts aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poursuivre, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Oui.

Abandon de voies

La Commission des Transports a autorisé, au cours de l'année, l'abandon des voies suivantes en coopération avec le Pacifique-Canadien:

De	A	Province	Réseau	Milles
Oakland	Delta	Manitoba	Nat.-Can.	5.4
Langdon	Irricana	Alberta	Pac.-Can.	22.6
Irricana	Beiseker	Alberta	Nat.-Can.	10.0
				38.0

La Commission a refusé l'abandon des voies suivantes, en coopération avec le Pacifique-Canadien:

De	A	Province	Réseau	Milles
Cataract	Fergus	Ontario	Pac-Can.	24.7
West Tower . . .	Oakland	Manitoba	Nat-Can.	9.1
Oakland	Cawdor	Manitoba	Nat-Can.	11.6
Muir	Gladstone . . .	Manitoba	Nat-Can.	10.3
Hamiota	Miniota	Manitoba	Pac-Can.	19.8
MacGregor . . .	Varcoe	Manitoba	Pac-Can.	54.4
Hallboro	Beulah	Manitoba	Nat-Can.	75.2
Reston	Wolseley	Man. et Sask. . . .	Pac-Can.	122.4
				327.5

M. LOCKHART: En ce qui concerne la première de ces lignes, pourquoi la permission a-t-elle été refusée? Pouvez-vous nous le dire?

M. VAUGHAN: De quelle ligne parlez-vous?

M. LOCKHART: De la première, Cataract à Fergus. Pourquoi cette permission a-t-elle été refusée?

M. ARMSTRONG: La Commission des transports en a décidé ainsi parce qu'à son avis, la commodité du public devait primer les avantages que cet abandon vaudrait aux chemins de fer.

M. HANSON: Y avait-il double emploi?

M. ARMSTRONG: Non. La demande avait été provoquée par l'aménagement d'un pouvoir d'eau. Un barrage ayant été construit dans la région, sur la rivière Grand, il aurait fallu reviser le tracé de la ligne du Pacifique-Canadien qui se trouve dans la zone inondée. Pour éviter cela, nous avons offert au Pacifique-Canadien l'usage de notre ligne, mais la Commission a rejeté la demande.

M. VAUGHAN: La Commission a été saisie de toutes ces demandes.

Le PRÉSIDENT: C'est la Commission qui en a décidé.

M. VAUGHAN: Toutes les questions de ce genre sont soumises à la Commission pour décision.

Le PRÉSIDENT: Du moment que la Commission a rendu sa décision, je ne crois pas que nous puissions intervenir.

M. LOCKHART: Tout de même, cela ne comblera pas le déficit susceptible d'en résulter.

Le PRÉSIDENT: Non. Si vous ne voulez pas que ce passage soit lu, messieurs, nous passerons à autre chose.

M. HANSON: Faites-le consigner au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Poursuivez donc, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Oui.

Conjointement, le Canadien-National et le Pacifique-Canadien ont demandé à la Commission l'autorisation d'abandonner 6.5 milles de voie du Canadien-National et 53.4 milles de voies du Pacifique-Canadien entre Forth (près de Red Deer) et Ullin, Alberta, et la décision est en suspens. La Commission a révoqué l'autorisation d'abandonner 37.9 milles de voies du Canadien-National reliant Arnprior et Egansville, Ontario; cette requête est encore à l'étude.

La demande conjointe du Canadien-National et des Northern Alberta Railways d'abandonner 12.2 milles de voies du Canadien-National entre Trelle Junction et Morinville, et 29.8 milles de voies des Northern Alberta Railways entre Carbondale et Egremont, en Alberta, a été accordée au Canadien-National et refusée aux Northern Alberta Railways.

En outre des projets d'abandon, en coopération avec d'autres compagnies ferroviaires, et tels que mentionnés ci-dessus, la Commission des Transports a autorisé le Canadien-National à abandonner les embranchements déficitaires et à faible circulation suivants:

De	A	Province	Milles
Parisville	Deschaillons	Québec	3.5
Port-Hope	Millbrook	Ontario	16.2
Whitby	Port Perry	Ontario	17.5
Tweed	Yarker	Ontario	33.9
Napanee	Deseronto	Ontario	6.3
Clinton	Wingham	Ontario	22.9
			100.3

M. NICHOLSON: Les rails ont-ils été enlevés de toutes ces voies ferrées?

M. VAUGHAN: Peut-être pas partout. Nous procédons à ce travail aussi rapidement que possible. Dans la plupart des cas, les rails ont été enlevés.

M. SHAW: Monsieur le président, je voudrais revenir sur l'alinéa dans lequel il est dit que la Commission a été, au cours de l'année, saisie d'une demande conjointe, et le reste, concernant la ligne de chemin de fer à l'ouest de Red-Deer, dans la province d'Alberta. J'ai plusieurs observations à formuler à ce sujet vu, surtout, que la Commission a donné, sur division, l'autorisation de désaffecter cette ligne. Devant les faits qu'ont exposés les chambres de commerce et autres corps publics de la région, je tiens à protester vigoureusement contre cette mesure. De quand date cette politique de désaffectation de lignes, je l'ignore; je ne sais pas, non plus, où elle nous mènera. Ceux qui connaissent cette ligne, que nous considérons comme l'une de celles qui mènent à Rocky Mountain House, savent qu'elle dessert un important territoire de culture mixte. De plus, faisant partie de celles qui mènent à Rocky Mountain House, elle dessert les *Brazeau Collieries*, à Nordag, productrices de houille, et les mines Alexo et Saunders, productrices de charbon pour usage domestique. En sus de tout cela, la région compte une riche exploitation forestière produisant les piquets de clôture, les traverses de chemin de fer et ainsi de suite. L'abandon de cette ligne privera de tout service ferroviaire plusieurs villes de la région. La plupart de ces villes sont situées à quatre milles environ du chemin de fer le plus rapproché et une zone très difficile les en sépare. Ce sont des terrains bas, marécageux, où les routes sont impraticables pour la plus grande partie de l'année. Aucune mesure n'a été prise pour venir en aide au commerce de la région,—l'exploitation forestière, par exemple,—tandis que les compagnies de grain ont été l'objet d'un traitement spécial. On s'est même occupé de transporter leurs élévateurs à proximité de la voie ferrée qui reste en service. Je soutiens que les chemins de fer violent la promesse qu'ils ont faite aux cultivateurs et aux hommes d'affaires de l'endroit. La plupart des cultivateurs ont acquis leurs terres des chemins de fer. L'existence de la voie ferrée augmentait naturellement la valeur de ces terres. Maintenant les agriculteurs des régions atteintes devront recourir aux camions automobiles pour le transport de leurs produits, et cela, au moment où le gouvernement nous dit qu'il importe au plus haut point de ménager l'essence et le caoutchouc. Je dis que pour cette seule raison, la demande d'abandon de la ligne en question ne devrait être agréée qu'après la guerre.

Maintenant, monsieur le président, j'ai fait remarquer en commençant que la Commission des transports n'avait pas voté l'autorisation à l'unanimité. Je suis d'avis que le Comité devrait adopter ma proposition de convoquer les commissaires, non pas seulement quelques-uns, mais aussi les dissidents. Je propose donc, monsieur le président, que les membres de la Commission des transports soient convoqués devant le Comité pour y être interrogés sur leur attitude vis-à-vis l'abandon de cette ligne.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Shaw, que le Comité n'a aucune juridiction sur la Commission des transports.

M. SHAW: Puis-je vous faire remarquer, monsieur le président, qu'il s'agit d'une demande présentée conjointement par le C.-N. et le P.-C. Je suis d'avis que, puisque le rapport en fait mention et qu'il s'agit d'une demande conjointe, nous sommes entièrement justifiés de faire comparaître les membres de la Commission des transports.

M. DONNELLY: J'ai cru comprendre que l'affaire est restée en suspens et que la décision n'a pas encore été rendue.

M. VAUGHAN: La décision a été rendue récemment.

M. SHAW: La décision a été rendue il y a une dizaine de jours.

M. VAUGHAN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Ma qualité de président m'interdit probablement de formuler une opinion, mais je ne crois pas que nous ayons le mandat voulu. Toutefois, si vous présentez votre motion, je la mettrai aux voix.

M. SHAW: J'ai formulé ma proposition.

M. NICHOLSON: Je l'appuie.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je savais que cette motion serait présentée. M. Shaw m'en a déjà parlé. Je pensais que nous avions le droit de convoquer ces témoins, mais après y avoir réfléchi...

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon, je ne saisis pas ce que vous dites.

M. MAYBANK: Après avoir réfléchi à la chose, je me demande si les commissaires ne font pas fonction de juges. Tout d'abord, j'étais d'avis que nous pouvions convoquer les commissaires. C'était mon opinion lorsque j'ai conversé avec M. Shaw, mais depuis, après réflexion, je me suis dit que ces messieurs devaient être considérés comme des juges. A tout événement, leurs fonctions sont purement judiciaires, et alors, je demande si nous pouvons les convoquer. Je ne discute pas l'à-propos des arguments de M. Shaw, mais bien celui de sa motion. Je me demande si nous avons le pouvoir de faire comparaître un juge pour lui demander des explications sur le jugement qu'il a rendu.

M. GRAY: Pour faire suite aux remarques de M. Maybank, monsieur le président, M. Shaw consentirait-il à ce que vous étudiez la portée de notre mandat et que vous nous donniez une directive à ce sujet? Qu'en dites-vous, monsieur Shaw?

M. SHAW: Que dites-vous?

M. GRAY: Je me demandais si le président ne pourrait pas étudier la portée de notre mandat en fin de semaine. Je suis en faveur de votre proposition, mais, comme M. Maybank, je doute que nous puissions convoquer les commissaires ici. Il conviendrait que le président étudie la question et nous donne son avis. Il est inutile d'adopter une motion qui outrepassé nos pouvoirs. Le président pourrait nous donner son avis à la prochaine séance.

M. SHAW: Je ferai remarquer, monsieur le président, que, le printemps dernier, lorsque j'ai interrogé sur ce point le ministre des Munitions et Approvisionnements, il m'a répondu, au nom du ministre des Transports, qu'à son avis, la Commission était un organisme judiciaire ne répondant de ses actes à personne. Lorsque, l'an dernier, j'ai questionné l'honorable M. Cardin, à ce Comité, il m'a répondu catégoriquement que la Commission était responsable envers le gouvernement et que ses décisions étaient sujettes à appel. Voilà pourquoi j'ai présenté ma motion.

M. GRAY: Je crois qu'il appartient au ministre d'en appeler des décisions rendues. Il me semble bien que les décisions de la Commission des transports ne sont pas sans appel, mais je crois qu'il appartient au ministre intéressé d'en appeler des décisions rendues. Il n'en va pas de même pour convoquer cet

organisme ou ses membres devant le Comité. Je préférerais, monsieur Shaw, que vous ne le demandiez pas tant que nous n'aurons pas eu de décision sur ce point.

M. SHAW: Monsieur le président, je veux bien attendre que vous ayez examiné le point. D'un autre côté, je ne voudrais pas laisser passer l'occasion sans en profiter. Autrement dit, je crois que nous devrions revenir sur cette question à la prochaine séance. S'il en est entendu ainsi, je suis absolument de l'avis de M. Gray.

Le PRÉSIDENT: Vous formulez votre protestation maintenant et vous demandez au président d'obtenir une interprétation du mandat du Comité quant à sa portée.

M. SHAW: En ce qui concerne la convocation des membres de la Commission des transports.

M. VAUGHAN: En ce qui concerne les chemins de fer, ceux-ci en appellent à l'organisme judiciaire institué à cette fin, et, bien entendu, ils acceptent la décision rendue, qu'elle soit favorable ou défavorable.

M. ROSS: Quelle est la situation à l'égard de cette ligne? Est-elle sans issue?

M. VAUGHAN: Il s'agit simplement de réaliser des économies. Les deux réseaux s'efforcent de collaborer dans l'intérêt de l'économie, suivant les prescriptions de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. DONNELLY: En tant que membres de Comité, je ne me crois pas en mesure de juger de l'opportunité ou de l'inopportunité d'abandonner cette ligne, ou de condamner la Commission des transports, sans avoir plus de preuves en main.

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne le Comité, je crois que la situation est celle-ci: le député de la circonscription intéressée est d'avis que la mesure est non seulement malavisée mais injuste, et il désire protester. La proposition qu'il a formulée sera adoptée si notre mandat nous autorise à poser l'acte qu'elle comporte; et la question a été soumise au président pour étude. Dans l'intervalle, passons à autre chose.

M. SHAW: La question est remise à deux jours.

Le PRÉSIDENT: La motion est réservée.

M. NICHOLSON: Avant que nous passions à la rubrique suivante, je voudrais poser une question. Vous avez dit que l'enlèvement des rails des voies abandonnées était en voie d'exécution. Lundi dernier, je parcourais la ligne qui va de Clinton à Wingham. A ce dernier endroit, le camionneur qui fait le service des messageries se sert d'un véhicule ayant déjà parcouru 30,000 milles. Les démolisseurs s'activent à démanteler la gare. Il me semble que, vu la crise du caoutchouc, il conviendrait, si l'enlèvement des rails des lignes en question n'est pas terminé, de suspendre le travail jusqu'à ce que nous sachions quand nous pourrions disposer du caoutchouc nécessaire aux voitures qui transportent les marchandises aux endroits desservis par ces lignes-là.

M. VAUGHAN: La Commission a étudié tous les aspects de la question avant de rendre sa décision. En bien des cas, une autre voie ferrée passe à peu de distance. En certains cas, il faudra, bien entendu, recourir au transport routier.

M. NICHOLSON: La situation relative au caoutchouc a bien changé depuis la date de l'ordonnance prescrivant l'abandon de ces lignes.

M. VAUGHAN: C'est vrai, mais je ne crois pas que la crise du caoutchouc soit plus grave que celle de l'acier.

M. DONNELLY: Y a-t-il disette d'acier?

M. VAUGHAN: Certainement.

M. DONNELLY: On nous a dit hier, à la Chambre, qu'il n'y avait pas de rareté de l'acier.

M. VAUGHAN: Dans ce cas, nous aimerions bien nous en procurer, si c'est possible.

Généralités

Le 18 juin, le transbordeur *Charlottetown* a coulé au large de Port Mouton, N.-E., alors qu'il voguait vers le bassin de radoub de Saint-Jean pour subir son inspection annuelle. Le navire appartenait à l'Etat et avait été construit en 1931. Il a été abandonné aux assureurs et le montant des assurances a été versé au Receveur général. Le transbordeur *Prince Edward Island* est maintenant affecté au service entre Cap Tormentine et Borden.

Le rapport de l'exercice 1940 soulignait le désir intense de la Compagnie et de ses employés de satisfaire toutes les exigences de la guerre et il mentionnait aussi quelques-unes des mesures en cours. Ces mesures ont pris de l'ampleur et sont en bonne voie de réalisation. La Compagnie a assumé la construction de navires à marchandises. Les National Railways Munitions Limited ont déjà commencé la livraison de munitions à ses usines de Pointe Saint-Charles.

La *Canada Atlantic Transit Company*, une compagnie subsidiaire qui exploite le service de navires à marchandises entre Depot Harbour, Milwaukee et Chicago, a cédé les navires *Dalwarnic* et *Canatco* à la *Canadian National (West Indies) Steamships* pour remplacer des navires des Antilles, de cette compagnie, en service ailleurs.

La *Chicago, New-York and Boston Refrigerator Company*, une subsidiaire du Réseau, exploitant le service de wagons frigorifiques affectés au transport de produits laitiers en provenance des régions du Middle-West, n'opère plus séparément depuis la fin de l'année. Ses services, son matériel et ses propriétés ont été annexés à ceux du *Grand Trunk Western Railroad*.

L'assurance-chômage est en vigueur depuis le 1er juillet 1941. Environ 60,000 employés du Canadien National y souscrivent. La part que versera le Réseau, en 1942, sera de quelque \$955,000.

Au cours de l'année, le Gouvernement a émis des arrêtés en conseils au sujet de la stabilisation des gages et salaires et du boni de vie chère en relation avec l'indice du coût de la vie. Ce boni a été versé aux employés du Réseau au Canada depuis le 1er juin à raison de \$8.36 par mois. Le 1er septembre, il était porté à \$13.87 et le 15 novembre, à \$15.82 par mois. Le paiement de ce boni représentera en 1942, un déboursé de \$15,750,000 si l'on se base sur le nombre d'employés et le montant du boni payé à la fin de l'année 1941.

Les salaires des employés du Réseau aux Etats-Unis ont aussi été majorés le 1er septembre d'après l'entente de médiation de l'association des employés américains de chemins de fer. D'après cette entente, la majorité des employés ont vu hausser leurs salaires de 9 cents l'heure, ou de \$18.36 par mois. Le 1er décembre, ils ont reçu 10 cents de l'heure, ou \$10.40 par mois, ce qui représentera, en 1942, une dépense de \$2,570,000.

Le PRÉSIDENT: Que signifie la mention qui est faite de la *Chicago, New-York and Boston Refrigerator Company*?

M. VAUGHAN: C'est une compagnie qui est la propriété du *Grand Trunk Western Railway* et qui est exploitée séparément.

Le PRÉSIDENT: Cette compagnie fait-elle partie du réseau?

M. VAUGHAN: Oui, elle fait partie du réseau, mais nous avons trouvé plus économique de la liquider et de la fusionner avec le *Grand Trunk Western*. Cela nous a permis d'économiser sur les impôts et autres frais.

M. NICHOLSON: J'ai demandé quelques renseignements sur la politique adoptée par le réseau à l'égard des employés du service de protection. Les aurons-nous cet après-midi?

M. WALTON: Je compte vous les donner la semaine prochaine.

M. HAZEN: Le transbordeur *Charlottetown* a-t-il été construit par le gouvernement ou par la compagnie de chemin de fer?

M. VAUGHAN: Il a été construit avec les fonds fournis par le gouvernement.

M. HAZEN: Il était exploité...

M. VAUGHAN: Le réseau l'exploitait pour le compte du Gouvernement.

M. HAZEN: A combien s'élèvent les frais de cette exploitation pour l'année?

M. VAUGHAN: Je ne sais si nous avons ces chiffres.

M. COOPER: En 1941, le déficit d'exploitation de ce service s'est élevé à \$423,000.

M. HAZEN: Et en 1940? Avez-vous le chiffre de l'année précédente?

M. COOPER: En 1940, ce déficit s'est élevé à \$460,000.

M. HAZEN: Ce chiffre concerne-t-il le *Charlottetown* seul, ou les deux navires?

M. COOPER: Il concerne les deux navires.

M. HAZEN: Vous n'avez pas les chiffres qui concernent le *Charlottetown*?

M. COOPER: Non...

M. HAZEN: Pendant combien de mois de l'année le service des bacs transbordeurs est-il exploité?

M. VAUGHAN: C'est un service quotidien exploité toute l'année.

M. HAZEN: Avez-vous pu obtenir un transbordeur pour remplacer le *Charlottetown*?

M. VAUGHAN: Non, nous avons dû lui substituer le *Prince-Edward*. C'est un excellent navire qui donne satisfaction. Lorsqu'il ira au bassin de radoub, le service sera assuré par un autre navire que nous avons au détroit de Canso.

M. HAZEN: Avez-vous cherché à vous procurer un nouveau navire pour remplacer celui qui a sombré?

M. VAUGHAN: Oui. Nous nous sommes adressés à plusieurs endroits mais nous n'en avons trouvé aucun qui fasse notre affaire.

M. HAZEN: Et jusqu'à présent, vous n'en avez aucun en vue?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. GRAY: Combien les assureurs vous ont-ils payé pour le *Charlottetown*?

M. COOPER: Un million de dollars moins \$5,000 de commission, soit un montant net de \$995,000.

M. HAZEN: Combien ont rapporté ces deux transbordeurs en 1940 et 1941?

M. COOPER: \$145,000 en 1941.

M. HAZEN: Vous parlez des deux navires?

M. COOPER: C'est ce que ce service a rapporté.

M. HAZEN: Le coût du service.

M. COOPER: Ce sont les recettes de ce service; l'année précédente elles ont été de \$132,000.

M. JACKMAN: Pour l'exploitation de ce service à l'île du Prince-Edouard, le Gouvernement vous paye le déficit total?

M. COOPER: Oui, il le prend à son compte.

M. JACKMAN: Recevez-vous des frais d'administration?

M. COOPER: Nous ne recevons rien.

M. JACKMAN: Exploitez-vous ce service pour le Gouvernement?

M. COOPER: Notre compagnie l'exploite à titre d'agent du Gouvernement.

M. JACKMAN: En été les automobilistes se disputent pour se rendre à l'île du Prince-Edouard et de là à la terre ferme au plus fort de la saison. Ils doivent stationner toute la nuit pour se tenir en ligne afin d'être certains de traverser le lendemain. Sans doute, la circulation est exceptionnellement forte à cette saison, mais il faut se rappeler que les gens ne peuvent trouver de fonds maintenant pour se rendre dans certains Etats de l'Est en été. Bien des Canadiens voudront

peut-être aller passer leurs vacances dans l'île du Prince-Edouard et s'il y avait possibilité d'obtenir même des moyens de transport temporaires l'été, tels que péniches pouvant tenir la mer, cela pourrait être très avantageux.

M. VAUGHAN: Nous avons étudié cette question à fond. Le *Prince Edward* sera utilisé, et si le service le justifie, l'un des *Scotias* sera mis en service. Le *Prince-Edward* est en train d'être transformé pour qu'il puisse transporter beaucoup plus d'automobiles.

M. LOCKHART: Je vois que vous payez une indemnité de vie chère de \$15.82; n'est-elle pas plus élevée que dans certains ministères?

M. VAUGHAN: Non, elle est conforme aux décisions du ministère du Travail à Ottawa.

M. LOCKHART: Je n'ai pas eu connaissance d'autre aussi élevée.

M. VAUGHAN: Elle est strictement conforme aux ordres du ministère du Travail. C'est la même chose pour le Pacifique-Canadien; il verse exactement la même indemnité que nous.

Perspectives pour 1942

Tout laisse prévoir un trafic encore plus considérable en 1942. L'administration s'attend à ce que le réseau rencontre de nouveau ses charges fixes et accuse en outre un surplus. Il est difficile de prévoir quel sera ce surplus. On doit tenir compte de la guerre et des changements considérables qui peuvent subitement surgir.

L'Administration tout comme les employés réalisent pleinement la nécessité d'économiser et tous leurs efforts tendront non seulement à alléger le budget mais aussi à assurer le service de transport efficace que requiert l'effort de guerre du pays.

Il y a un certain manque de main-d'œuvre et tout particulièrement dans les corps de métier. L'insuffisance de matériel est à prévoir par suite de la suppression des sources régulières d'approvisionnement ou de leur affectation à la fabrication de munitions, mais ces difficultés ne sont pas insurmontables. Les relations entre l'Administration et les employés sont excellentes. Le chemin de fer et le matériel roulant sont en très bon état et, tout comme en 1941, les chemins de fer Nationaux sont en mesure de répondre à toutes les exigences. Celles-ci seront encore plus considérables en 1942, mais avec la coopération des expéditeurs, des voyageurs et des agences gouvernementales, ces exigences seront satisfaites.

Le 23 juillet, M. H. Hungerford démissionna comme président des chemins de fer Nationaux du Canada et le 24 juillet, M. R. C. Vaughan était élu président et directeur de l'exécutif. M. Hungerford demeure président du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration profite de l'occasion pour remercier les officiers et le personnel des bons et loyaux services qu'ils ont rendus pendant l'année.

Pour le conseil d'administration.

M. HAZEN: Puis-je savoir si l'indemnité de vie chère s'applique à toutes les catégories d'employés?

M. VAUGHAN: Non, seulement à ceux qui touchent jusqu'à \$340 par mois, jusqu'aux contremaîtres ou à ceux d'une catégorie inférieure.

M. HAZEN: Cela comprend-il les employés salariés et les chefs de service?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nos traitements dépendent d'Ottawa.

M. HAZEN: Cette indemnité est touchée par les employés des services ambulants—ils sont tous compris.

M. VAUGHAN: Oui, tous les employés de ces services.

M. HAZEN: Et s'applique-t-elle aussi à d'autres?

M. VAUGHAN: Aux commis aux écritures, aux télégraphistes et aux employés analogues.

M. EMMERSON: Elle n'est pas touchée par certaines catégories de travailleurs comme les journaliers temporaires et les équipes supplémentaires de manœuvres, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: A ce propos il y a actuellement des négociations en cours concernant l'indemnité de vie chère des manœuvres supplémentaires, mais elles n'ont pas encore abouti.

M. HANSON: Les cantonniers sont compris parmi ces manœuvres?

M. VAUGHAN: Oui.

M. SISSONS: Monsieur le président, je veux entretenir le président du C.-N. d'une question. J'ai communiqué avec lui à ce sujet il y a quelque temps. C'est à propos du chemin de fer Northern Alberta et de la route d'Alaska. Le chemin de fer Northern Alberta est la propriété commune du P.-C. et du C.-N.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. SISSONS: Pour ma part, je ne suis guère partisan de cette propriété commune étant donné, à mon avis, que ce chemin de fer se trouve dans un territoire desservi par le Canadien-National et celui-ci devrait en être le seul propriétaire. Il y a une ligne qui débouche dans le pays de la rivière La-Paix. Elle compte deux tronçons; l'un est au sud de cette rivière et l'autre au nord. La route d'Alaska commence à un point au nord de la rivière La-Paix à Fort St. John. Il n'existe pas de raccordement entre Fort St. John et la ligne ferroviaire au nord de la rivière La-Paix. Tout le trafic pour la route de l'Alaska passe par la ligne au sud de cette rivière jusqu'à Dawson Trail et puis est transporté cinquante-cinq milles par la route et par bac de l'autre côté de la rivière jusqu'à Fort St. John. J'ai écrit en mars dernier à M. Vaughan et à sir Edward Beatty pour insister auprès d'eux afin que la ligne à partir de Hines Creek soit prolongée jusqu'à Fort St. John, distance de quelque quatre-vingt-six milles. Voici ce que M. Vaughan m'a répondu: il y avait trois points à considérer; d'abord, la pénurie de rails empêcherait le chemin de fer d'obtenir la priorité pour les rails qu'il lui faudrait. Deuxièmement, il ne pourrait construire cette ligne à temps pour qu'elle soit utile à la construction de la route d'Alaska; et troisièmement, il croyait que la compagnie pourrait donner meilleur service en maintenant la ligne actuelle en bon état pour le trafic. En ce qui concerne le dernier point, je veux complimenter le Canadien-National et le Pacifique-Canadien sur la façon dont ils se sont acquittés jusqu'ici du transport destiné à la route d'Alaska. Il y aurait à ce propos à faire d'aussi bons commentaires que ceux dont a fait part hier M. Ross au Comité.

Je ne suis pas convaincu par l'argument de la pénurie de rails ou de ce que la ligne ne pourrait être prolongée à temps pour être utile. J'ai toute confiance que les ingénieurs du Canadien-National pourraient l'établir à temps pour qu'elle rende d'immenses services non seulement à l'exploitation de la route d'Alaska, mais pour la construction de cette route. J'ai tout motif de croire que bien que les ingénieurs américains de cette route ne soient pas disposés à faire valoir les mêmes représentations auprès des autorités canadiennes ou du chemin de fer, ils se rendent compte que ce prolongement leur profiterait énormément. Ce prolongement entre Fort St. John et Hines Creek serait aussi des plus avantageux après la guerre. Entre ces deux points on trouve les plus grandes étendues de terre arable du pays de la rivière La-Paix. On s'était proposé la construction de cette ligne lors de la constitution en corporation du chemin de fer Northern Alberta en 1929. C'était l'un des prolongements que cette compagnie était autorisée à construire. Rien n'a été fait depuis, sauf que les arpentages détaillés ont été terminés. Il ne s'agit pas d'un prolongement dont l'utilité cesserait avec

la guerre, mais il servirait des fins de guerre. Je crois par conséquent que la question ne devrait pas être écartée et que les autorités du Canadien-National devraient au moins se mettre en communication avec les autorités américaines pour savoir quels avantages résulteraient à leur avis, de ce prolongement.

Si le président m'assure que ces autorités ne s'intéressent pas à ce prolongement, très bien. A l'heure actuelle je ne pense qu'à rendre plus facile l'accès à la route d'Alaska, pour qu'elle soit mieux construite d'Edmonton à Fort St. John.

Cela comporterait la construction de nouveaux ponts sur la rivière. Il y aurait à tout le moins une route de plus pour atteindre Fort St. John, du terminus de la voie au nord de la rivière La-Paix. Pour ce motif je préconise ce projet. J'aimerais que les autorités du Canadien-National obtiennent l'avis des autorités américaines sur ce prolongement à l'heure actuelle.

M. VAUGHAN: Très volontiers. Je puis dire que nos ingénieurs sont en contact presque quotidien avec les officiers du génie de l'armée américaine concernant diverses entreprises. A ma connaissance, ils ne se sont jamais abouchés avec nous concernant la construction de la ligne en question. Je doute que nous obtenions l'autorisation du Gouvernement pour la construire. Je doute fort que le régisseur de l'acier nous accorde les rails. Cependant, pour vous répondre, nous pousserons volontiers la réalisation de ce projet. J'ignore si les autorités américaines la construiraient ou non ou nous accorderaient les rails.

M. SISSONS: Je voudrais que l'on s'occupe de cette question parce que l'opinion publique est fortement en sa faveur dans cette partie du pays. J'ai reçu ce matin le texte d'une résolution adoptée par les Associated Boards of Trade, au nord de la rivière La-Paix. Le voici:

Attendu, que comme mesure de guerre, une route appelée la route d'Alaska est maintenant en construction et qu'il existe des difficultés entre le terminus actuel de la voie à Dawson Creek et son terminus méridional à Fort St. John, à cause de la glace et autres conditions défavorables susceptibles d'isoler la route pendant trois mois de l'année et,

Attendu qu'une autre route, ne comportant pas ces désavantages peut être aménagée à partir de l'extrémité de la voie à Hines Creek et que si on la construisait, elle aiderait beaucoup le corps du génie américain et assurerait constamment un raccordement d'importance vitale.

A ces causes, les Associated Boards of Trade insistent auprès de l'Etat afin qu'il prenne toute initiative qui assurerait le prolongement immédiat de la voie ferrée à partir de Hines Creek, devenu nécessaire pour la sécurité nationale.

Quiconque connaît la géographie, comme le président du C.-N., je crois, et certainement comme M. Hungerford, sait que la route d'Alaska serait d'un accès plus facile si on construisait certains prolongements. A mon sens, c'est actuellement le facteur principal. Ce qui importe présentement c'est de s'assurer que la route d'Alaska rende les meilleurs services.

M. VAUGHAN: Nous obtiendrons l'opinion des officiers de l'armée américaine. Jusqu'ici ils ne se sont pas encore abouchés avec nous sur un tel projet, à ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer à la page 10?

M. JACKMAN: Une question concernant la caisse d'assurance-chômage. Combien y a-t-il d'employés qui ont profité de leur droit depuis son inauguration?

M. VAUGHAN: Le rapport en fait-il mention?

M. JACKMAN: Il faut trente semaines pour pouvoir y participer?

M. COOPER: Je ne crois pas que beaucoup de cheminots aient eu besoin de prestations. La plupart ont gardé leur emploi.

M. JACKMAN: L'établissement de la caisse, son inauguration par le Gouvernement ont-ils eu quelque effet sur les autres caisses des cheminots de votre réseau?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. COOPER: Elles sont entièrement distinctes.

M. JACKMAN: Elles sont entièrement distinctes et n'ont aucunement diminué l'obligation de verser à d'autres caisses?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Je remarque que vous avez dit aussi que les indemnités de vie chère vont vous coûter \$15,750,000 et que vous vous attendez à ce qu'il y ait encore un surplus modéré l'an prochain après avoir fait face à toutes les obligations. Je suppose que le résultat des quatre premiers mois de cette année indiquent que vous pourrez absorber les indemnités de vie chère et à tout le moins égaler les bénéfices de l'an dernier.

M. VAUGHAN: Oui, c'est notre espoir. Vous avez remarqué que l'assurance-chômage, les indemnités de vie chère et le relèvement des traitements aux Etats-Unis comportent des dépenses supplémentaires d'environ \$20 millions. Telle est la somme que nous devons acquitter cette année. Nous croyons pouvoir y arriver et accuser encore un surplus modéré.

M. JACKMAN: Le premier trimestre l'indique?

M. VAUGHAN: Je crois avoir ici les chiffres du premier trimestre. "Jusqu'à fin mars, les recettes d'exploitation accusent une augmentation de \$14,900,000 sur celles de 1941, soit une hausse de 23 p. 100. Les dépenses d'exploitation sont en hausse de \$10,400,000, augmentation de 19 p. 100. Nos recettes nettes s'établissent donc à \$4,500,000 de plus que pour le premier trimestre de 1941. Ce relèvement des recettes nettes s'établit après avoir pourvu davantage à la dépréciation sur le matériel vu sa plus grande utilisation. Nous doublons aussi la somme prévue pour l'amortissement des entreprises de guerre".

M. EMMERSON: Je remarque que vous avez 60,000 cheminots assurables. Cela veut-il dire qu'il y en a 60,000 qui touchent moins de \$2,000 par année?

M. VAUGHAN: Oui, ce chiffre n'est plus le même.

M. COOPER: C'est encore \$2,000.

M. VAUGHAN: On s'est efforcé de le porter à \$2,500.

M. COOPER: Les cheminots qui touchent normalement moins de \$2,000 par année, mais qui reçoivent actuellement plus de \$2,000, sont censés être assurables.

M. DONNELLY: Cela signifie que vous en avez environ 29,000 touchant plus de \$2,000 par année.

M. COOPER: Oui, y compris nos cheminots aux Etats-Unis.

M. DONNELLY: Vingt-neuf mille cinq cents.

M. COOPER: Vous devez retrancher vos cheminots aux Etats-Unis pour établir cette comparaison.

M. DONNELLY: Combien y en a-t-il?

M. VAUGHAN: Dans les conditions actuelles, de nombreux employés ambulants et d'ouvriers des usines reçoivent plus de \$2,000 par année.

M. COOPER: Les employés dont les salaires normaux sont inférieurs à \$2,000 sont assurés, même s'ils gagnent actuellement plus de \$2,000. L'assurance-chômage ne s'applique pas généralement à ceux qui reçoivent plus de \$2,000.

Le PRÉSIDENT: Poursuivons l'étude du bilan.

M. VAUGHAN: Voulez-vous qu'il soit lu en entier, monsieur le président? Une grande partie en a déjà été étudiée.

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité à décider. S'il est lu nous devons y consacrer un mois, et nous ne saurions le faire. Je ne veux pas empêcher le Comité d'examiner ces chiffres. Nous pouvons lire ces rubriques et réserver une partie du temps à leur étude.

M. HANSON: Du moment qu'ils sont dans le rapport, je ne vois pas la nécessité de les lire.

Le PRÉSIDENT: Nous allons lire les en-têtes.

M. ARMSTRONG:

ACTIF

Placements:

Immobilisations en voie et matériel..	\$ 1,872,761,878.21		
Améliorations aux propriétés louées	4,410,972.78		
Propriétés diverses	67,114,631.73	\$ 1,944,287,482.72	
Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair.....\$	428,378.60		
Autres actifs au prix de revient.	283,117.79	711,496.39	
Remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées:			
Valeurs du réseau au pair.....\$	1,966,500.00		
Autres actifs au prix de revient	2,488,581.71	4,455,081.72	
Placements dans des filiales.....		37,652,292.62	
Autres placements:			
Valeurs du réseau au pair.....\$	211,000.00		
Autres actifs au prix de revient.	565,670.05	776,670.05	\$ 1,987,882,993.50

Disponibilités:

En caisse	\$	13,962,022.55	
Dépôts spéciaux		8,066,947.57	
Effets à recevoir.....		100,000.00	
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs..		11,336,107.83	
Divers comptes à recevoir.....		13,948,571.66	
Matériaux et effets en magasin.....		42,588,116.25	
Intérêts et dividendes à recevoir.....		263,389.78	
Loyers à recevoir.....		141,649.25	
Divers		2,529,497.70	92,936,302.59

Comptes débiteurs:

Avances au fonds d'exploitation.....		180,132.66	
Fonds d'assurances, C.N.R.:			
Valeurs du réseau au pair.....\$	11,157,749.92		
Autres actifs au prix de revient	823,719.77	12,081,469.69	
Autres fonds		554,723.25	
Divers		4,348,031.70	17,164,357.30

Comptes d'ordre:

Loyers et primes d'assurances payés d'avance.....	\$	176,935.24	
Escompte sur le capital-actions.....		189,500.00	
Escompte sur la dette consolidée		10,095,536.28	
Divers.....		3,707,332.28	14,169,304.41
			<u>\$ 2,112,152,957.80</u>

31 DÉCEMBRE 1941

DU RÉSEAU

PASSIF

Actions:

Actions de filiales en circulation.....		\$ 4,564,600 00
---	--	-----------------

Dette à long terme:

Dette consolidée non échue.....		1,134,394,303 29
---------------------------------	--	------------------

Dominion du Canada (Comptes traités comme actif dans les Comptes Publics du Canada):

Emprunts	\$195,345,883 53	
Chemins de fer de l'Etat—Fonds de roulement.....	16,771,980 54	212,117,864 07

Exigibilités:

Reliquats à payer, trafic et service des wagons—Crédit...\$	3,960,219 99	
Comptes apurés et salaires à payer.....	12,948,958 73	
Divers comptes à payer.....	4,060,914 39	
Arriérés d'intérêts	8,479,529 77	
Intérêts courus et non échus.....	9,219,053 87	
Loyers courus et non échus.....	380,440 56	
Impôts courus	1,924,863 32	
Divers	2,526,350 16	43,500,330 79

Comptes créditeurs		8,678,572 28
--------------------------	--	--------------

Comptes d'ordre et réserves:

Réserve pour assurance, C.N.R.....\$	12,081,469 69	
Réserve pour dépréciation.....	27,119,714 39	
Divers	6,519,740 39	45,720,924 47

Dominion du Canada—Part de propriétaire (Voir note)

Représentée par:

1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company émises en échange de la valeur résiduaire du capital-actions Canadian Northern	\$ 18,000,000 00	
5,000,000 d'actions sans valeur nominale émises à l'Etat par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada en considération du transfert de titres, avances, créances pour arriérés d'intérêt et valeurs en nantissement.....	267,283,019 32	
Immobilisations du Dominion du Canada pour les chemins de fer de l'Etat.....	377,893,343 58	663,176,362 90

Passifs éventuels: Pour importants passifs éventuels, y compris plans de pensions, voir page 21.

\$2,112,152,957 80

NOTE.—La part de propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'Etat 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,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATIONS

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 1941 et, sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1941, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941 sont dressés correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

10 mars 1942.

Le PRÉSIDENT: Rien à relever?

M. ARMSTRONG: Alors la page 12:

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1941
ENSEMBLE DU RÉSEAU

Solde créditeur transporté des revenus.....		\$5,438,960 78
Voies et matériel mis au rancart—Débits.....		1,712,057 73
Divers—Crédits.....		289,423 69
<i>Surplus de caisse</i>		<u>\$4,016,326 74</u>
Crédits de voies abandonnées (voir détails page 18).....	\$2,539,187 21	
Gain de capital sur rachat de G.T.R. 4 p. 100 Perpetual Debenture Stock.....	99,274 17	<u>2,439,913 04</u>
Gain net crédité à la part de propriétaire.....		<u>\$1,576,413 70</u>

DOMINION DU CANADA—PART DE PROPRIÉTAIRE

	Solde au 31 déc. 1940	Changement pendant l'année	Solde au 31 déc. 1941
Canadian National Railway Company, capital- actions.....	\$ 18,000,000 00	—	\$ 18,000,000 00
Trust des titres C.N.R., capital-actions.....	265,706,605 62	\$ 1,576,413 70	267,283,019 32
Immobilisations du Dominion pour chemins de de fer de l'Etat.....	385,752,583 69	7,859,240 11	377,893,343 58
	<u>\$669,459,189 31</u>	<u>\$ 6,282,826 41</u>	<u>\$663,176,362 90</u>

Le PRÉSIDENT: Que veut dire le changement par rapport à la part de propriétaire, monsieur Armstrong?

M. COOPER: En ce qui concerne le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, le changement de \$1,576,000 est détaillé plus haut.

Le PRÉSIDENT: C'est un gain.

M. COOPER: Un surplus pour cette année, oui. C'est une amélioration de la part de propriétaire. C'est compris dans le surplus de caisse de \$4,016,000. De cette somme on a déduit certains crédits de voies abandonnées énumérés en détail à la page 18, le tout montant à \$2,539,000; un gain de capital de \$99,000 sur rachat d'obligations du Grand-Tronc 4 p. 100. Toutes ces sommes additionnées se chiffrent \$1,576,000, qui ont été ajoutés à la part de propriétaire pour compte du Trust des titres. Et par rapport aux immobilisations du Dominion, quelques mises au point ont été effectuées. Les détails en sont donnés à la page 18. Elles se chiffrent à \$7,859,000.

M. ARMSTRONG: Nous en venons ensuite à la page 13 qui s'intitule:

ÉTAT DES REVENUS

ENSEMBLE DU RÉSEAU

	Année 1941	Année 1940
Recettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 304,376,778.12	\$ 247,527,224.81
Frais d'exploitation du chemin de fer.....	237,768,437.13	202,519,812.88
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 66,608,340.99	\$ 45,007,311.93
Impôts courus du chemin de fer.....	\$ 6,926,512.63	6,245,955.70
Revenus d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 59,681,828.36	\$ 38,761,456.23
Encaissé pour loyer de locomotives.....	114,457.21	99,470.71
Encaissé pour loyer de voitures à voyageurs.....	222,056.70	241,229.85
Encaissé pour loyer du matériel flottant.....	466.31	1,235.99
Encaissé pour loyer de matériel de service.....	168,327.51	152,469.06
Encaissé pour loyer de propriété en commun.....	1,677,688.15	1,634,640.82
Payé pour location de wagons à marchandises — Solde débiteur.....	3,460,502.17	2,102,844.87
Payé pour location de locomotives.....	32,450.19	32,819.76
Payé pour location de voitures à voyageurs.....	392,130.23	355,611.58
Payé pour loyer de matériel flottant.....	68,283.58	68,189.53
Payé pour location de matériel de service.....	21,623.27	26,864.86
Payé pour location de facilités en commun — Débit.....	2,263,257.44	2,231,764.12
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 55,626,577.36	\$ 35,964,407.94
Recettes d'exploitation des hôtels.....	4,467,078.53	3,936,313.26
Frais d'exploitation des hôtels.....	3,733,762.27	3,304,806.91
Impôts sur les hôtels.....	141,815.55	129,320.28
Revenu net d'exploitation des hôtels.....	\$ 591,500.71	\$ 502,186.07
Revenu du loyer de voies et matériel.....	70,903.32	74,144.94
Revenu de loyers divers.....	792,089.48	905,144.90
Diverses propriétés immobilières — Crédit.....	292,654.63	108,837.91
Revenu de dividendes.....	550,072.00	549,037.65
Revenu de valeurs consolidées.....	1,944,841.41	1,858,535.52
Revenu de valeurs non consolidées et autres comptes.....	232,495.73	429,756.89
Revenu du fonds d'amortissement et autres fonds de réserve.....	156,311.39	155,753.63
Revenus divers.....	1,293,854.96	1,588,663.71
Locations diverses—Débit.....	557,368.63	552,935.01
Divers impôts courus.....	90,068.01	86,299.16
Propriétés exploitées séparément—Perte.....	360,935.35	1,529,405.12
Diverses dépenses et affectations débitées aux revenus.....	1,941,613.79	2,047,110.98
Revenus disponibles pour charges fixes.....	\$ 58,601,315.21	\$ 37,920,717.89
Payé pour location de voies et matériel.....	1,499,376.48	1,467,326.76
Intérêts dus au public sur la dette consolidée.....	44,698,226.88	48,701,523.73
Intérêts sur emprunts de l'Etat.....	5,646,762.24	1,737,963.50
Intérêts sur la dette non consolidée.....	145,202.57	297,390.31
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	1,172,786.26	1,101,083.25
Total des charges fixes.....	\$ 53,162,354.43	\$ 53,305,287.55
Solde créditeur transporté à profits et pertes.....	\$ 5,438,960.78	\$ 15,384,569.66

M. JACKMAN: Puis-je demander ce que veulent dire en comptabilité les mots "comptes d'ordre et réserves", qu'on trouve au passif sur la feuille du bilan? Voulez-vous dire que vous ne les portez pas sous un titre spécial?. C'est le quatrième, cinquième ou sixième titre: "comptes d'ordre". Que veut dire le "d'ordre"?

M. COOPER: Ce sont les réserves ou comptes provisoires.

M. JACKMAN: Ce ne sont pas des réserves éventuelles. Mais vous ne les avez pas portées en contre-partie des postes auxquelles elles se rapportent.

M. COOPER: Bien, prenez en le premier titre: réserve pour assurance, C.N.R. \$12,000,000; cela se comprend tout seul. Ensuite vous avez: réserve pour dépréciation, \$27,000,000; c'est clair. Et puis vous avez divers comptes d'ordre et réserves. Je vous lirai tous les titres bien volontiers, si vous le voulez.

M. JACKMAN: Le mot "d'ordre" n'a pas son sens habituel; ces sommes ne sont pas définitivement arrêtées en tant qu'il s'agit de la tenue des livres.

M. COOPER: Prenons un exemple: supposez que nous ayons un contrat avec une retenue, une somme que nous ne donnons pas au contracteur.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: La somme est portée sous cette rubrique.

M. JACKMAN: La retenue sur le contracteur est un cas imprévu; est-ce que ce ne serait pas un compte d'imprévus plutôt qu'un compte d'ordre?

M. COOPER: Ma foi, j'en ai quatre pages.

M. JACKMAN: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de les lire toutes.

M. COOPER: Je vais vous en expliquer une seule; comptes provisoires à payer—cela représente des frais que nous portons à la colonne des dépenses ou des placements selon le cas en attendant de recevoir les factures. Ensuite il y a les immobilisations, les frais d'exploitation courus; les recettes courues; compte provisoire de recettes; compte de taxe provisoire sur les ventes—et le reste.

M. JACKMAN: Qu'est-ce qu'il y a de provisoire au sujet d'une dépréciation de \$27,000,000?

M. COOPER: Le mot lui-même, évidemment, est pris dans les Règlements de la Interstate Commission sur la manière d'établir un bilan. Je pense qu'il n'y a aucun de ces comptes à l'état définitif; ils sont encore à répartir. Dans ce sens ils attendent une mise au point; par conséquent ils sont provisoires.

M. JACKMAN: Je ne veux pas revenir sur le sujet, mais je veux savoir à quoi m'en tenir au sujet de la dépréciation; je suppose que c'est une dépréciation du matériel roulant de \$27,119,714; j'aimerais bien trouver pourquoi cette différence avec la réserve pour dépréciation du matériel roulant qu'il y a sur les livres du Pacifique-Canadien et qui se chiffre à \$72,422,242. Je ne demande aucune explication, je veux seulement le voir; c'est ma seule raison de demander que cela soit porté au dossier.

M. COOPER: Puisque vous le mentionnez je pense que je peux l'expliquer. Le Pacifique-Canadien n'a pas commencé avant nous à tenir des comptes de dépréciation. Ils ont commencé en 1940, comme nous. Mais autrefois le Pacifique-Canadien avait amélioré son matériel roulant et en a porté le coût aux frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Je pense que c'est en 1940 qu'ils ont placé une forte somme dans leur réserve pour dépréciation, qui, si je me souviens bien, se chiffrait à environ \$48,000,000. Ils ont porté cette somme au débit de leurs placements et au crédit de leur réserve pour dépréciation. Voilà pourquoi leur réserve est si élevée aujourd'hui.

M. JACKMAN: Il nous serait plus facile de comprendre ces comptes si les deux chemins de fer avaient le même système de comptabilité. Il me semble très difficile pour le commun des hommes de pouvoir établir une comparaison entre les deux exposés quand chaque compagnie suit son propre système, et il semble que leur système diffère en plusieurs points de celui employé par la Interstate Commission. Le vôtre semble s'y conformer.

M. COOPER: Les comptes du Canadien-National suivent les Règlements de la Interstate Commission.

M. JACKMAN: Le Pacifique-Canadien suit sa propre méthode la plupart du temps, n'est-ce pas?

M. COOPER: Je préfère ne rien dire sur la comptabilité du Pacifique-Canadien, car je ne la connais pas personnellement; cependant je puis dire ceci que lorsque nous avons proposé l'établissement d'une comptabilité uniforme pour les chemins de fer canadiens, nous avons demandé aux chemins de fer d'accepter

les Règlements de la Interstate Commission pour pouvoir comparer nos lignes entre elles et avec celles que nous exploitons aux Etats-Unis. Le Pacifique-Canadien refusa notre proposition.

M. ROSS: Quand cette proposition fut-elle faite?

M. COOPER: Il y a deux ou trois ans.

M. ROSS: Il y a trois ans?

M. COOPER: La question fut soulevée quand M. Howe était ministre des Transports. Il rassembla un comité pour étudier la possibilité d'uniformiser les méthodes de comptabilité pour les chemins de fer, du Canada, mais le comité ne put pas réunir tous les suffrages et on abandonna la partie.

M. ROSS: Et on ne s'en est plus occupé depuis?

M. COOPER: Non, et j'espère qu'on n'y reviendra pas pendant la guerre. Nous y avons passé environ 12 mois et le travail accompli est considérable. Nous nous sommes entendus sur plusieurs points mais quand il s'agit d'accepter comme principe fondamental, que les chemins de fer du Canada suivent les Règlements de la Interstate Commission, le Pacifique-Canadien refusa d'aller plus loin.

M. ARMSTRONG: Nous prenons ensuite la page 14 qui nous montre:

RECETTES D'EXPLOITATION

	Année 1941	Année 1940
Marchandises.....	\$236,519,309 12	\$191,433,308 13
Réduction des taux dans les Provinces maritimes.....	3,072,978 27	3,128,900 71
Voyageurs.....	31,893,884 07	21,702,046 30
Bagages.....	101,808 06	71,067 56
Wagons-lits.....	1,952,632 39	1,315,664 53
Wagons-salons.....	189,417 11	148,618 43
Postes.....	3,822,499 58	3,584,159 20
Agences de messageries.....	334,084 04	504,320 48
Messageries.....	11,391,137 28	13,602,893 29
Autres trains de voyageurs.....	15,749 17	40,574 61
Lait.....	306,386 71	283,245 17
Aiguillage.....	2,901,404 95	2,468,369 60
Transbordements par eau.....	156,087 81	193,154 03
Wagons-restaurants et wagons-buffets.....	2,146,514 73	1,141,737 39
Restaurants.....	20,910 50	16,102 30
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	180,287 26	110,281 66
Consigne.....	56,810 44	38,232 49
Emmagasinage—Marchandises.....	164,632 67	139,220 48
Emmagasinage—Bagages.....	25,106 27	16,762 43
Surestarie.....	965,294 04	427,462 85
Télégraphes et téléphones.....	11,449 17	10,345 23
Télégraphes commerciaux.....	5,147,064 97	4,427,843 91
Élévateurs à grain.....	494,572 15	286,611 44
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	496,128 28	449,968 29
Divers.....	1,641,698 42	1,660,500 72
Exploitations en commun—Crédit.....	466,851 53	409,006 51
Exploitations en commun—Débit.....	97,920 86	83,172 93
	<u>\$304,376,778 12</u>	<u>\$247,527,224 81</u>

SOMMAIRE DES FRAIS D'EXPLOITATION

Entretien de la voie et des constructions..	\$ 47,072,687 81	\$ 40,002,420 65
Entretien du matériel.....	55,148,681 84	48,126,387 67
Circulation.....	5,306,329 32	5,148,990 90
Transport.....	118,081,059 98	98,660,172 14
Exploitations diverses.....	2,706,792 26	1,646,918 99
Généraux.....	9,859,802 21	9,317,273 07
Transport au compte du capital—Crédit..	406,922 29	382,350 54
	<u>\$237,768,437 13</u>	<u>\$202,519,812 88</u>

M. NICHOLSON: A propos de ces recettes d'exploitation il y a une question que j'aimerais poser. Il s'agit d'un homme qui en ce moment souffre d'un cancer et qui probablement ne pourra plus retourner au travail. Il a été au service du National-Canadien en qualité d'employé aux messageries pendant 36 ans et la pension qu'il reçoit maintenant est de \$25; bien qu'on me laisse entendre qu'en vertu des règlements il a droit de plus à une allocation gratuite ou de compassion qui augmenterait sa pension à \$28.50, j'aimerais me renseigner auprès des fonctionnaires de la compagnie sur ce qu'on pourrait faire pour cet homme.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je soulève la question d'ordre; je crois qu'une question de ce genre ne regarde pas l'administration générale du chemin de fer. Elle pourrait certainement être amenée ailleurs et à un autre moment pour ne pas prendre le temps de tout le Comité.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que c'est une question que le membre devrait soumettre à la direction pour discussion.

M. VAUGHAN: Si le membre désire nous donner des détails, nous serons heureux de lui procurer tous les renseignements que nous pouvons avoir sur ce cas. On nous soumet un très grand nombre de ces cas et d'ordinaire nous trouvons que la plainte n'est pas justifiée.

M. MAYBANK: J'ai l'intention de soumettre un cas semblable à M. Walton et je puis dire que si M. Walton et moi n'arrivons pas à l'éclaircir je me propose de le soumettre au Comité. Comme il s'agit d'une ligne de conduite, je pense que la même remarque peut s'appliquer dans mon cas. Cependant, je suis bien certain, que lorsque j'aurai exposé l'affaire en détail aux fonctionnaires du chemin de fer ils pourront la régler d'une manière satisfaisante.

M. NICHOLSON: Apparemment cet homme essaye depuis quelque temps d'obtenir une rectification.

M. VAUGHAN: Si vous nous donnez son nom, nous serons très heureux d'étudier son cas et nous vous donnerons un rapport complet sur toute la question.

M. DONNELLY: Il y a quelques questions que je voulais poser au sujet des élévateurs de grain, mais j'ai remis les questions et il n'y a pas de mal à les laisser de côté, nous pourrons y revenir lundi prochain. J'en serai satisfait.

M. NICHOLSON: Sous le titre de télégraphe, j'ai une autre question qui se rapporte aux câblogrammes venant d'outre-mer sur les lignes du Pacifique-Canadien et mis à la poste à Regina pour des endroits desservis par le réseau du Canadien-National. Je me suis adressé aux bureaux du Canadien-National de cette ville à ce sujet, et ils me disent qu'ils ne sont pas arrivés à faire envoyer par les bureaux de poste de Grande-Bretagne les câblogrammes par voie du Canadien-National; avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. VAUGHAN: Nous avons discuté longuement de la chose avec le Pacifique-Canadien, et je crois que l'entente que nous avons établie disposera de cette question.

M. NICHOLSON: On les envoie toujours par la poste à Regina.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas de renseignements là-dessus, mais je vous aurai un rapport sur toute la question, avec plaisir.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous l'avoir la semaine prochaine?

Le PRÉSIDENT: Nous prenons maintenant la page 15.

M. HAZEN: A propos de la page 14, au sujet des recettes d'exploitation, s'il n'y a aucune indication sous frais d'exploitation au moyen de laquelle vous pouvez trouver les différentes recettes, prenez, par exemple les mots: postes, ou wagon-restaurant et buffet, ou wagon-salon, etc., il n'y a rien qui nous montre exactement quels sont les frais des wagons-restaurants ou du transport du courrier.

M. VAUGHAN: Monsieur Cooper, tenons-nous ces comptes séparément?

M. COOPER: Non, nous ne détaillons pas nos dépenses. Nous n'avons pas d'écritures séparées pour les frais des différents services dans la comptabilité du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose à ajouter? Prenons la page 16.

M. ARMSTRONG: La page 15 donne:

FRAIS D'ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS

	Année 1941	Année 1940
Surintendance	\$ 3,133,583 29	\$ 2,934,493 91
Entretien de l'infrastructure.....	5,689,751 33	4,899,508 56
Tunnels et passages souterrains.....	169,863 42	200,345 60
Ponts, estacades et ponceaux.....	1,878,062 78	1,581,466 28
Traverses	4,813,150 98	4,576,869 90
Rails	2,749,468 36	2,075,036 71
Autres matériaux pour la voie.....	2,321,715 90	2,031,066 18
Ballast	995,211 33	878,764 90
Pose de voies et revêtement.....	12,326,465 99	10,463,337 61
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	524,558 77	511,858 48
Stations et bureaux.....	2,472,627 47	1,625,982 53
Edifices sur l'emprise.....	214,790 03	212,616 30
Postes d'alimentation d'eau.....	497,285 22	470,191 78
Postes à combustible.....	251,986 19	175,871 71
Ateliers et remises à locomotives.....	1,683,645 30	1,347,936 33
Élévateurs à grain.....	39,368 80	34,103 47
Entrepôts .....	.....	44 66
Quais et docks.....	169,264 50	210,925 06
Quais pour le charbon et le minerai.....	3,265 42	25 03
Lignes des téléphones et télégraphes.....	874,563 28	836,058 51
Télégraphes commerciaux	890,137 14	876,743 54
Signaux et enclenchements.....	794,063 03	633,419 24
Usines génératrices	10,447 46	7,621 91
Système de transport d'énergie.....	119,214 78	104,063 82
Constructions diverses	2,242 06	1,424 22
Machines pour la chaussée.....	410,168 02	369,342 76
Petits outils et accessoires.....	668,056 19	599,642 30
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	1,884,642 87	1,784,900 12
Réparations pour améliorations publiques—Entretien....	285,200 57	266,821 69
Accidents aux personnes.....	388,428 58	321,720 48
Assurance	21,208 10	21,827 09
Impressions et papeterie.....	65,002 72	58,968 11
Autres frais	24,703 66	29,275 89
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Débit.....	792,881 62	446,900 65
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Crédit.....	1,212,378 08	1,128,504 41
Droits de passage.....	39,506 75	39,930 93
Dépréciation—Lignes aux Etats-Unis seulement.....	27,537 24	30,128 74
Services de protection.....	552,996 74	471,690 06
Amortissement sur entreprises pour fins de guerre.....	500,000 00	.....
	<u>\$ 47,072,687 81</u>	<u>\$ 40,002,420 65</u>

FRAIS D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Surintendance	\$ 1,416,631 31	\$ 1,343,147 15
Machines d'atelier	1,479,727 38	1,486,210 62
Machines d'usines génératrices.....	200,477 75	139,258 69
Locomotives à vapeur—Réparations.....	17,195,264 23	15,119,280 72
Autres locomotives—Réparations	83,508 30	77,025 33
Wagons-marchandises—Réparations	12,854,974 92	10,418,520 23
Voitures de voyageurs—Réparations	6,082,296 16	6,045,326 37
Matériel flottant—Réparations	126,725 88	199,541 50
Matériel de service—Réparations.....	1,377,955 76	1,274,483 30
Matériel divers—Réparations et retraits.....	277,277 14	293,065 18
Réforme de matériel (coût de démolition).....	87,321 25	132,267 89
Matériel—Dépréciation	13,591,187 71	11,262,523 64
Accidents aux personnes.....	284,635 05	217,356 23
Assurances	17,846 77	12,194 42
Impressions et papeterie.....	53,613 50	47,203 47
Autres frais	2,029 68	3,290 25
Entretien du matériel utilisé en commun, Débit.....	180,779 82	202,808 63
Entretien du matériel utilisé en commun, Crédit.....	163,564 77	147,115 95
	<u>\$ 55,148,687 84</u>	<u>\$ 48,126,387 67</u>

M. HAZEN: Puis-je ajouter quelques mots sur ce point? Voulez-vous dire que vous ne pouvez prendre aucun de ces postes, comme par exemple les wagons-restaurants, les buffets? Savez-vous si votre service de wagons-restaurants se solde par un bénéfice ou par une perte?

M. VAUGHAN: Nous savons qu'il se solde par des pertes considérables.

M. HAZEN: Vous savez cela, mais vous ne pouvez pas dire combien. Votre système de comptabilité ne l'indique pas?

M. VAUGHAN: Cela pourrait probablement s'analyser, mais ce serait difficile car il est presque impossible de faire la part du coût d'entretien du matériel, du coût du transport des wagons et le reste.

M. WALTON: Il y a un chevauchement de dépenses entre les diverses parties du service. Vous ne pouvez fixer exactement les frais des wagons-restaurants. Les services des wagons-restaurants, de wagons-lits et certains autres services sont intimement liés. On ne peut pas les prendre isolément et dire que telle somme se rapporte à telle chose. Ce n'est pas possible vu que ces services se tiennent.

M. HAZEN: Prenez les wagons-restaurants et les wagons-fauteuils. Vous en avez la recette. Sont-ils exploités à perte?

M. VAUGHAN: Si nous tenions compte de certaines dépenses comme le coût des wagons, la dépréciation du matériel, les réparations au matériel et le reste, nous constaterions probablement qu'ils sont exploités à perte.

M. HAZEN: Que diriez-vous des wagons-lits? Sont-ils exploités à perte ou à profit?

M. VAUGHAN: Si l'on compte les recettes et les dépenses, sans inclure les intérêts ni la dépréciation, les wagons-lits ne causent pas de perte.

Le PRÉSIDENT: Même en considérant les frais de traction?

M. VAUGHAN: Sur certaines lignes, ils causent une perte. Mais si nous ne tenons pas compte de l'intérêt ni de la dépréciation, les recettes sont à peu près égales aux frais.

M. JACKMAN: Avez-vous demandé des augmentations de taux comme ont fait les chemins de fer américains?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas demandé d'augmentation générale des taux comme l'ont fait les chemins de fer américains. Avant que ceux-ci obtiennent leur augmentation, notre taux moyen par tonne-mille était déjà inférieur au leur. Ils ont obtenu récemment une augmentation d'environ 6 p. 100 de leurs taux de marchandises et à peu près 10 p. 100 de leurs taux de voyageurs. Nous avons demandé une mise au point des taux d'exportation pour que nos prix soient conformes aux taux d'exportation des Etats-Unis.

M. JACKMAN: Sans doute, vos lignes des Etats-Unis bénéficient de l'augmentation américaine.

M. VAUGHAN: Elles obtiennent la proportion à laquelle elles ont droit.

M. JACKMAN: Les raisons qu'ils ont invoquées pour obtenir leur augmentation n'ont-elles pas la même force au Canada ou bien êtes-vous forcément restreints par le plafond des prix?

M. VAUGHAN: Le plafond des prix ne permet pas d'augmentation de prix, même lorsque les dépenses augmentent.

M. JACKMAN: Mais même avant novembre, lorsque le plafond des prix fut appliqué, il ne vous avait pas paru nécessaire de demander des taux plus élevés?

M. VAUGHAN: Nous n'en avons pas demandé. Sans doute, si nos dépenses continuent à augmenter il nous faudra peut-être considérer la question, mais nous n'y avons pas encore songé.

M. NICHOLSON: Comment vos taux de wagons-fauteuils se comparent-ils avec les taux américains?

M. VAUGHAN: Ils sont à peu près semblables, sauf qu'avec l'augmentation que nos voisins ont obtenue récemment leurs taux seront probablement plus élevés que les nôtres.

M. JACKMAN: Bien que les hôtels accusent une recette nette d'exploitation de \$591,500, il n'y a pas raisonnablement lieu de compter qu'en temps ordinaire, lorsque le commerce de guerre n'existera plus, les hôtels montreront un excédent au compte de l'exploitation, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Avant la guerre, je crois que nous faisons un peu mieux que d'être à flot dans l'exploitation de nos hôtels. Le Château Laurier faisait plus que ses frais d'exploitation. Un ou deux de nos autres hôtels en faisaient autant. Mais nous ne nous attendons pas de faire de gros bénéfices sur nos hôtels.

M. JACKMAN: Je dois dire que quelques clients du Château Laurier m'ont affirmé que les prix de différentes choses avait augmenté depuis l'établissement du plafond. Je n'en fais pas une question. C'était mon impression. En est-il ainsi ou non? Je ne le sais.

M. VAUGHAN: Le coût des services est fixé par la Commission de contrôle des prix.

M. ROSS: De quels articles voulez-vous parler, monsieur Jackman?

M. JACKMAN: Le restaurant et les autres services de table.

M. MAYBANK: Avez-vous déjà examiné la question d'un changement radical dans le système des wagons-restaurants? Avez-vous songé à mettre un buffet-comptoir à la place du service de table?

M. VAUGHAN: Cette question a été étudiée bien des fois, monsieur Maybank. Actuellement, nous reconstruisons dans nos usines certains wagons que nous transformons en cafés. Ce sera une innovation ici. Ces wagons-cafés donnent un service beaucoup moins coûteux et lorsqu'ils auront fonctionné quelque temps nous saurons mieux quelle économie ils peuvent réaliser.

M. MAYBANK: En construisez-vous peu ou beaucoup?

M. VAUGHAN: Sept ou huit, je crois.

M. WALTON: Huit. On est à les construire. Ce sont des wagons que nous transformons.

M. BAYBANK: Quelle est votre intention quant aux régions où vous allez les utiliser?

M. WALTON: Nous n'avons pas encore décidé où ils iront. Quelques-uns pourraient être employés sur le Scotian entre Montréal et Halifax et peut-être sur la seconde section du train de l'Ouest. Nous n'avons pas encore pris de décision.

M. MAYBANK: Je présume que vous les déplacerez d'une région à l'autre.

M. VAUGHAN: Oui, pour les essayer et voir le résultat.

M. MAYBANK: Lorsqu'ils seront prêts, qu'avez-vous l'intention de faire? Je présume que vous allez retirer certains wagons-restaurants ou certains wagons-buffets et les remplacer par ceux-ci, n'est-ce pas?

M. WALTON: Oui, à moins que sur certains trains, comme nous en avons eu l'an dernier, où il faut plus d'un wagon-restaurant, nous ayons un wagon-restaurant ordinaire et un des nouveaux wagons-cafés pour offrir un choix.

M. MAYBANK: Dans combien de temps allez-vous faire cela?

M. VAUGHAN: Dans quelques semaines le premier de ces wagons sera prêt.

Le PRÉSIDENT: Page 16. Page 17.

COMITÉ PERMANENT

FRAIS DE CIRCULATION

	Année 1941		Année 1940	
Surintendance	\$ 1,760,810	53	\$ 1,668,406	62
Agences extérieures	2,341,010	02	2,249,590	18
Publicité	555,327	47	629,367	02
Associations de circulation.....	101,419	10	90,598	20
Impressions et papeterie.....	292,139	84	267,109	68
Autres frais	964	40	1,110	53
Bureau industriel	83,830	06	74,289	85
Colonisation, agriculture et ressources naturelles	172,756	70	168,518	82
	<u>\$ 5,306,329</u>	<u>32</u>	<u>\$ 5,148,990</u>	<u>90</u>

FRAIS DE TRANSPORT

	Année 1941		Année 1940	
Surintendance	\$ 3,191,034	94	\$ 2,893,181	33
Ordonnance des trains.....	1,511,893	05	1,306,324	85
Personnel des stations.....	16,846,813	50	14,671,603	66
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestaries	80,923	25	74,576	63
Fournitures et frais des gares et stations.....	1,291,513	61	1,215,724	54
Chefs et commis de gares.....	2,915,588	97	2,438,661	37
Conducteurs et serre-freins des gares.....	6,180,904	23	4,898,263	28
Préposés aux signaux et aiguilles des gares....	572,516	38	508,231	65
Conducteurs de locomotives des gares.....	4,312,579	58	3,446,456	84
Wattmen des gares.....	90,644	53	82,218	87
Combustible pour locomotives de manœuvre...	4,219,156	05	3,252,464	28
Force motrice pour manœuvre en gares—Pro- duite	9,941	00	10,186	35
Force motrice pour manœuvre en gares—Ache- tée	70,109	73	61,058	87
Eau pour locomotives de manœuvre.....	190,280	12	168,080	18
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre....	56,871	08	42,681	54
Autres fournitures pour locomotives de manœu- vre	39,446	72	30,113	88
Frais de remises à locomotives—Gares.....	1,269,319	52	1,108,105	37
Fournitures et frais de gares.....	142,379	35	125,408	82
Exploitation des gares en commun—Débit.....	1,098,949	95	1,028,211	30
Exploitation des gares en commun—Crédit....	1,515,609	34	1,303,939	84
Mécaniciens des trains.....	11,672,320	18	9,660,547	54
Wattmen des trains.....	107,367	27	109,278	78
Combustible pour locomotives des trains.....	21,618,816	11	17,211,615	93
Force motrice pour trains—Produite.....	11,667	11	10,111	47
Force motrice pour trains—Achetée.....	36,374	39	33,599	00
Eau pour locomotives des trains.....	1,091,892	42	965,496	11
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	416,321	37	343,823	71
Autres fournitures pour locomotives des trains.	209,736	58	162,474	10
Frais des remises à locomotives des trains....	3,705,103	92	3,176,712	10
Employés des trains.....	12,922,247	57	10,740,417	17
Fournitures et frais des trains.....	6,738,507	21	5,554,315	65
Exploitation des wagons-lits.....	1,123,946	48	851,127	50
Manœuvre des signaux et enclenchements.....	424,623	11	411,155	10
Protection des passages à niveau.....	636,082	15	574,426	76
Exploitation des ponts mobiles.....	105,818	96	96,715	58
Exploitation des télégraphes et téléphones....	307,926	56	266,915	84
Télégraphes commerciaux	3,983,495	16	3,480,061	54
Exploitation du matériel flottant.....	490,564	10	693,564	89
Service des messageries.....	5,818,426	24	5,262,063	93
Impressions et papeterie.....	570,832	15	499,322	77
Autres frais	911,016	42	592,503	68
Exploitation des voies et propriétés en commun, Débit	683,697	36	638,069	13
Exploitation des voies et propriétés en commun, Crédit	423,642	77	373,893	54
Assurance	11,209	52	12,714	93
Déblayage des accidents.....	285,103	85	212,581	70
Dommages à la propriété.....	35,204	05	35,502	24
Dommages aux bestiaux sur l'emprise.....	41,474	68	36,709	46
Pertes et dommages—Marchandises.....	745,929	02	587,417	23
Pertes et dommages—Bagages.....	2,928	01	2,068	57
Accidents aux personnes.....	920,814	58	755,139	50
	<u>\$118,081,059</u>	<u>98</u>	<u>\$ 98,660,172</u>	<u>14</u>

FRAIS DIVERS

	Année 1941	Année 1940
Service des wagons-restaurants et buffets.....\$	2,499,013 25	\$ 1,490,013 44
Restaurants.....	20,045 52	13,934 21
Élévateurs à grain.....	148,252 84	105,844 65
Autres exploitations.....	39,480.64	37,126 69
	<u>\$ 2,706,792.26</u>	<u>\$ 1,646,918 99</u>

FRAIS GÉNÉRAUX

Appointements et frais du haut personnel.....\$	432,387 95	\$ 414,767 33
Appointements et frais du personnel subalterne.....	3,651,359 32	3,420,456 76
Fourniture et frais du bureau-chef.....	225,828 74	209,021 70
Contentieux.....	345,948 67	368,738 54
Service des secours.....	27,500 00	27,500 00
Pensions.....	4,731,910 67	4,468,736 66
Impressions et papeterie.....	164,584 22	152,323 10
Frais d'évaluation.....	11,310 38	11,134 01
Autres frais.....	288,168 13	254,718 21
Propriétés en commun, générales, Débit.....	38,996 02	32,214 01
Propriétés en commun, générales, Crédit.....	58,191 89	42,337 25
	<u>\$ 9,859,802 21</u>	<u>\$ 9,317,273 07</u>

M. ARMSTRONG: Le compte des immobilisations est à la page 18.

M. JACKMAN: Pas trop vite, s'il vous plaît.

IMMOBILISATIONS

Solde au 1er janvier 1941..... \$ 1,940,923,424 91
Déboursés, année 1941:

Voie:

Diversions de voies.....\$	270,289 44
Travaux au terminus de Montréal, Chap. 12, 1929..	3,011,780 94
Lignes abandonnées, récupération de matériel, etc..	749,551 26
Rails et boulons.....	601,364 78
Selettes et ancrés.....	1,101,565 03
Traverses — Frais d'imprégnation.....	1,177,305 56
Ballast.....	199,150 82
Élargissement des tranchées et remblais, aplanisse- ment des parois rocheuses.....	39,003 74
Fossés, drainage et égouts.....	111,042 90
Grandes gares de marchandises.....	502,005 48
Grandes gares de voyageurs.....	31,068 30
Voies d'évitement et de triage.....	1,750,106 35
Appareils de construction de chaussées.....	134,218 12
Ponts, estacades et ponceaux.....	625,743 93
Protection des passages à niveau et souterrains....	120,565 58
Stations et abords.....	37,558 20
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	1,154,378 89
Quais et docks.....	55,563 44
Signaux et enclenchements.....	1,404,816 43
Télégraphes — Chemins de fer.....	88,758 01
Télégraphes — Commerciaux.....	344,895 96
Magasins, édifices et ameublement.....	39,104 60
Répartitions pour améliorations publiques.....	70,003 63
Terrains.....	374,566 11
Autres additions et améliorations.....	713,346 50

Total.....\$ 12,273,275 98

Matériel:

Construction ou acquisition de matériel roulant...\$	6,751,629 21
Réformes de matériel roulant.....	3,135,087 17
Améliorations générales au matériel roulant.....	345,847 93
Transferts et transformations de matériel.....	843,930 34
Matériel des messageries et divers.....	69,611 05

Total.....\$ 3,188,070 68

Hôtels.....\$ 110,097 10

Propriétés exploitées séparément.....\$ 1,808,958 63

Dépenses nettes pour additions et améliorations..... 13,762,485 13
 Transferts affectant la part de propriétaire..... 10,398,427 32

Solde au 31 décembre 1941..... \$ 1,944,287,482 72

OPÉRATIONS EN 1941 INTÉRESSANT LA PART DE PROPRIÉTAIRE

Abandon de voie entre mille 13.12 et 16.66, subdivision de Deschaillons.	\$	61,234 71
Abandon de voie entre mille 0.00 et 33.94, subdivision de Tweed.		607,145 87
Abandon de voie entre mille 3.33 et 9.52, embranchement Marmora.		76,534 35
Abandon de voie entre mille 2.11 et 19.61, subdivision de Port Perry		191,563 27
Abandon de voie à Niagara Falls.		329,214 79
Abandon de voie entre mille 45.57 et 68.50, subdivision d'Exeter		430,773 37
Abandon de voie entre mille 0.67 et 5.76, subdivision de Red Deer		367,377 55
Abandon de voie entre mille 0.23 et 27.48, subdivision de Sorel		38,083 84
Abandon de voie au Terminus de Bay City, Mich.		379,984 90
Abandon d'une ligne télégraphique sur le Quebec Central Railway.		57,274 76
	\$	2,539,187 21
Cession de propriétés des chemins de fer de l'Etat à divers ministères.	\$	451,869 07
Règlement du compte d'immobilisation au sujet du transbordeur de l'île du Prince-Edouard et des accessoires.		7,407,371 04
	\$	7,859,240 11
	\$	10,398,427 32

M. ARMSTRONG: Cela indique les changements effectués au cours de l'année. En dessous de ce tableau des transferts effectués en 1941 et intéressant la part de propriétaire, M. Cooper a mentionné cela tantôt. Aux pages 19 et 20 figure un tableau de la dette consolidée, principal et intérêt—principal à la fin de l'année et intérêts courus en 1941.

DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1941	Intérêts courus 1941
GARANTIES PAR L'ETAT:					
5% Perpetual Debenture Stock.	G.T.R.	1975 à 1883	Perpétuelles	\$ 20,782,491.67	\$ 1,039,124.58
5% G. W. Perp. Debr. Stock and Bonds.	G.T.R.	1858 à 1876	Perpétuelles	13,252,322.67	662,616.12
4% Perpetual Debenture Stock.	G.T.R.	1883 à 1918	Perpétuelles	8,392,883.00	330,427.13
4% Nor. Rly. Perpetual Debr. Stock.	G.T.R.	Juil. 31, 1884	Perpétuelles	1,499,979.67	59,999.18
4% Perpetual Guaranteed Stock.	G.T.R.	1884 à 1909	Perpétuelles	60,833,333.33	2,433,333.33
3% 1st Mortgage Bonds.	G.T.R.	Juil. 1, 1905	Jan. 1, 1962	34,992,000.00	1,049,760.00
4% Sterling Bonds.	G.T.R.	Juil. 1, 1914	Jan. 1, 1962	8,440,848.00	337,633.92
3% 1st Mortgage Debenture Stock.	Can. Nor.	Juil. 29, 1903	Juil. 10, 1953	9,359,996.72	280,799.86
3% 1st Mortgage Debenture Stock.	Can. Nor.	Mars 1910	Juil. 20, 1958	7,896,541.81	276,378.96
6% Sinking Fund Debenture Bonds.	Can. Nor.	Juil. 1, 1921	Juil. 1, 1946	23,897,000.00	1,553,305.00
3% 1st Mortgage Debenture Stock.	C.N.A.	Mars 22, 1911	Mai 4, 1960	3,149,998.66	110,249.94
3% 1st Mortgage Debenture Stock.	C.N.O.	Déc. 8, 1911	Mai 19, 1961	34,339,996.87	1,198,049.84
5% 30 Year Guarantee Bonds.	Can. Nat.	Fév. 1, 1924	Fév. 1954	50,000,000.00	2,500,000.00
2% 1927 Guaranteed Debenture Stock.	Can. Nat.	Juil. 1, 1926	Par tirages	19,443,676.53	398,757.93
4% 30 Year Guaranteed Gold Bonds.	Can. Nat.	Juil. 1, 1927	Juil. 1, 1957	65,000,000.00	2,925,000.00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.	Can. Nat.	Juil. 1, 1929	Juil. 1, 1969	60,000,000.00	3,000,000.00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.	Can. Nat.	Oct. 1, 1929	Oct. 1, 1969	60,000,000.00	3,000,000.00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.	Can. Nat.	Fév. 1, 1930	Fév. 1, 1970	18,000,000.00	900,000.00
4% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.	Can. Nat.	Juin 15, 1940	Juin 15, 1955	50,000,000.00	2,735,000.00
4% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.	Can. Nat.	Fév. 1, 1931	Fév. 1, 1956	70,000,000.00	3,150,000.00
4% 20 Year Guaranteed Gold Bonds.	Can. Nat.	Sept. 1, 1931	Sept. 1, 1951	50,000,000.00	2,250,000.00
3% 16 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Déc. 15, 1934	Déc. 15, 1950	20,500,000.00	615,000.00
3% 9 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Mai 1, 1935	Mai 1, 1944	35,000,000.00	1,050,000.00
2% 7 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Fév. 15, 1936	Fév. 15, 1943	55,000,000.00	1,100,000.00
3% 17 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Fév. 15, 1936	Fév. 15, 1953	25,000,000.00	750,000.00
2% 7 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1944	15,500,000.00	348,750.00
3% 15 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1952	20,000,000.00	600,000.00
3% 13 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Déc. 15, 1937	Déc. 15, 1950	30,000,000.00	900,000.00
2% 4 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Jan. 15, 1938	Jan. 15, 1942	20,000,000.00	400,000.00
2% 7 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1946	15,000,000.00	337,500.00
3% 20 Year Guaranteed Bonds.	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1959	35,000,000.00	1,050,000.00
Total des émissions garanties par l'Etat.				\$ 940,171,068.93	\$36,981,685.79
GARANTIES PAR LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock.	St. J. & Q.	Mai 14, 1912	Juin 1, 1962	\$ 2,727,977.40	\$ 109,119.10
GARANTIES PAR LA PROVINCE D'ALBERTA:					
4% 1st Mortgage Bonds.	G.T.P.B.L.	Mai 1, 1912	Fév. 15, 1942	1,153,764.00	46,150.56
4% 1st Mtge. Debr. Stock and Bonds.	C.N.W.	Mars 1914	Oct. 22, 1943	2,799,997.73	125,999.90
4% 1st Mtge. Debr. Stock and Bonds.	C.N.W.	Fév. 1914	Fév. 16, 1942	6,424,000.00	289,080.00

DETTE CONSOLIDÉE-PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1941	Intérêts courus 1941
GARANTIES PAR LA PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.P.	Nov. 16, 1911	Avril 2, 1950	16,412,001.13	656,480.07
4% Terminal Debenture Stock.....	C.N.P.	1913 et 1914	Avril 2, 1950	8,614,000.00	387,630.00
Total des émissions garanties par les Provinces.....				\$ 38,131,740.26	\$ 1,614,459.63

ÉMISSIONS EQUIPMENT TRUST:

4½% Série "J".....	Can. Nat.	Mai 1, 1927	Sér. 1, 5, '42	1,000,000.00	60,000.00
5% " " "K".....	Can. Nat.	Mai 1, 1929	Sér. 1, 5, '44	3,600,000.00	200,000.00
5% " " "G.T.W.".....	G.T.W.	Déc. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	842,000.00	55,581.80
5% " " "C.V.R.".....	G.T.W.	Déc. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	133,000.00	8,841.39
5% " " "C.V.R.".....	C.V.R.	Déc. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	228,000.00	15,126.60
4½% " " "L".....	Can. Nat.	Juin 1, 1930	Sér. 1, 6, '45	4,200,000.00	208,687.57
2½% " " "O".....	Can. Nat.	Août 1, 1937	Sér. 1, 8, '47	8,580,000.00	235,354.17
2½% " " "P".....	Can. Nat.	Sept. 15, 1938	Sér. 15, 9, '53	6,100,000.00	177,489.58
2½% " " "Q".....	Can. Nat.	Juil. 1, 1939	Sér. 1, 7, '49	5,200,000.00	138,125.00
2½% " " "G.T.W.".....	G.T.W.	Juin 1, 1941	Sér. 1, 6, '51	1,715,000.00	7,670.14
Total de ces émissions.....				\$ 31,598,000.00	\$ 1,106,876.25

AUTRES ÉMISSIONS:

4% Canada Atlantic 1st Mtge. Bonds.....	G.T.R.	Jan. 1, 1905	Jan. 1, 1955	\$ 16,000,092.00	\$ 640,003.68
7% Wellington Grey & Bruce Bonds.....	G.T.R.	Juil. 1, 1869	Par tirages	35,526.67	17,171.96
6% Northern Railway 3rd Pref. Bonds.....	G.T.R.	1868	Perpétuelles	70,566.66	4,234.00
3½% 1st Mortgage Bonds.....	N.E. Elev.	Juil. 1, 1901	Sér. 1, 7, '41	—	187.50
4% 1st Mortgage Bonds.....	Pem. Sou.	Sept. 1, 1906	Sept. 1, 1956	150,000.00	6,000.00
4% 2nd Mtge. Bonds, Prairie "A".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	10,206,000.00	408,240.00
4% 2nd Mtge. Bonds, Mountain "B".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	9,963,000.00	398,520.00
4% 1st Mrge. Bonds, "Lake Superior".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	7,533,000.00	301,320.00
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	Can. Nor.	1903 à 1912	Perpétuelles	44,943,019.40	1,797,720.74
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.O.	Juin 21, 1909	Perpétuelles	8,724,113.20	348,964.50
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.	Oct. 1906	Perpétuelles	5,250,369.25	210,014.79
4% 1st Mtge. Perp. Debenture Stock.....	Q.&L.St.J.	Juin 1, 1912	Perpétuelles	4,252,503.06	170,100.10
4% 1st Mortgage Bonds.....	G.T.W.	Nov.30, 1900	Juil. 1, 1950	10,964,416.00	439,413.80
4% 1st Mortgage Series "A" Bonds.....	G.T.W.	Jan. 1, 1930	Jan. 1, 1980	400,000.00	18,000.04
4% Indebtedness of S.S. & Co. Co.....	C.V.R.	Août 27, 1858	Indéterminées	155,865.25	6,234.60
4% 1st Mortgage Gold Bonds.....	M. & P.L.	Oct. 1, 1900	Oct. 1, 1950	200,000.00	8,000.06
3½% 1st Mortgage Guar. Debtr. Bonds.....	H. & S.W.	Oct. 1, 1912	Sept. 30, 1942	4,447,000.00	155,645.00
5% Indebtedness to Province of N.B.....	Can. Nat.	Sept. 3, 1929	Diverses	1,198,022.60	65,434.46
Total de ces émissions.....				\$ 124,493,494.10	\$ 4,995,205.21

Total des dettes détenues par le public (y compris \$13,763,628.52 de valeurs au pair gardées aux fonds et comptes spéciaux), conforme au bilan..... \$1,134,394,303.29 \$44,698,226.88

NOTE:—Ces valeurs sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change.

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA
(Entrés à l'actif des Comptes Publics)

	Montant en cours au 31 déc. 1941	Intérêts courus 1941
Avances à 3½%, Loi de garantie, 1938.....	\$ 1,717,008.90	\$ 60,095.32
Avances à 3½%, Loi de garantie, 1939.....	12,442,522.40	435,488.28
Avances à 3½%, Loi de garantie, 1940.....	7,572,579.77	264,236.04
Avances à 3½%, Loi de garantie, 1941.....	11,943,000.29	315,608.92
Avances à 3½%, Loi des embranchements, 1936.....	638,908.55	22,361.80
Avances à 3½%, Loi des Trans-Canada Air Lines, 1937.....	550,000.00	19,250.00
Avances à 2%, Loi d'amortissement, 1938.....	24,989,392.53	493,787.86
Avances 3½%, Obligations du G.T.R.....	105,843,357.19	3,395,434.55
Prêts temporaires pour fond de roulement.....	11,406,999.71	—
Prêts à 3% pour achat de matériel, 1936 (remboursables 1938-1950).....	4,654,557.73	144,162.00
Prêts à 3½% pour achat de matériel, 1940 (remboursables 1941-1955).....	13,887,556.46	496,337.47
	\$ 195,345,883.53	\$ 5,646,762.24

M. HANSON: Je vois que vous avez encore quelques-unes de ces obligations perpétuelles 5 p. 100. Sont-elles en cours? Qu'en a-t-on fait l'an dernier? Elles font l'objet de discussion chaque année.

M. COOPER: Oui, monsieur Hanson. D'après un récent ordre permanent du Trésor du Royaume-Uni, ces obligations, dans la mesure où elles sont détenues par des résidents du Royaume-Uni, ont été acquises par le Trésor du Royaume-Uni et vont être transférées ici.

M. DONNELLY: Combien pensez-vous que nous en aurons?

M. COOPER: Environ 95 p. 100 et peut-être davantage. Presque toutes les valeurs en sterling de cette liste ont été acquises par le Trésor. En fait, environ \$300,000,000 de ces valeurs sont sujettes aux ordonnances de dévolution et seront remboursées en ce qui concerne la compagnie de chemin de fer.

M. HANSON: Y a-t-il des citoyens du Canada qui détiennent de ces obligations perpétuelles?

M. COOPER: Il peut y avoir quelques Canadiens qui en détiennent et on leur offrira de les céder aux conditions offertes aux résidents de Grande-Bretagne par le Trésor du Royaume-Uni.

M. DONNELLY: Vous parlez des cinq premières de la liste, les obligations perpétuelles?

M. COOPER: L'ordonnance de dévolution va beaucoup plus loin que cela.

M. MAYBANK: Monsieur le président, voulez-vous me permettre une remarque sur une question assez loin du sujet actuel, autrement dit une digression? Je regrette que nous ayons adopté le rapport du Trans-Canada, car j'ai obtenu depuis des renseignements sur lesquels j'aurais aimé m'enquérir. Mais à mon avis tout ce qui se rapporte au Trans-Canada est dans l'ordre ici puisqu'il appartient aux chemins de fer Nationaux du Canada. Lorsque nous reprendrons nos séances, je veux poser quelques autres questions relativement aux lignes aériennes; et alors vous admettez, j'en suis sûr, que cela se rapporte au travail du Comité, vu que nous avons ici le propriétaire des lignes aériennes. J'allais suggérer, si c'était possible, que M. Symington en soit averti au cas où il pourrait revenir ici. Je n'ai eu les renseignements relatifs à ces questions qu'après l'adoption du rapport.

Le PRÉSIDENT: Je comprends qu'après ces rapports il nous faut examiner les crédits. Nous pourrions probablement prier M. Symington de comparaître de nouveau, mais la plupart des fonctionnaires des lignes aériennes sont retournés chez eux dans l'Ouest.

M. MAYBANK: Oui. Je ne crois pas qu'il faille avoir la plupart des dirigeants, et en réalité nous n'aurions peut-être pas besoin de M. Symington. Si je dois soulever des questions à ce sujet devant le comité des propriétaires ici, il me semble qu'on voudra probablement avoir ici le président de cette filiale.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas exactement quand nous aurons les crédits, mais j'imagine qu'il n'y aura pas de raisons pour que vous ne puissiez pas alors poser vos questions.

M. MAYBANK: Peu m'importe le temps, mais puisque j'y pensais j'ai cru devoir prévenir.

Le PRÉSIDENT: Vous allez avoir toute latitude de faire votre enquête quand viendra le moment.

M. JACKMAN: Je crois que nous avons déjà discuté la question des pensions avant cette année. Il n'y a pas de fonds pour les pensions. Vous les débitez aux frais d'exploitation?

M. VAUGHAN: Aux frais d'exploitation.

M. JACKMAN: En est-il ainsi dans les chemins de fer des Etats-Unis?

M. COOPER: Nous avons un fonds en train d'être constitué. Notre fonds de pension actuel—et je parle de la Compagnie de chemin de fer Canadien-National, car il y a deux autres fonds, celui du Grand-Tronc et celui de l'Intercolonial—est à base de contribution et les employés y contribuent depuis le 1er janvier 1935. Il y a un fonds pour cela. Mais il n'est pas dans l'actif du chemin de fer et il ne figure pas à l'actif indiqué au bilan.

M. JACKMAN: C'est complètement distinct. Vous versez votre contribution et elle est portée aux frais courants d'exploitation.

M. COOPER: Nous retirons du fonds de pension la partie de la pension qui a été achetée par les contributions des employés. Le reste de la pension payable aux frais de la compagnie est débitée aux frais courants d'exploitation.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Il n'y a pas de fonds pour cela.

M. JACKMAN: Ce fonds est-il administré par un comité comprenant des représentants des employés et du chemin de fer?

M. COOPER: Oui. Il y a un bureau de pension de sept membres, dont quatre sont des fonctionnaires du chemin de fer et trois des représentants des associations ouvrières.

M. JACKMAN: Quelle part est fournie par les employés?

M. COOPER: Le plan actuel est contributoire. La contribution est facultative. L'employé n'est pas obligé d'y contribuer s'il n'y tient pas. Il peut verser un pourcentage de son salaire à concurrence de 10 p. 100. Le chemin de fer s'engage à fournir une contribution semblable à concurrence de 5 p. 100. A part la pension qui est achetable au moyen de ce fonds, comme je l'ai indiqué, le chemin de fer fournit à ses frais, pour les nouveaux employés, une pension à base de \$25 par mois. Pour les vieux employés, il y a ce que nous appelons une pension de service calculée d'après les états de service, jusqu'au 31 décembre 1934, et cette pension de service se calcule en créditant le compte de chaque membre d'un pour cent pour chaque année de service de l'employé d'après la moyenne de salaire des dix meilleures années.

M. JACKMAN: Si l'employé ne tient pas à contribuer ou refuse de contribuer au nouveau plan de pension, alors il ne peut pas en bénéficier?

M. COOPER: Dans ce cas, il obtient une pension de \$25 par mois pourvu évidemment qu'il satisfasse aux exigences du service.

M. JACKMAN: A quel âge retire-t-il la pension de base?

M. COOPER: Pour notre fonds, l'âge de retraite est de soixante-cinq ans.

M. JACKMAN: Autrement dit, si la loi de la pension de vieillesse était réduite de cinq ans, elle supprimerait tout cela. D'après la loi, un homme serait tout aussi bien si vous n'aviez pas ce fonds. A soixante-dix ans on reçoit \$20 par mois, je crois du fonds de pension de vieillesse. Si un homme reçoit votre pension, il ne peut pas toucher la pension de vieillesse de l'Etat, n'est-ce pas?

M. COOPER: C'est cela.

M. McCULLOCH: Je remarque des obligations garanties par les provinces d'Alberta, du Nouveau-Brunswick et de Colombie-Britannique. Les provinces ont-elles payé les intérêts?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. VAUGHAN: Non, elles n'ont jamais payé d'intérêt sur ces obligations.

M. JACKMAN: Votre contribution au fonds de pension l'an dernier s'est chiffrée à \$4,731,000.

M. COOPER: Le coût total des pensions payables aux frais du chemin de fer a été de \$4,900,000.

M. JACKMAN: Payable aux seuls frais du chemin de fer?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Vous avez reçu de plus votre contribution à la caisse?

M. COOPER: Ce sont les employés qui ont fait les contributions à la caisse.

M. NICHOLSON: Jusqu'à quel point?

M. COOPER: Je crois que nous ne comprenons pas très bien cette affaire; qu'en pensez-vous?

M. JACKMAN: Il est des pensions que vous payez directement; d'autres pensions sont payées à même une caisse que vous appelez parfois "nous", alors que c'est quelque chose de distinct qui n'entre pas dans votre bilan d'ensemble. Voici ce que je vous demande: est-ce que les \$4,731,000 représentent le coût total des pensions pour le chemin de fer l'an dernier?

M. COOPER: Le coût pour le chemin de fer? Oui.

M. JACKMAN: Et il ne s'ajoute aucune contribution venant de fonds séparé débité aux frais d'exploitation?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Ce plan de pensions s'accorde-t-il avec celui mis en vigueur par les chemins de fer américains?

M. COOPER: Non. Leur plan de pensions vient du gouvernement; il est obligatoire pour tous les employés de chemins de fer. On leur demande de contribuer de 3 p. 100 de leur salaire jusqu'à concurrence de \$300—les premiers \$300 de leur salaire—et l'on demande au chemin de fer de contribuer 3 p. 100 également. Ces montants sont envoyés à Washington et sont déposés dans ce que l'on nomme la Caisse de Pensions des chemins de fer des Etats-Unis et c'est cette caisse qui distribue les pensions aux employés des chemins de fer américains.

M. JACKMAN: Selon votre système, vous feriez mieux que cela, puisque vous contribuez 5 p. 100 à condition que l'employé en fasse autant?

M. COOPER: Oui.

M. HANSON: Votre comité est-il composé de patrons et d'employés, et quel est le nombre des membres du comité?

M. COOPER: Le comité comprend sept membres, dont quatre nommés par le chemin de fer et trois représentant les organismes ouvriers.

M. SANDERSON: Combien y a-t-il d'employés en retraite qui touchent leur pension actuellement?

M. COOPER: Actuellement?

M. SANDERSON: Oui.

M. COOPER: 6,397.

Le PRÉSIDENT: Nous étions à la page 20 en train de discuter la dette fondée.

M. ARMSTRONG: Le total des prêts du gouvernement fédéral se trouve au bas de la page 20, "Montant en cours au 31 décembre 1941, \$195,345,883; intérêts courus 1941, totaux \$5,646,762".

M. JACKMAN: J'aimerais à revenir au compte des pensions. Qui s'occupe du placement de cet actif et où faites-vous les placements—est-ce dans des obligations de l'Etat ou dans vos propres valeurs?

M. COOPER: C'est la compagnie du chemin de fer qui est fiduciaire de la caisse. Les autorités du chemin de fer s'occupent du placement des fonds de la caisse, mais en vertu des règlements de la caisse, l'actif ne peut être placé que dans des fonds du Dominion ou des fonds garantis par le Dominion.

M. JACKMAN: Alors vous retirez plus de 3 p. 100 de cet actif maintenant?

M. COOPER: Je crois que le taux actuel est 3.1 p. 100.

M. JACKMAN: Est-ce qu'on a pensé à prendre des rentes de l'Etat canadien où le taux est de 4 p. 100?

M. COOPER: Evidemment, le montant que vous pouvez toucher en rentes viagères du Dominion est limité, n'est-ce pas?

M. JACKMAN: Douze cents dollars par an.

M. COOPER: On a pu étudier le projet; mais il n'a certainement pas été adopté.

M. JACKMAN: Croyez-vous qu'il soit opportun que nous soumettions le rapport de ce comité des pensions à ce Comité-ci?

M. COOPER: Le comité des pensions ne fait pas de rapport. Les procès-verbaux des réunions du comité sont très détaillés; ils sont présentés au conseil d'administration de la compagnie de chemin de fer pour être approuvés. Une fois approuvés, ils sont mis en vigueur par les fonctionnaires du chemin de fer.

M. JACKMAN: Quel est le total du montant en caisse?

M. COOPER: \$11,718,000.

M. JACKMAN: Elle fonctionne depuis combien d'années?

M. COOPER: Depuis le 1er janvier 1935.

M. HANSON: Pourriez-vous me dire approximativement la somme payée au cours de l'année 1941 aux 6,000 pensionnaires?

M. COOPER: Je crains de m'être trompé en vous donnant le chiffre de 6,397. Je pensais au plan de pension du Canadien-National. C'est celui que nous avons discuté. Mais je vous ai laissé entendre qu'il existait deux autres plans—le Fonds de prévoyance du Réseau intercolonial de l'Ile-du-Prince-Edouard qui concerne les chemins de fer du gouvernement et qui ferma ses portes aux nouveaux membres en 1929, et il y a ce que l'on nomme le fonds de pensions du Grand Tronc qui est une relique du Grand Tronc avant sa consolidation. Le montant total payé à même ces trois fonds a été en 1941 de \$5,365,000 dont \$4,901,000 payés par le chemin de fer; si vous ajoutez ces deux fonds, le nombre total de pensionnaires dépendant de ces trois fonds était de 8,634 à la fin de 1941.

M. SANDERSON: Vous m'aviez donné le chiffre de 6,000.

M. COOPER: Les 6,397 ne concernaient que la caisse du Canadien-National, dont il était question à ce moment.

M. EMMERSON: Avant de terminer cette discussion, puis-je revenir à une question de la page 13: Revenu du loyer de voies et matériel; est-ce là la section de voie louée au chemin de fer Dominion Atlantique?

M. VAUGHAN: Vous voulez dire ce poste de \$70,000?

M. EMMERSON: Oui.

M. VAUGHAN: Non, je ne crois pas que ce soit cela, mais M. Cooper peut vous renseigner.

M. HAZEN: Est-ce que la lettre du capitaine du Lady Hawkins a été déposée?

M. VAUGHAN: Cette lettre n'a jamais existé.

M. COOPER: En réponse à votre question, je puis vous dire que le poste de \$70,000 comprend \$22,500, pour loyer payé par le Dominion Atlantique Railway pour le réseau qui va de Windsor à Windsor Junction.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant d'ajourner cette séance je dois vous dire que nous espérons avoir les ministres à notre disposition lundi matin.

La séance est ajournée au 4 mai, à 11 heures du matin.

SESSION DE 1942

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

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 LUNDI 4 MAI 1942

TÉMOINS:

- L'hon. P.-J.-A. Cardin, C.R., député, ministre des Transports et des Travaux publics.
- L'hon. C. D. Howe, député, ministre des Munitions et des Approvisionnements.
- L'hon. J. L. Ralston, K.C., député, ministre de la Défense nationale (armée).
- L'hon. W. P. Mulock, K.C., député, ministre des Postes.
- L'hon. A. L. Macdonald, K.C., député, ministre de la Défense nationale (service naval).
- M. H. J. Symington, président des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. R. C. Vaughan, président des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. Alistair Fraser, vice-président, circulation, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, vice-président, exploitation, chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1942

PROCÈS-VERBAUX

SALLE 277, le lundi 4 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Bradette, Donnelly, Dubuc, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Howe, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: L'honorable P.-J.-A. Cardin, C.R., député, ministre des Transports et des Travaux publics; l'honorable J. L. Ralston, K.C., député, ministre de la Défense nationale (armée); l'honorable W. P. Mulock, K.C., député, ministre des Postes; M. S. J. Hungerford, président du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada et les dirigeants suivants: M. R. C. Vaughan, président; M. N. B. Walton, vice-président, exploitation; M. Alistair Fraser, vice-président, circulation; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. S. Thompson, directeur des relations publiques; M. W. M. Armstrong, chef adjoint du service des recherches et de l'expansion; M. H. J. Symington, K.C., président et directeur des Lignes aériennes Trans-Canada; M. O. A. Matthews, représentant la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.; M. C. P. Edwards, sous-ministre des Transports, ainsi que M. F. M. Maclellan, délégué en chef du Trésor, et M. J. A. Wilson, directeur des services de l'Air; M. P. T. Coolican, sous-ministre adjoint des Postes; M. Geo. Herring, surintendant des services aériens et terrestres; M. R. H. MacNabb, surintendant en chef du service postal; le colonel H. O. Lawson, directeur des approvisionnements et du transport (armée); M. F. K. Hollyman, directeur de la circulation, C.A.R.C.

A l'ouverture de la séance, le président donne lecture d'un télégramme qu'il vient de recevoir de M. H. R. Moore, président des comités des Fraternités de chauffeurs et de mécaniciens de locomotives du Canadien-National demandant le privilège d'exposer au Comité les conditions régnant dans l'Ouest. Le télégramme est daté de Winnipeg le 3 mai 1942.

Il s'ensuit un débat sur la juridiction du Comité en cette matière.

Sur la proposition de M. Hanson, appuyé par M. Nicholson, il est

Résolu: Que le Comité acquiesce à la demande de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives.

Le président prie le secrétaire d'en aviser M. H. R. Moore, de Winnipeg.

Le président informe le Comité de la présence de M. H. J. Symington, K.C., et ce dernier est rappelé. Toutefois, l'interrogatoire de ce témoin est suspendu afin de pouvoir entendre les ministres, qui viennent d'arriver.

L'honorable P.-J.-A. Cardin, ministre des Transports et des Travaux publics, est appelé le premier et il dit comment ses ministères font le partage entre le Canadien-National et le Pacifique-Canadien.

Quelques membres du Comité se plaignent de ce que la correspondance dont la production a été demandée par une résolution adoptée le vendredi 1er mai

n'est pas encore déposée. Il s'ensuit un long débat sur l'à-propos d'entendre les ministres avant le dépôt de ladite correspondance.

Le débat se prolonge; puis M. Nicholson, appuyé par M. Donnelly, propose:
Que le débat sur le dépôt de la correspondance soit ajourné et que le

Comité continue l'interrogatoire des ministres.

En amendement M. Maybank propose, appuyé par M. Pouliot:

Que tous les mots après le mot "Que" dans la proposition principale soient biffés et remplacés par les suivants: "les ministres ne soient pas interrogés maintenant".

La question, mise aux voix, est rejetée. Pour: 3; contre: 13.

Mise aux voix, la motion principale est adoptée sur division.

Le président invite ensuite M. Cardin à continuer son exposé. Le ministre est interrogé par les membres du Comité.

L'honorable C. D. Howe, ministre des Munitions et Approvisionnements, est ensuite invité à adresser la parole au Comité. Le ministre exprime son avis sur le partage des affaires entre le Canadien-National et le Pacifique-Canadien, et il répond à plusieurs questions. Au cours du témoignage de M. Howe, M. Alistair Fraser, vice-président, circulation, chemins de fer Nationaux du Canada, répond à quelques questions.

L'honorable J. L. Ralston, ministre de la Défense nationale, se présente ensuite. Il remet au Comité un mémoire sur les "raisons d'accorder son patronage au Canadien-National", préparé par M. Vaughan, et ce document figure à l'Appendice "B" à la fin du compte rendu des témoignages de ce jour. Le colonel H. O. Lawson prête son concours à M. Ralston dans ses réponses à quelques questions. Au cours du témoignage du ministre, M. Vaughan et M. Alistair Fraser répondent à quelques questions.

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

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Bradette, Donnelly, Dubuc, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Nicholson, Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: L'honorable P.-J.-A. Cardin, l'honorable W. P. Mullock, l'honorable Angus L. Macdonald, K.C., député, ministre de la Défense nationale (service naval), M. Symington, M. Hungerford, M. Vaughan et les autres dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada mentionnés au procès-verbal de ce matin ainsi que les dirigeants des ministères des Transports, des Postes, et de la Défense nationale (armée).

M. H. J. Symington, K.C., est rappelé et interrogé de nouveau sur les questions se rattachant aux Lignes aériennes Trans-Canada. M. T. H. Cooper, contrôleur, prête son concours au témoin.

Le président remercie le témoin de sa courtoisie à se présenter de nouveau devant le Comité et on lui permet de se retirer.

L'honorable W. P. Mulock, K.C., député, ministre des Postes, est ensuite appelé. Le ministre donne lecture d'un document indiquant le partage du courrier entre le Pacifique-Canadien et le Canadien-National. MM. Coolican, Herring et MacNabb, sous-ministre adjoint, et des fonctionnaires du ministère des Postes lui prêtent leur concours. Après avoir répondu à un certain nombre de questions M. Mulock est remercié.

M. Alistair Fraser, vice-président, circulation, chemins de fer Nationaux du Canada, est ensuite appelé. Le témoin est interrogé au long sur le partage des affaires entre les deux chemins de fer. Son témoignage est suspendu et il est entendu qu'il sera rappelé après que les ministres de la Défense nationale pour le service naval et pour l'air auront témoigné.

Le président informe le Comité que le ministre de la Défense nationale pour le service naval est retourné à la Chambre, mais qu'il l'a informé qu'il reviendra dès que le Comité sera prêt à l'entendre. Vu qu'il ne reste que quinze minutes avant l'ajournement, le Comité décide d'inviter l'honorable A. L. Macdonald à la prochaine séance.

Le Comité se remet à l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. M. Vaughan, président, est rappelé et MM. Walton, Armstrong et Cooper lui prêtent leur concours. A la demande du Comité le témoin dépose un mémoire sur les achats de charbon en 1940-1941, et le document figure à l'Appendice "C" des témoignages de ce jour, de même qu'un état détaillé sur l'exploitation des hôtels (Appendice "D") et un état des impôts payés en 1941 (Appendice "E").

A six heures, sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*), la séance est suspendue jusqu'à 8 h. 30 du soir.

SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à 8 h. 30 du soir, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Donnelly, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: L'honorable P.-J.-A. Cardin, C.R., député, ministre des Transports, l'honorable A. L. Macdonald, K.C., député, ministre de la Défense nationale (service naval); M. R. C. Vaughan, M. Alistair Fraser, M. N. B. Walton, M. T. H. Cooper, M. W. S. Thompson, M. W. M. Armstrong, des chemins de fer Nationaux du Canada; M. C. P. Edwards et M. F. M. MacIennan, sous-ministre et délégué en chef du Trésor, respectivement, au ministère des Transports; le colonel H. O. Lawson, directeur des approvisionnements et transports (armée); M. F. K. Hollyman, directeur de la circulation, C.A.R.C.; M. O. A. Matthews, représentant la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

Le président informe le Comité que l'honorable C. G. Power, ministre de la Défense nationale pour l'air, sera prêt à comparaître devant le Comité à la prochaine séance et que la délégation de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives de Winnipeg comparaitra mercredi matin.

Avant de reprendre l'audition des témoignages, le Comité continue le débat sur la proposition de M. Shaw, du premier mai, à savoir:

Que les commissaires des transports, dissidents et autres, qui ont siégé à l'audience à laquelle a été étudié l'abandon de la voie de 53 milles .4 entre Forth (près de Red Deer) et Ullin, Alberta, et dont la décision a été rendue ces derniers jours, soient appelés à comparaître devant le Comité des chemins de fer et de la marine marchande pour être interrogés sur cette décision.

Ledit débat est ajourné de nouveau pour entendre l'honorable A. L. Macdonald.

L'honorable A. L. Macdonald, K.C., député, ministre de la Défense nationale pour le service naval, est appelé. Le ministre fait connaître les instructions en vigueur dans son ministère au sujet du partage des affaires entre le Canadien-National et le Pacifique-Canadien. Après avoir répondu à plusieurs questions M. Macdonald s'engage à communiquer au Comité, à sa prochaine séance, de nouveaux détails sur cette question; puis on lui permet de se retirer.

Le Comité reprend ensuite le débat ajourné sur la proposition de M. Shaw. Celui-ci présente un long mémoire à l'appui de sa proposition, et après quelques remarques en réponse à l'honorable P.-J.-A. Cardin, le Comité lui permet de retirer sa proposition visant à assigner les commissaires des transports devant le Comité.

M. Shaw propose ensuite:

Que les représentants du Canadien-National faisant partie du Comité mixte des chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien, qui avaient représenté le Comité mixte devant la Commission des transports, soient appelés à comparaître devant le Comité.

M. Shaw motive sa proposition et, de nouveau, l'honorable P.-J.-A. Cardin lui répond. Après discussion de sa proposition, M. Shaw la retire avec l'autorisation du Comité.

M. Gray propose alors:

Que le Comité s'ajourne maintenant.

Mise aux voix, la question est adoptée sur la division suivante: pour, 8; contre, 5.

A dix heures du soir, le Comité s'ajourne au mardi 5 mai, à 4 heures de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

PROCÈS-VERBAL DES TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, Chambre 277,

le 4 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. J'ai un télégramme à vous communiquer et je vais demander au secrétaire de vous le lire.

Le GREFFIER:

WINNIPEG, MAN., le 4 mai 1942.

J. P. Howden, M.D., M.P.,
Président du Comité du C.-N.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur, les Fraternités de chauffeurs et de mécaniciens de locomotive du Canadien-National demandent la permission de comparaître devant le Comité pour exposer les conditions de travail dans l'Ouest.

Respectueusement à vous,

R. H. MOORE,
Président des Comités.

Le PRÉSIDENT: Que désirez-vous faire au sujet de cette communication?

M. GRAY: Y a-t-il d'autres indications sur ce qu'ils veulent?

Le PRÉSIDENT: Je n'en ai pas. J'ai seulement reçu ce télégramme de bonne heure ce matin.

M. HANSON: D'où vient-il?

Le PRÉSIDENT: De Winnipeg. Evidemment, cela va retarder le Comité, mais si ce groupe d'hommes a le droit de se faire entendre, vous serez bien obligés de les écouter, je suppose.

M. MAYBANK: Si je ne me trompe, ce sont deux syndicats de Winnipeg, désireux de présenter à ce Comité des rapports concernant le travail et le chômage sur le Canadien-National et par là nous faire entendre que le Canadien-National, là-bas, ne reçoit pas une juste part des affaires, de ces mêmes affaires dont nous avons discuté ici, et d'après moi, ils pourraient fournir à ce Comité des renseignements précieux. Il n'y a aucune raison qui s'oppose à la comparution des représentants de ces syndicats, au contraire.

Le PRÉSIDENT: Que suggérez-vous? Y a-t-il une proposition? Quelqu'un propose-t-il que le Comité leur exprime son désir de les recevoir tel jour, à telle heure?

M. SANDERSON: Voudriez-vous relire ce télégramme, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT: "Les Fraternités de chauffeurs et de mécaniciens de locomotive du Canadien-National demandent la permission de comparaître devant le Comité pour exposer les conditions de travail dans l'Ouest".

M. SANDERSON: Cela voudrait-il aussi dire le Canadien-National et le Canadien-Pacifique?

Le PRÉSIDENT: On ne nomme que le Canadien-National.

M. DONNELLY: Il s'agit d'un syndicat.

M. HANSON: Y a-t-il deux syndicats distincts, quelqu'un le sait-il?

Le PRÉSIDENT: Je vais encore relire le télégramme. "Les Fraternités de chauffeurs et de mécaniciens de locomotives du Canadien-National demandent la permission de comparaître devant le Comité pour exposer les conditions de travail dans l'Ouest".

M. HANSON: Puis-je demander à M. Maybank s'il y a deux syndicats, un pour le Canadien-Pacifique et l'autre pour le Canadien-National?

M. MAYBANK: Il n'y a pas deux syndicats. Ce sont généralement des organisations locales dont l'une comprend seulement les employés d'un chemin de fer et l'autre les employés de l'autre chemin de fer. Je suppose que dans le cas présent il ne s'agit que d'une loge, filiale, ou division, quel que soit son nom, comprenant les employés du Canadien-National. Je ne sais pas si la Fraternité des mécaniciens est organisée séparément, je crois qu'elle l'est. A mon avis il s'agit en ce moment de groupes des syndicats d'employés du Canadien-National, bien qu'ils appartiennent tous à un même groupe principal.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que vous pourriez décider de cette question rapidement. Vous pourriez décider si ces hommes ont droit ou non à une audience. Quelqu'un fera-t-il une proposition dans ce sens?

M. HANSON: Je propose que s'ils ont droit à une audience, nous la leur accordions.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'ils y ont droit.

M. SISSONS: Quelle a été la ligne de conduite dans le passé?

Le PRÉSIDENT: Je ne me souviens pas qu'il y ait jamais eu une question de ce genre devant le Comité.

M. HANSON: Nous avons reçu une délégation ici, il y a trois ans.

M. NICHOLSON: Je serai heureux d'appuyer la proposition.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous suggérer une date?

M. DONNELLY: Laissons cela au président.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GRAY: Je crois que nous devrions être prudents et ne pas accorder trop de ces permissions. Nous pourrions recevoir des requêtes d'autres organismes et chacun devra être traité selon ses mérites.

M. POULIOT: Je connais un monsieur qui a son bureau sur la rue Sparks; il est membre du Congrès international des Syndicats de Métiers, et il a déjà soumis un mémoire à ce Comité. Je pense que son nom commence par un "D". C'est un nom court.

Le PRÉSIDENT: Il y a une proposition à discuter.

M. SHAW: A mon humble avis, nous formons un comité qui devrait recevoir des délégations, pas seulement de l'organisme déjà mentionné, mais de tout organisme qui a une bonne raison de désirer une audience. De plus je crois que c'est maintenant le temps propice à cela, pendant les présentes séances de ce Comité. Je suis prêt à appuyer la proposition.

M. POULIOT: Je l'appuie aussi pour la même raison.

Le PRÉSIDENT: Il faut nous occuper d'une seule proposition à la fois. On a proposé de répondre à ce télégramme que le Comité consent à recevoir la délégation.

M. HAZEN: Monsieur le président, j'ai le rapport du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande de l'an dernier. L'ordre de renvoi qui s'y trouve dit ceci: "Ordonné que le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle, soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport à l'occasion, de ses constatations et

opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents". Je ne saurais dire si cela nous autorise ou non à faire droit à cette demande. Je suis un nouveau membre de ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que nous pouvons invoquer un précédent, étant donné que nous avons déjà reçu des délégations.

M. JACKMAN: Quelles sont les attributions de la Commission des transports à ce sujet? N'est-ce pas l'organisme auquel ils pourraient s'adresser?

Le PRÉSIDENT: Il est indubitable, je crois, que la Commission des transports est appelée à recevoir des représentations.

M. JACKMAN: Au sujet des taux seulement?

Le PRÉSIDENT: Non, sur tout ce qui se rapporte au chemin de fer. C'est l'idée que je m'en fais.

M. JACKMAN: Elle compte des techniciens qui sont experts dans ce domaine.

Le PRÉSIDENT: La question est de savoir si ce Comité va entendre ces messieurs?

M. JACKMAN: Existe-t-il quelque organisme autre que ce Comité? Voilà ce que je cherche à établir.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes saisis de ce télégramme et j'ai une résolution portant que ces hommes soient entendus. Je suppose que la meilleure solution serait de demander à ceux qui ne se rallient pas à la résolution de se prononcer contre. Nous allons mettre la résolution aux voix.

M. SHAW: Il existe peut-être d'autres corps constitués devant lesquels cet organisme pourrait comparaître. Ils ont demandé la permission de comparaître devant ce Comité. Je crois que nous devrions considérer la question à ce point de vue.

Le PRÉSIDENT: Voici la question: en tant que président de ce Comité, je ne me propose pas d'assumer la responsabilité de dire oui ou non à ces hommes. Or, vous êtes saisis de la résolution.

M. GRAY: Mettez la résolution aux voix.

Le PRÉSIDENT: La résolution sera-t-elle adoptée?

Les membres se prononcent et la résolution est déclarée adoptée.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, nous avons appelé M. Symington, président des Lignes aériennes Trans-Canada, qui est très occupé, à revenir et témoigner devant ce Comité. Il désire être retardé aussi peu que possible.

M. MAYBANK: Avant de l'entendre, puis-je m'enquérir si la correspondance que nous avons demandée a été déposée?

M. VAUGHAN: Je puis me tromper, mais je crois que la question a été laissée en suspens. Monsieur Maybank, j'étais d'avis de laisser cette question en suspens jusqu'à l'arrivée des ministres. A mon avis, la correspondance ne comporte rien qui ne devrait pas être déposé, mais vu que toutes mes lettres étaient marquées privées et confidentielles, il me semble qu'il conviendrait d'obtenir la permission du destinataire avant que ces lettres soient déposées devant ce Comité.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je crois que la résolution du Comité est bien claire; elle portait que la correspondance devrait être déposée. L'objection tient à son caractère confidentiel. M. Vaughan a posé cette objection à ce moment-là, mais on a adopté quand même la résolution en faveur du dépôt de la correspondance. Je suis d'avis que cette correspondance devrait être ici avant de discuter la question avec d'autres personnes. Vous voyez ce que cela signifie; cela signifie simplement que la correspondance ne devrait pas être déposée avant que nous discussions la question avec d'autres ministres, et que nous l'obtenions ensuite.

Le PRÉSIDENT: La résolution a été mise aux voix et adoptée. Apparemment, les lettres ne sont pas ici.

M. MAYBANK: La correspondance est-elle à la Chambre, à Ottawa?

M. VAUGHAN: La correspondance est ici, oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la correspondance devrait être déposée.

M. MAYBANK: Puisque la correspondance est à Ottawa et dans la salle même, il n'existe aucune raison pour qu'elle ne soit pas déposée.

M. DONNELLY: Je n'en conviens pas. Je ne crois pas que nous devrions demander à ce monsieur de déposer une correspondance marquée "privée et confidentielle". Je ne crois pas que nous ayons le droit de faire cela. Je crois qu'il devrait obtenir la permission du destinataire avant de la déposer. Je ne crois pas que nous devrions demander à n'importe qui de faire cela. Ce n'est pas juste.

M. MAYBANK: La résolution à ce sujet a déjà été adoptée.

Le PRÉSIDENT: Précisément. La résolution a été présentée à ce Comité et adoptée. J'ignore si vous étiez présent à ce moment-là, mais le Comité a certainement adopté et accepté la résolution. On a estimé évidemment que nous avions le pouvoir de demander le dépôt de cette correspondance.

M. DONNELLY: Je ne crois pas que cela soit juste. Je ne crois pas que nous devrions en agir ainsi avec qui que ce soit.

M. POULIOT: Monsieur le président, je dirais à ce sujet qu'il est important d'examiner les mots "privée et confidentielle" sur la correspondance. En apposant les mots "privée et confidentielle" sur des lettres leur donnez-vous un caractère privé et confidentiel quand elles se rapportent aux affaires publiques? C'est là le point. Puis, il y a un autre point que non seulement votre humble serviteur mais aussi les leaders de tous les partis ont discuté à la Chambre, il y a 11 ans passés, en 1931. La discussion portait sur une correspondance concernant la gare de la Rivière-du-Loup. M. King, M. Lapointe et M. Bennett prirent part aux discussions. Le sujet discuté fut celui-ci: est-il possible de marquer comme privée une correspondance qui n'était pas ainsi marquée en premier lieu, et de la marquer comme privée après que l'on en a demandé la production,—la discussion sur ce point figure aux Débats de la Chambre et comprend deux ou trois pages,—et le président décida en définitive que la correspondance devait être déposée.

Monsieur le président, si vous voulez bien me permettre d'ajouter un mot, je ferai observer que c'est, j'en conviens, une question très délicate; mais quand la lettre traite d'affaires publiques, est-il possible à un des intéressés d'empêcher des gens d'en connaître la teneur simplement en inscrivant le mot "privée", "personnelle" ou "confidentielle" au coin de la lettre?

M. MAYBANK: Monsieur le président, la nature même de cette correspondance indique qu'elle ne comporte rien d'un caractère privé ou confidentiel, quelle que soit la façon dont elle est marquée. Quand on a parlé tout d'abord à M. Vaughan, il a dit qu'il croyait que la correspondance était marquée "privée et confidentielle". Je suppose qu'il parlait de mémoire à ce moment-là, et en vérité, ce n'est que maintenant qu'il est dit catégoriquement que la correspondance était ainsi marquée. Toutefois, on a suffisamment discuté la correspondance en question pour en conclure qu'elle n'était pas de par sa nature privée et confidentielle. Ce Comité siège ici aux fins de s'enquérir comment l'agent du peuple canadien, c'est-à-dire les chemins de fer Nationaux du Canada, dirige ses affaires, ou avec quel succès il s'est acquitté de sa tâche. Ce Comité s'est enquis l'an dernier de la part du trafic de l'Etat obtenue par les chemins de fer Nationaux. Ce Comité avait l'idée à cette époque que le trafic de l'Etat n'était pas réparti comme il devrait l'être. Faisant suite à cette question cette année, nous nous sommes adressés aux administrateurs et dirigeants des chemins de fer Nationaux et leur avons dit: "Voyons, avez-vous fait quelque chose à ce sujet dans l'intervalle? Avez-vous essayé d'obtenir une plus forte part des affaires?" M. Vaughan dit: "Oui, nous nous en sommes occupés." Nous disons: "Eh! bien, qu'avez-vous fait?" Il nous dit alors ce qu'il a fait et ce qu'il a essayé de faire et ajoute qu'une correspondance en fait foi. C'est tout ce que comporte cette correspondance, —elle contient simplement une déclaration sur la part du trafic de l'Etat qui,

estiment-ils, devrait leur être attribuée. Assurément, cela ne revêt aucun caractère confidentiel. Nous voulons constater si les chemins de fer Nationaux ont fait leur possible pour obtenir cette part du trafic. Les autorités du chemin de fer allèguent un échange de correspondance à l'appui de leurs énonciations, alors voyons cette correspondance. Voilà tout. Il n'y a rien là de confidentiel.

M. GRAY: Monsieur le président, j'incline à partager l'avis de M. Donnelly, bien qu'à mon sens ces documents soient d'intérêt public et que leur production s'impose. Si M. Vaughan nous disait à qui ces lettres ont été envoyées, les destinataires qui sont ici présents en autoriseraient immédiatement la publication, j'imagine. Je sais que M. Vaughan a parlé de M. Ralston et je crois qu'il a aussi mentionné le ministre des Transports. Si la publication de ces documents était autorisée, nous pourrions savoir où nous en sommes. Si M. Vaughan nous disait quels sont les destinataires de ces lettres, la publication de ces dernières serait immédiatement autorisée et nous n'aurions pas à débattre la question comme nous le faisons.

M. DONNELLY: Monsieur le président, malgré tout ce qui a été dit au sujet du caractère confidentiel ou non confidentiel de ces documents, je tiens à dire que le Comité est assujéti aux règlements de la Chambre et qu'il doit s'y conformer. Nous savons tous que la Chambre ne permet pas que des documents "confidentiels" soient publiés. En conséquence, je vous conseillerais de consulter le président de la Chambre pour savoir si nous pouvons ordonner la production de ces documents. Je ne crois pas qu'il nous soit permis de rendre public une correspondance échangée à titre privé.

M. POULIOT: Si vous me le permettez, monsieur le président, je vous dirai que la décision à rendre sur ce point vous appartient. Les dépenses doivent s'effectuer au grand jour. Si une lettre est envoyée à quelqu'un relativement à une certaine dépense, cette lettre ne peut rester confidentielle car le public a le droit de savoir où va l'argent. Le caractère confidentiel n'a donc pas sa place ici. Pour qu'une lettre ait ce caractère, il ne suffit pas, après l'avoir reçue, d'y inscrire les mots "privée", "confidentielle" ou "personnelle". Cela n'en fait pas un document confidentiel.

Le PRÉSIDENT: Venons-en aux faits, messieurs. Nous avons ici un groupe d'hommes très occupés et exerçant des fonctions extrêmement importantes pour le pays. M. Symington et les ministres comparaissent devant nous comme témoins, et je ne m'attarderai certainement pas à consulter le président de la Chambre pour élucider le point discuté.

Le Comité a été saisi d'une motion et il l'a adoptée. Je ne me souviens pas que l'on ait fait des difficultés pour l'adopter. A mon sens, il peut y avoir eu malentendu entre nous et le président des chemins de fer Nationaux du Canada, ce qui expliquerait pourquoi les documents ne sont pas disponibles aujourd'hui.

M. MAYBANK: Les documents sont ici.

Le PRÉSIDENT: Alors, s'il n'y a pas eu malentendu, j'estime que le refus des autorités du Canadien-National est la seule raison qui puisse empêcher la production de ces documents. Je ne vois pas pourquoi nous perdons ainsi notre temps. Si les autorités sont disposées à produire les documents en question et si personne ne s'oppose à cette production, je les prierai de le faire afin que nous puissions procéder.

M. GRAY: Très bien.

L'hon. M. CARDIN: Je vous demande la parole, monsieur le président. En qualité de ministre des Transports j'ai reçu, de même que d'autres ministres, j'en suis sûr, un certain nombre de lettres du président du Canadien-National. Les lettres expédiées à mon adresse étaient toutes marquées "privée et confidentielle". Je dois vous dire que je n'ai pas relu toute cette correspondance, elle est trop volumineuse pour cela, mais je ne me considère pas libre de passer outre aux restrictions indiquées par les mots "privée et confidentielle". Il se peut que les

lettres que j'ai reçues aient traité de la question principale soumise à l'étude du Comité, mais elles peuvent aussi mentionner d'autres points qui doivent être tenus secrets dans l'intérêt public. Malgré ce qui a été dit, et tout en respectant les opinions déjà exprimées, voici à quoi se résume la question, à mon humble avis. Qu'est-ce que le Comité veut savoir au juste? Il veut savoir si les autorités du Canadien-National se sont occupées d'obtenir une juste répartition du trafic entre les deux réseaux. Si je suis bien informé, le président du réseau, de même que M. Symington et plusieurs autres hauts fonctionnaires ont dit qu'ils s'étaient adressés aux autorités ministérielles. Je puis vous déclarer qu'ils ont fait des représentations à ce sujet à divers ministres de l'Etat, ainsi qu'à moi-même. Mais ils l'on fait par des lettres "privées et confidentielles" qui, dans une certaine mesure sinon entièrement, peuvent être considérées comme correspondance entre ministères ou entre services, et il n'est pas permis de déposer à la Chambre la correspondance revêtant ce caractère. Le Comité cherche, par son enquête à assurer que les démarches voulues ont été faites. Malgré mon peu de compétence en questions ferroviaires, je crois savoir que les dirigeants du Canadien-National ne pouvaient guère que s'adresser aux autorités ministérielles pour obtenir une répartition meilleure ou différente du trafic de l'Etat entre le Canadien-Pacifique et leur réseau. Ils ont accompli cette démarche. Quant à moi, je corrobore leur affirmation. Ils ont formulé des représentations à cet effet. A quoi bon prolonger le débat? A mon humble avis, c'est parfaitement inutile. Aucune raison valable ne justifie, ce me semble, la publication de ces lettres. Vous voulez savoir si des représentations ont été faites: je vous réponds affirmativement. Les autorités du Canadien-National ont réclamé avec insistance une répartition plus équitable du trafic entre les deux réseaux.

M. POULIOT: Bravo!

L'hon. M. CARDIN: La chose est prouvée, je l'admets. Je dois dire à la louange de l'administration du Canadien-National que, sous la présidence de M. Hungerford comme sous celle de M. Vaughan, elle m'a toujours réclamé cette répartition avec insistance, et je sais qu'elle s'est aussi adressée à d'autres ministres. Voilà, à mon avis, ce qui doit intéresser le Comité. Je le répète, les autres détails que peuvent contenir les lettres en question sont d'une importance secondaire.

Sachant que le Canadien-National a revendiqué sa part auprès des membres du Cabinet, il s'agit ensuite de savoir ce que le Gouvernement a fait. Voilà ce que commande la logique, me semble-t-il. Il n'est pas important de lire le texte de la demande ni de savoir si la lettre a été transmise à M. Howe, M. Ralston ou M. Mulock. En toute franchise, je vous dirai que le Gouvernement a pris en considération la recommandation formulée à ce sujet par le Comité de l'an dernier. Mais, vous savez tous que nous avons traversé des périodes critiques depuis un an et que les membres du Cabinet ont dû s'occuper de problèmes autrement importants. Je ne vous dirai pas que nous avons pris des mesures précises pour modifier la situation. En ce qui concerne mon ministère, les Transports, je puis vous révéler que nous avons ordonné de répartir le trafic entre les deux réseaux de manière à augmenter la part du Canadien-National. Naturellement, le volume de nos expéditions par rail est assez limité. Mais cette question relève de la politique du Gouvernement et, à mon sens, le Cabinet devrait l'étudier à fond dès qu'il aura le loisir de s'occuper d'une question aussi complexe. La solution n'est pas facile à atteindre. En consultant les statistiques, on peut arriver à une conclusion; mais il se peut qu'en regard des circonstances et de certaines autres statistiques relatives au même sujet, la situation ne soit plus la même.

Les complications et difficultés de tout genre nuisent à la solution d'un tel problème, et nous avons cru bon de limiter notre intervention, étant donné la situation épineuse dans laquelle nous nous trouvons. Je puis dire, à titre de

renseignement, que l'année dernière, après que la question a été soulevée, j'ai été inondé de télégrammes provenant de toutes les parties du Canada, et protestant contre l'ingérence du Gouvernement dans la distribution des affaires, telle qu'elle s'était effectuée jusqu'alors. Ces télégrammes venaient d'associations et d'individus de toutes les parties du pays. J'ai déjà commencé à recevoir un certain nombre de télégrammes sur le même sujet. Je n'ai pas aimé cette manifestation, l'année dernière, parce que je pensais que ce pouvait être une affaire montée. C'est possible. Beaucoup de choses, en ces jours difficiles que nous traversons, sont des affaires montées quelque part, et n'en causent pas moins des difficultés. Je ne crois pas le moment opportun pour une intervention précise du gouvernement, qui répartirait les affaires dans la proportion 60/40 ou toute autre proportion. Car, actuellement, nous n'avons pas tous les moyens d'étudier tous les détails, tous les problèmes; et les membres du Gouvernement ont l'esprit occupé de problèmes importants. Pour ma part, à titre de membre du Comité, je ne voudrais pas recevoir, d'une partie quelconque du pays, des représentations tendant à bouleverser la situation, l'équilibre qui existe dans les meilleurs intérêts et pour le plus grand avantage du pays. Nous traversons une époque très instable. Ce qui est décidé aujourd'hui peut être changé demain, ou le mois prochain, ou l'année prochaine, ou dès la fin de la guerre.

Mon humble suggestion, avec tout le respect dû à ceux qui ont exprimé leur opinion, est que le Gouvernement ne devrait témoigner aucune préférence réelle ou excessive pour l'un ou pour l'autre; et je crois que les personnes responsables de l'administration du Canadien-National approuveront la suggestion de laisser les réseaux, dont nous proclamons si haut l'indépendance—et le Canadien-National se targue d'être un organisme indépendant—de le laisser se débrouiller tout seul.

Quelques hon. MEMBRES: Très bien, très bien.

L'hon. M. CARDIN: Le réseau fonctionne comme industrie privée. Il réussit très bien, comme organisme privé, dans ses relations avec d'autres organismes privés du pays. Pourquoi ne pas le laisser libre de diriger ses affaires à sa guise? Si des restrictions, telles que l'établissement d'un pourcentage précis, lui ont été imposées, je suis prêt, pour ma part, et sans m'occuper de ce qui a pu influencer la question auparavant, à recommander au Gouvernement de lever ces restrictions, et de laisser, pour le moment, le Canadien-National se débattre avec ses concurrents. Plus tard, quand les temps seront plus calmes et plus raisonnables, quand nous aurons plus complètement recouvré notre liberté de temps et d'action, la question pourra être examinée à la lumière de toutes les circonstances.

Permettez-moi de le répéter. Je suis prêt, dans la situation que j'occupe, si le Comité le désire, à recommander aux membres du Gouvernement, au Gouvernement en conseil, de prendre des mesures pour supprimer les restrictions, s'il en existe, qui créent des difficultés empêchant le Canadien-National d'obtenir ce qu'il estime sa juste part des affaires. On a établi, par exemple, la division des affaires, en parties égales, entre les réseaux. Je suis prêt à recommander la levée de cette restriction et la libre concurrence. J'exprime mon opinion personnelle. Je ne parle pas au nom du Gouvernement, car nous n'avons pas eu l'occasion de discuter cette question à fond, au Conseil, avant ce matin. Mais je suis prêt, si le Comité le désire, à transmettre cette proposition au Gouvernement: levée des restrictions de toute sorte, pour la durée de la guerre, et aussi longtemps que la situation restera instable. Après la guerre, la question pourra être reprise; en ce cas, tous ses aspects pourront être examinés convenablement à cette époque.

Pour en revenir à la question de correspondance. Pour ma part, j'approuve dans un large mesure les représentations qui ont été faites: ce n'est pas toujours le mot "personnel" marqué sur une lettre qui lui confère un caractère personnel

ou confidentiel. Mais il ne faut pas oublier que lorsqu'une personne écrit une lettre, si elle désire que cette lettre reste personnelle et confidentielle, ce sentiment mérite considération. Autrement, si une communication personnelle ou confidentielle doit être exposée au public, la plupart des gens ne voudront plus présenter leurs observations sous forme de lettres, mais ils le feront verbalement. A mon avis, il est légitime de marquer une lettre "confidentielle" ou "personnelle". C'est parfois une protection pour le destinataire aussi bien que pour l'expéditeur. Dans les circonstances présentes, j'hésite à exprimer une opinion. Je ne vois peut-être la chose très clairement, mais je crois que la chose la plus importante à considérer est l'action des directeurs du Canadien-National, à la suite des recommandations du Comité. Je vous ai déjà donné l'assurance qu'ils ont fait tout leur possible; et ils vous l'ont déclaré ici. Nous ne pouvons pas demander à M. Vaughan, pas plus qu'à M. Hungerford ou aux administrateurs du C.-N., d'aller plus loin. Que peuvent-ils faire? Rien de plus que de me présenter des observations, à moi, à l'hon. M. Howe et aux autres ministres. C'est votre affaire, de répartir d'une manière ou d'une autre. Changez-vous d'attitude? Supprimez-vous les pourcentages déjà établis? Ils ne peuvent pas faire davantage. Ils ne peuvent imposer leurs vues aux membres du Gouvernement. Ils ont fait tout ce qu'ils pouvaient, en présentant leurs observations. Je suis ici pour vous confirmer ce qu'ils vous ont dit, à savoir qu'ils ont fait ces recommandations, et que si les obstacles—en admettant qu'il y en ait—n'ont pas été supprimés jusqu'ici, ce n'est pas de leur faute. Ils sont allés à la limite des observations qu'on pouvait raisonnablement attendre d'eux, dans les circonstances actuelles. Si quelqu'un est responsable de ne point avoir supprimé les obstacles, en admettant qu'il y en ait eu, ou de ne pas avoir modifié le pourcentage, s'il y en a eu d'établi, eh bien, c'est le Gouvernement. Et la difficulté des temps que nous traversons est notre excuse. Combien de décisions difficiles le Gouvernement doit-il prendre, sur des questions qui lui sont présentées à cet égard!

M. POULIOT: Voulez-vous me permettre un mot?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. POULIOT: Je comprends que le Canadien-National a fait plusieurs recommandations.

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. POULIOT: Je veux dire, monsieur, que si vous aviez été seul, il n'y aurait eu qu'une recommandation et qu'elle aurait été accordée.

L'hon. M. CARDIN: Je ne sais si je puis parler ainsi.

M. MAYBANK: Je veux poser à l'hon. M. Cardin une question qui pourra, sur le moment, lui sembler embarrassante, mais en l'assurant que je ne cherche pas à l'embarrasser. La question me semble simplement de savoir si ces lettres peuvent être produites. Elles sont dans cette salle. M. Cardin dit que des lettres ne peuvent guère être produites lorsque l'expéditeur les a marquées "privées et confidentielles"; qu'une personne qui marque ainsi une lettre a droit à ce que son désir soit pris en considération. Cet avis me paraît juste. Je ne crois pas que personne le conteste. Quand une personne écrit une lettre et la marque "privée et confidentielle", elle s'attend à ce qu'elle soit traitée comme telle; bien qu'il y ait des limites à ce qu'elle peut faire à cet égard. Quand on traite d'affaires publiques il est tout à fait évident qu'on ne peut rien dissimuler au public en mettant certains mots sur la lettre. Mais dans ce cas-ci tout cela n'a pas d'importance. Nous n'avons pas ici à considérer la nature de la lettre. Vous n'avez pas à protéger M. Vaughan, parce qu'il vient de dire que pour sa part il n'avait rien à redire quant à la production de cette lettre. Cela figure au compte rendu d'aujourd'hui et je crois au procès-verbal de vendredi dernier. Je n'en suis pas très sûr, mais je sais effectivement que M. Vaughan a dit aujourd'hui que pour sa part les lettres pouvaient être produites. Cela écarte donc toute

nécessité de protéger le fonctionnaire du Canadien-National qui a écrit sur ces lettres "P. & C.", ou tout autre symbole pour indiquer qu'elles étaient confidentielles. Puis, M. Cardin n'a pas dit qu'elles étaient d'une nature telle que le public ne devait pas en prendre connaissance. M. Cardin a fait la remarque au début qu'il n'avait pas parcouru la correspondance dernièrement et qu'il ne pouvait pas dire si elle contenait quelque chose qui devait être tenu secret. Cela étant, puisqu'il n'y a personne ici pour affirmer que ces lettres ne doivent pas être communiquées au public—je puis concevoir qu'elles pourraient contenir une phrase dont la divulgation ne serait ni dans l'intérêt du public ni du chemin de fer—on peut concevoir, par exemple, qu'une lettre puisse renfermer une phrase à propos d'une affaire personnelle qu'on ne voudrait pas divulguer, bien que nous n'ayons pas de renseignements à cet effet. Le ministre lui-même ne dit pas que cette correspondance renferme quoi que ce soit dont la divulgation serait contraire à l'intérêt public. M. Vaughan, le signataire de la lettre dit qu'il est dans l'ordre de la produire. Le point principal de la déclaration de M. Cardin est à peu près celui-ci: vous pouvez m'en croire quand je vous dis que ces fonctionnaires ont fait de vigoureuses représentations. Quand nous savons que c'est la vérité, qu'est-ce que cela fait? On nous dit que c'est naturellement une question d'opinion. C'est comme si quelqu'un tenait une lettre à la main et disait: "monsieur, si je vous montrais cette lettre, cela ne vous serait nullement avantageux". On ne saurait blâmer l'autre s'il demandait à la voir tout de même. Le Comité se trouve précisément dans cette situation. M. Cardin déclare que des représentations ont été faites; qu'importe la phraséologie. J'apprécie son point de vue, mais ni lui ni un autre ne peuvent me reprocher d'avoir un point de vue contraire. Je dis que malgré son opinion quant à la divulgation de cette lettre, j'aimerais encore à la voir et je crois encore qu'il en serait de même du public. Mais en ne tenant aucun compte du fait que le public aimerait ou non qu'elle soit divulguée, mon sentiment est que nous avons certainement le droit d'exposer notre désir à ce sujet.

Ce qu'on a dit ensuite concernant la division ou la répartition des affaires ne se rapporte pas, bien entendu, à la discussion d'aujourd'hui, pas encore. C'est l'une des questions qui seront étudiées au Comité. Peut-être que la discussion actuelle nous y amènera. Je ne demande pas pour l'instant le partage des affaires. En fait, c'est l'attitude que j'ai déjà prise. Il me semble que le mieux ce serait de donner leurs coudées franches au C.-N. et au P.-C. et les laisser aller de l'avant, de ne leur susciter aucune entrave. M. Cardin a laissé entendre ne pas vouloir—qu'il va essayer en tout cas—faire donner de garantie pour que le C.-N. obtienne tel ou tel pourcentage des affaires. C'est très bien jusqu'à un certain point. Je traiterai peut-être de cela de façon plus spécifique et plus au long en temps utile.

Actuellement nous débattons la question d'établir si le public a le droit ou non de savoir ce que le C.-N. a fait et semblablement le Gouvernement à propos du C.-N. Personne n'a avancé de bon argument ce matin quant aux motifs de ne pas produire les lettres en question, sauf qu'elles contiennent deux mots qui ne constituent aucun obstacle à la divulgation de ces renseignements. D'abord, ces mots ne sont pas un obstacle et en deuxième lieu, s'ils en constituaient un, le signataire nous a dit de les supprimer, qu'il n'a pas besoin de protection. Le destinataire de certaines de ces lettres n'a pas dit qu'il serait contraire à l'intérêt public de les produire. Je crois qu'elles devraient nous être soumises afin que nous puissions juger des faits avant de passer outre.

L'hon. M. Howe: Ce que vous dites revient en somme au fait que M. Vaughan, président des chemins de fer Nationaux du Canada ne peut pas écrire une lettre à M. Cardin qui représente les actionnaires de ces chemins de fer, à moins d'être prêt à la publier dans les journaux.

M. MAYBANK: Non, je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. HOWE: C'est à cela que ça revient en somme.

M. MAYBANK: Non, je dis que M. Vaughan a écrit une lettre dont la production à son avis, lui importe peu et M. Cardin n'a pas dit que la nature du sujet traité était privée et confidentielle.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas être allé aussi loin.

M. MAYBANK: J'admets interpréter vos observations.

M. VAUGHAN: J'ai dit pourvu que les ministres y consentent. Elles contiennent certaines choses sur la situation entre notre concurrent et nous-même qu'à mon sens il ne conviendrait pas de déposer.

M. POULIOT: Dans l'abondance de la correspondance publique...

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé vos observations, monsieur Maybank?

M. MAYBANK: Non.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, finissez-en et passons outre.

M. MAYBANK: Je veux d'abord élucider—je croyais que tout le monde le savait—que je n'essayais pas de citer le mot à mot du témoignage de M. Vaughan. J'ai interprété ses remarques et j'ai insisté sur ce fait. Je veux aussi élucider que je comprends très bien qu'il peut y avoir une phrase dans la correspondance dont a parlé M. Vaughan qui ne devrait pas être divulguée; s'il y a une telle phrase et que c'est là le point soulevé, cette difficulté peut être très facilement aplanie. Si après avoir examiné cette correspondance afin de nous assurer qu'elle renferme certaines phrases se rapportant à nos concurrents et propres à les renseigner, bien entendu, sa divulgation n'est pas dans l'intérêt public. Il est facile de les retrancher pour la production des documents; on pourrait obtenir des copies de cette correspondance et il n'y aurait plus de difficulté.

Le PRÉSIDENT: J'opine que c'est là une question qui pourrait être débattue pendant trois semaines et nous n'en serions pas plus avancés. La situation est la suivante: le Comité a adopté une résolution pour la production de certains documents. Le ministre des Transports a refusé de les produire. Il me semble que le Comité doit établir le nombre de ceux qui consentent et le nombre de ceux qui refusent à produire certains documents. Je ne crois pas que la prolongation indéfinie de cette discussion nous avance beaucoup.

M. MAYBANK: La résolution proposée au Comité était à l'effet que le Canadien-National devait produire ces documents. Le principal témoin entendu par le Comité, à savoir, le président des chemins de fer Nationaux du Canada, a dit que le réseau avait accompli certaines choses et on demande à cette compagnie d'appuyer ses dires par la production de la correspondance. Telle est la situation.

Le PRÉSIDENT: Le ministre des Transports a respectueusement refusé de produire certaines lettres au Comité. Si telle est la situation, à quoi bon perdre du temps à ce sujet. Passons à autre chose.

L'hon. M. CARDIN: Monsieur le président, si vous me permettez un mot, je voudrais expliquer mon attitude. Je n'aimerais pas qu'on pense que je refuse carrément une demande adoptée par les membres du Comité. Ce n'est pas exactement mon attitude. J'admettrai bien franchement que depuis l'adoption de la résolution, je n'ai pas eu occasion d'examiner cette correspondance et de lire toutes les lettres qui m'ont été adressées, marquées personnelles et confidentielles, et je ne me sens pas libre de donner une promesse globale de produire ces lettres, car il pourrait y avoir, dans cette correspondance, des choses qui pourraient embarrasser le chemin de fer, tandis que nous cherchons à lui aider. Dans le moment, franchement, j'hésiterais beaucoup à agréer la demande de produire cette correspondance. A ce sujet—et vous n'êtes pas obligés d'accepter ma parole—aucun président de chemin de fer n'aurait pu vous parler plus

ouvertement que ne l'a fait M. Vaughan. Supposons qu'au lieu de m'avoir écrit ces lettres, M. Vaughan ait préféré venir à Ottawa et faire des représentations verbales, seriez-vous mieux renseignés que vous l'êtes par la déclaration que je vous fais? Si lui et les fonctionnaires du chemin de fer ont fait de fortes représentations, et si l'action pour y donner suite a tardé, ce n'est pas dû à M. Vaughan. Je crains toujours que la production de lettres ou de documents, même de peu d'importance, qui ont été marqués "personnels" par l'expéditeur, et leur publication, soient désavantageuses pour les fonctionnaires de l'administration; car si ces lettres que nous recevons, marquées personnelles et confidentielles doivent être publiées, et si nous posons en règle qu'elles sont susceptibles d'être publiées, bien des gens viendront à Ottawa au lieu d'écrire et voudront faire leurs représentations verbalement au lieu d'écrire des lettres marquées "confidentielles". Nous admettons qu'il y a des limites. Avant que j'exprime mes vues, je constate qu'il y a des limites et je les admet, mais en général je n'aime pas beaucoup accepter, au sujet d'une lettre personnelle—même s'il n'y a presque rien—l'idée de méconnaître le principe que l'expéditeur a le droit de marquer une lettre comme "personnelle" et a droit à ce qu'elle demeure personnelle. Cela intéresse même la personne qui reçoit la lettre, car la divulgation viendrait de la personne qui reçoit la lettre et qui y répond, parce que cette lettre reçoit une réponse. Personnellement, je n'aimerais pas cette pratique. Monsieur le président, pardonnez-moi d'exprimer mon opinion. Ce n'est pas un refus formel. Je n'aime pas à prendre une telle attitude devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Le président se trouve dans une situation assez difficile, car il doit constater si ces lettres doivent être produites ou non, et si elles ne doivent pas être produites, nous devrions passer à autre chose.

M. NICHOLSON: Au sujet de la discussion qui a lieu depuis une demi-heure concernant la production des documents, je suggérerais que nous entendions les ministres et que nous revenions à cette discussion ensuite.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais je dois dire au Comité que nous avons convoqué M. Symington ici ce matin.

M. POULIOT: N'est-il pas à la connaissance du ministre que très souvent on marque des lettres "personnelles" pour qu'elles soient signalées à l'attention du ministre?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. POULIOT: Et ces lettres ne sont pas personnelles du tout.

L'hon. M. CARDIN: Oui, c'est absolument vrai, mais lorsqu'elles sont marquées "personnelles et confidentielles" comme toute cette correspondance est marquée, autant que je puis voir, je ne me sens pas libre de les divulguer, quoique je puisse le faire plus tard si le Comité insiste. Je vais examiner cette correspondance à la demande des membres du Comité. Je serai très heureux de le faire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le Comité est saisi d'une motion proposée par M. Nicholson. Je vais d'abord indiquer la motion et vous pourrez la discuter. Il est proposé que le Comité s'occupe d'autres choses et que cette affaire soit réservée.

M. LOCKHART: Cette motion n'est-elle pas sujette à débat?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LOCKHART: Cette question est déjà venue devant le Comité, les années dernières. On a soulevé des questions au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada et il n'a pas été jugé dans l'intérêt public de divulguer ces choses; cependant on a jugé que ces questions intéressaient le Comité et que celui-ci avait parfaitement le droit d'obtenir le renseignement, lequel lui fut donné. La salle fut évacuée, sauf par les membres du Comité, et tout s'arrangea à

l'amiable et sans difficulté. Il me semble qu'en cherchant à être trop formalistes nous perdons le sens des proportions. Je crois que le Comité peut obtenir les renseignements voulus concernant le majeure partie de ce que nous demandons, mais je ne vois pas pourquoi nous poursuivrions cette discussion indéfiniment. Je me rappelle que ces questions ont été soulevées déjà, et nous avons pu surmonter la difficulté en donnant certains renseignements qui ont satisfait les membres, sans figurer au compte rendu.

M. MAYBANK: Les ministres sont venus ici pour faire des déclarations au sujet de la manière dont leurs départements fonctionnent par rapport à ces deux chemins de fer, et il me semble que leurs déclarations devraient être faites à la lumière des représentations faites par les chemins de fer Nationaux du Canada. Ces déclarations ne peuvent pas être aussi complètes que nous le voudrions tant que nous n'aurons pas entendu ces représentations. Je ne vois pas d'inconvénients à ce que la correspondance soit scrutée par M. Cardin ou par qui que ce soit, en vue de constater s'il y a quelque chose, dans cette correspondance, quelques phrases qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de dévoiler. Mais la partie de la motion qui suggère de demander aux ministres de faire des déclarations est fautive, car ainsi nous nous renseignons pièce à pièce; le temps propice pour obtenir des déclarations des ministres au sujet de leurs départements relativement aux chemins de fer serait après avoir eu ces représentations devant nous, car alors nous pourrions comparer les deux renseignements. Et s'il faut du temps pour examiner cette correspondance et voir si elle doit être produite ou non, très bien. Alors, lorsque la décision sur ce point nous sera communiquée, et lorsque les documents seront produits, comme je suis sûr qu'ils le seront alors, ce sera le moment d'interroger les ministres au sujet du travail de leurs départements, mais pas à présent.

M. HAZEN: La résolution que nous discutons précédemment demandait que soit produite la correspondance échangée entre les divers ministres ou leurs chefs de service et le président du chemin de fer.

A présent, M. Vaughan, semble-t-il, ne peut pas produire les lettres qu'il a écrites aux ministres et aux chefs de service. Ces lettres sont entre les mains des ministres, et si elles sont produites, il faudra qu'elles le soient par les ministres. Les seules lettres que puisse produire M. Vaughan sont celles qu'il a reçues des ministres. Il a leurs lettres et ils ont les siennes.

M. MAYBANK: Il peut produire les copies.

M. HAZEN: Nous pourrions parer à cela de la manière suivante: si l'autre résolution était à l'effet que les ministres soient appelés et interrogés, au moment de l'interrogatoire nous pourrions leur demander s'ils ont reçu des lettres de M. Vaughan. Nous pourrions aussi leur demander ce que contenaient ces lettres. Ils pourraient repasser les lettres, et la partie qu'ils ne voudraient pas publier pourrait se discuter, et l'on pourrait décider si le renseignement auquel ils s'opposent doit être fourni au Comité. Les lettres sont entre les mains des ministres qui, lorsqu'ils sont appelés et interrogés, peuvent produire ces lettres ou non, à leur gré; ils peuvent aussi nous laisser connaître les parties de lettres qu'ils désirent passer sous silence, les parties qu'ils considèrent privilégiées.

M. GRAY: A part la proposition concernant la correspondance, à la suite de la proposition de M. Nicholson, il me semble que si nous avons une déclaration des ministres—et il est entendu qu'ils adopteraient la même attitude que M. Cardin à ce sujet—à la suite des représentations qui ont été faites par les chefs des chemins de fer Nationaux au sujet du trafic du Gouvernement, déclaration portant sur la manière dont leurs ministères ont traité cette question, sur la façon dont ils l'ont considérée, et ainsi de suite, si ce point était réglé, j'appuierais la proposition qu'a faite M. Nicholson de continuer.

M. SHAW: Monsieur le président, il y a un point que j'aimerais établir bien clairement. Le ministre a déclaré, au cours de ses remarques, que le Pacifique-Canadien est indépendant. C'est le terme qu'il a employé. Je comprends que nous sommes à discuter les chemins de fer qui appartiennent au Gouvernement et qui sont exploités par lui. J'aimerais demander au ministre en quoi consiste cette indépendance exactement. La compagnie est indépendante de qui ou de quoi? Il parlait de la concurrence entre les deux réseaux ferroviaires au point de vue affaires.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler de la proposition?

L'hon. M. CARDIN: Je n'ai peut-être pas employé l'expression juste. J'ai voulu parler de l'entreprise privée et de l'entreprise publique, de l'entreprise appartenant au Gouvernement. Voilà ce que j'ai voulu dire.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions nous efforcer de nous débarrasser de tout ce qui est à l'ordre du jour. A mon avis, les remarques du Comité devraient s'en tenir à la proposition qui nous est soumise. Il a été proposé que la question de la correspondance soit mise de côté pour le moment et que le Comité passe à d'autres questions et qu'on entende le témoignage des ministres. La proposition a été soumise par M. Nicholson et secondée par M. Donnelly. Je vais poser la question en demandant à ceux qui sont en faveur de se lever.

M. MAYBANK: J'aimerais mettre une modification aux voix à ce sujet, monsieur le président. Si je puis trouver quelqu'un pour me seconder, j'aimerais proposer une modification qui retrancherait la dernière clause de la proposition originale à l'effet que les ministres devraient être entendus immédiatement. La modification que j'avance changerait la proposition en demandant simplement que la question de la communication de ces documents soit maintenue. Naturellement, si je saisis bien, M. Nicholson désire qu'elle soit maintenue afin qu'on puisse en venir à une décision immédiate.

M. SHAW: On peut approfondir la question plus tard.

M. MAYBANK: La dernière partie de ce que j'ai proposé ne devrait pas être incluse. Je ne vois pas l'utilité de continuer à traiter de la déclaration des ministres avant d'avoir la correspondance en question.

Le PRÉSIDENT: M. Maybank a proposé que la dernière clause de la proposition principale soit retranchée. Que ceux qui sont en faveur de la modification signifient leur approbation.

M. NICHOLSON: Y a-t-il quelqu'un pour la seconder?

M. POULIOT: Je la seconde.

Le PRÉSIDENT: La modification a été proposée et secondée.

La modification est rejetée.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de la proposition originale signifient leur approbation.

M. LOCKHART: Lisez la proposition.

Le greffier lit la proposition.

M. MAYBANK: Avant que la proposition soit avancée, je tiens à poser la question suivante pour éclaircir le point. Je présume que la proposition implique que M. Cardin ou les ministres en cause vont bientôt nous laisser avoir une décision concernant la communication de ces documents. Cette conclusion est implicite, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: La question de la communication des documents doit être suspendue pendant quelque temps, pendant que nous entendrons le témoignage des ministres du Gouvernement. C'est ma façon d'interpréter la proposition.

M. HAZEN: Cela signifie que nous ne pouvons rien demander aux ministres au sujet des lettres qu'ils reçoivent.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous pouvez leur demander tout ce que vous voulez.

La proposition est adoptée.

M. MAYBANK: Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur le fait que la proposition a obtenu un vote unanime, au moins.

Le PRÉSIDENT: Les comités ont un grand talent pour tuer le temps et le gaspiller.

M. GRAY: Qui vient en premier lieu, monsieur le président?

L'hon. M. CARDIN: Je ne crois pas pouvoir ajouter grand'chose à ce que j'ai déjà dit. J'ai dit que la recommandation du Comité avait été soumise au Conseil et discutée. Aucune décision définitive n'a été prise quant à la méthode qu'il fallait adopter, à cause de circonstances particulières. Je suppose qu'en ce qui concerne le ministère des Transports, on s'attendait à ce que nous agissions plus rapidement que les autres et que nous prenions des risques plus grands. Le renseignement qui m'a été fourni est à l'effet que, dans les contrats conclus par le ministère des Transports, l'entrepreneur a reçu ordre de diriger, autant que faire se peut et les taux étant égaux, tous les hommes et le matériel vers les chemins de fer Nationaux. Comme question de fait et par suite de cette action, un montant de \$304,000 a été payé aux chemins de fer Nationaux et un montant de \$205,094 au Pacifique-Canadien, soit un partage de 65 à 35 en faveur des chemins de fer Nationaux. Naturellement, notre ministère des Transports ne fait pas beaucoup de transactions commerciales, mais pour ce qui est de l'appui donné aux chemins de fer Nationaux, ces chiffres indiquent avec précision la tendance des affaires au ministère des Transports. C'est là un fait concret qui résulte de l'attitude prise à la suite des recommandations du Comité de l'an dernier.

L'impression générale en ce qui concerne le montant d'affaires du ministère des Transports et la mienne, comme peuvent probablement l'expliquer les autres ministres qui sont responsables d'une circulation plus considérable que celle dont dispose notre ministère, c'est qu'il existe bien des facteurs qui pourraient être pris en considération lorsqu'il s'agit d'une question de ce genre. Je puis dire simplement, à titre de ministre des Transports, que le Gouvernement n'a pas adopté d'attitude définie à ce sujet, ni donné de directives aux ministères quant au mouvement de la circulation dont chacun d'eux est responsable.

Je comprends qu'il y a quelques années on a déclaré que les affaires devraient être partagées de moitié. Je ne suis pas sûr que cette règle ait été suivie à la lettre lorsqu'on tient compte de tous les facteurs. Mais je tiens à répéter de nouveau que, si le Comité le désire, je suis prêt à faire des représentations auprès du Conseil pour l'amener à considérer, lorsque les circonstances le permettront, l'élimination de toutes les déclarations et de toutes les directives qui ont été données sur le partage égal de la circulation entre les deux réseaux ferroviaires, et laisser les deux compagnies régler leurs propres problèmes avec les divers ministères du Gouvernement. Je ne crois pas pouvoir aller plus loin. Mon ministère ne s'intéresse pas beaucoup au volume de la circulation, car nous n'avons pas grand'chose à expédier. Voilà l'attitude prise par le ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Howe, adresserez-vous quelques mots au Comité? Je crois que le Comité veut obtenir un exposé général des considérations qui ont cours relativement à la circulation sur les deux réseaux ferroviaires.

L'hon. M. HOWE: Je puis vous dire qu'avant la création du ministère des Munitions et Approvisionnements, j'ai discuté les relations des compagnies de chemin de fer avec leurs deux présidents respectifs. Je leur ai exposé mon point de vue que la circulation devrait être libre d'agir d'une façon naturelle. J'ai dit

que nous établirions les nouveaux ateliers, les nouvelles industries à proximité des deux lignes de chemin de fer, si cela n'entraînait pas de dépenses additionnelles. Il est évidemment avantageux pour une industrie d'être à proximité des deux réseaux. Si cela ne faisait pas l'affaire du ministère, nous les établirions à proximité du chemin de fer qui convient le mieux ou en nous pliant aux autres circonstances, et le transport se ferait naturellement par la ligne de chemin de fer sur laquelle l'établissement se trouverait situé. Les deux réseaux ont exprimé leur satisfaction au sujet de cet arrangement et, quant à nous, nous n'avons aucunement essayé de régenter le mouvement de la circulation. Les démarcheurs des deux réseaux ont été libres de négocier avec les directeurs des diverses usines. Personnellement, je n'y ai aucune objection. Je ne me souviens pas de la lettre que M. Vaughan m'a écrite. Je crois avoir reçu une lettre de lui, peut-être deux. Pour ce qui est du ministère des Transports, en ce qui nous concerne, il n'existe pas de division étanche. Les envois prennent les lignes les plus avantageuses dans chaque cas.

M. GRAY: S'il existe des restrictions dans quelques-uns des ministères, vous êtes bien sûr qu'il n'y en a pas au ministère des Munitions et Approvisionnements?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. DONNELLY: Qu'on me permette de poser une question à la lumière de ce qui a été dit antérieurement. Lorsque la marchandise est expédiée d'un point de concurrence à un autre point de concurrence, qui décide de la route à suivre? Qui décide du chemin de fer à prendre?

L'hon. M. HOWE: Le gérant de la circulation du ministère. En ce qui me concerne, je suppose qu'il est normal dans un cas semblable, et vous le comprendrez facilement, de faire un partage plus ou moins égal entre les points de concurrence. Le gérant de la circulation prend cette décision pour s'éviter des ennuis et, par là même, la plus forte proportion des affaires va à la compagnie de chemin de fer qui possède le réseau le plus long et le plus grand nombre de points où il n'y a pas de concurrence. Je crois que c'est inévitable. J'estime que notre circulation se partage de cette façon. J'en ai causé avec notre gérant de la circulation et, suivant ses calculs, la circulation semble se diviser à peu près dans la proportion de 60 à 40, c'est-à-dire 60 pour les chemins de fer Nationaux et 40 pour le Canadien-Pacifique. Cette différence découle tout naturellement du fait que les chemins de fer Nationaux ont un réseau plus étendu que le Canadien-Pacifique et que leurs territoires sont exclusifs.

M. DONNELLY: Le fait a-t-il été vérifié?

L'hon. M. HOWE: J'ai demandé de le vérifier, samedi, lorsqu'on m'a appris que le Comité s'intéressait à la question. Bien qu'on n'ait pas eu le temps de faire une vérification exacte, le gérant de la circulation m'a exprimé l'opinion mentionnée plus haut quant au partage de la circulation.

M. SANDERSON: Monsieur le président, ai-je bien compris le ministre? A-t-il mentionné la proportion de 60 p. 100 aux chemins de fer Nationaux et de 40 p. 100 au Canadien-Pacifique?

L'hon. M. HOWE: C'est la proportion approximative. Je ne pourrais pas dire de 70 à 72 p. 100. Je crois que c'est à peu près la proportion.

M. DONNELLY: Le montant total des affaires?

L'hon. M. HOWE: Le montant total des affaires dans mon ministère.

M. DONNELLY: Pouvez-vous nous indiquer définitivement comment elles se répartissent d'un point de concurrence à un autre?

L'hon. M. HOWE: La compagnie de chemin de fer pourrait peut-être vous donner ce renseignement. Je ne crois pas que nous puissions le faire.

M. DONNELLY: Je considère le point important.

L'hon. M. HOWE: Il faut faire une analyse détaillée.

M. DONNELLY: J'admets que lorsqu'il s'agit du transport d'un point de concurrence à un point où il n'y a pas de concurrence, il ne saurait y avoir de problème. Le transport doit se faire par le réseau de l'endroit. Le Comité s'intéresse uniquement au transport d'un point de concurrence à un autre point de concurrence.

L'hon. M. HOWE: Ni l'un ni l'autre des réseaux n'a fait objection à la manière dont se fait le partage des affaires. Je crois que nous pouvons supposer que l'ensemble des affaires se partage assez bien entre les deux compagnies par rapport à la longueur de leurs réseaux.

M. HANSON: Monsieur le président, le ministre dit qu'il est en train de faire enquête sur cette question. Je me demande s'il voudra bien inscrire le renseignement au dossier lorsqu'il l'aura obtenu.

L'hon. M. HOWE: Franchement, je ne sais si nous avons assez de documents pour y arriver. C'est très difficile. Il nous faut vérifier chaque envoi en particulier, décider s'il y a concurrence ou non, et faire le total. Je suppose que le total atteindrait plusieurs millions de dollars, peut-être plus de cent millions de dollars. Ce serait un travail très considérable à entreprendre. La compagnie de chemin de fer serait mieux en mesure de le faire que nous.

M. HANSON: Je ne demande pas d'avoir un rapport absolument précis. Si nous avons des chiffres approximatifs, cela nous aiderait à poursuivre notre travail.

L'hon. M. HOWE: J'ai l'impression que le partage se fait à peu près comme je l'ai dit.

M. NICHOLSON: Prenez les envois de marchandises de Winnipeg à Montréal pendant l'espace d'une année. Cela représenterait-il trop de travail?

L'hon. M. HOWE: Nous y arriverions probablement, lorsque cette marchandise provient de deux ou trois usines. Mais le relevé de tous les envois exigerait une grosse somme de travail. Je vais m'informer afin de voir ce qui peut être fait. Je vais demander à nos préposés à la circulation de retracer les envois autant que possible, surtout les envois de Winnipeg à Montréal, et de voir ce qui peut être fait à ce sujet.

M. POULIOT: Quelle compagnie a la route la plus courte de Montréal à Halifax?

L'hon. M. HOWE: Le nombre de milles du parcours de Montréal à Halifax?

M. POULIOT: Est-ce la compagnie des chemins de fer Nationaux ou le Canadien-Pacifique?

L'hon. M. HOWE: Je crois que le plus court serait probablement une combinaison des chemins de fer Nationaux et du Canadien-Pacifique.

M. POULIOT: La différence n'est pas grande?

L'hon. M. HOWE: Le tarif est le même. Le mouvement du trafic est à peu près le même et nous n'attachons pas une grande importance au nombre de milles. Cela ne nous intéresse pas.

M. POULIOT: Mais il existe une légère différence dans le nombre de milles?

L'hon. M. HOWE: Oui. Je ne sais vraiment pas quoi répondre à ce sujet. J'estimerais que la ligne qui traverse le Maine est probablement la plus courte.

M. MAYBANK: Quelle ligne dites-vous?

L'hon. M. HOWE: Celle qui traverse le Maine.

M. SANDERSON: Monsieur le président, lorsque le Comité s'est réuni l'an dernier, quelques chiffres lui ont été fournis, par monsieur Armstrong je crois. Il s'agissait du rapport de l'an dernier concernant les transactions du Gouvernement avec les deux réseaux ferroviaires. On ne nous a pas fourni de chiffres cette année, du moins nous n'en avons pas vus. Avez-vous les chiffres en question pour cette année?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur. Ces chiffres ont été déposés à la Chambre des Communes. Ils n'ont pas été fournis par la compagnie de chemin de fer, mais bien par le ministère. Nous avons simplement utilisé le relevé officiel déposé à la Chambre des Communes.

Le PRÉSIDENT: Parlez un peu plus fort, s'il vous plaît, monsieur Armstrong.

M. ARMSTRONG: Je dis que nous avons simplement utilisé les chiffres du relevé officiel qui a été déposé à la Chambre des Communes.

L'hon. M. HOWE: Si l'on me permet de faire une autre affirmation, j'aimerais dire qu'à mon avis la situation est beaucoup trop sérieuse présentement pour se soucier outre mesure des questions de concurrence. Comme question de fait, les deux réseaux transportent en pratique tout ce que la capacité de leurs moyens leur permet de transporter. Je ne vois pas pourquoi nous devrions nous inquiéter, en temps de guerre, de savoir si l'un des réseaux ferroviaires réalise quelques dollars de plus que l'autre réseau. A titre de ministre des Munitions et Approvisionnement, je ne crois pas que je m'attarderais beaucoup sur ce point. Je sais que lorsqu'il s'agit de compagnies privées, nous ne nous inquiétons pas beaucoup de savoir si une compagnie fait plus d'affaires qu'une autre. Ce qui nous intéresse, c'est de savoir si, en fin de compte, nous pouvons obtenir le maximum de production des deux réseaux. Je crois que c'est le devoir des chemins de fer de notre pays de donner du service et de rendre ce service agréable à ceux qui ont de la marchandise à expédier, afin d'obtenir des affaires en conséquence. Je n'imagine pas qu'en une époque comme la nôtre, ce soit le devoir du Gouvernement de dresser des divisions arbitraires.

M. MAYBANK: Je répondrai à cela par un mot. Je ne puis laisser passer cette remarque sans y répondre. Il ne s'agit pas seulement de dollars et de cents. Il s'agit du problème des chômeurs.

L'hon. M. HOWE: Quels chômeurs?

M. MAYBANK: Comme question de fait, il y a des employés de chemin de fer qui désirent nous fournir des renseignements à ce sujet, d'après ce qu'on nous a dit. L'impression générale est que les chemins de fer Nationaux ont du chômage alors que l'autre compagnie de chemin de fer a un besoin pressant d'hommes. C'est une façon entre autres de répondre à ce qui a été dit. Il ne s'agit pas seulement de dollars et de cents pour le moment.

L'hon. M. HOWE: Comme question de fait, messieurs, il n'existe pas de chômage au pays aujourd'hui. Montrez-moi un millier de chômeurs aujourd'hui et je vous indiquerai exactement où ils peuvent trouver de l'emploi à des salaires excellents. Notre pays est partout à court de travailleurs.

M. MAYBANK: Très bien.

M. SHAW: Monsieur le président, j'aimerais demander à monsieur Howe si son affirmation s'applique aux ouvriers inexpérimentés aussi bien qu'aux ouvriers expérimentés.

L'hon. M. HOWE: Aux deux.

M. SHAW: Cela semble contredire une nouvelle annoncée récemment à la radio—et je crois qu'elle était autorisée par la censure—à l'effet que le chômage a augmenté de 5 p. 100 au pays depuis janvier.

M. DONNELLY: Qui a dit cela?

M. SHAW: La nouvelle a été annoncée par le poste CFBN, de Calgary, il y a environ trois semaines. Si elle est exacte, je ne pense pas que vos chiffres au sujet du chômage puissent tenir.

L'hon. M. HOWE: Si vous pouvez m'envoyer mille hommes à Ottawa, il me fera grand plaisir de les employer à Sudbury aujourd'hui même. Si vous m'en envoyez cinq mille, je leur trouverai de l'emploi à Arvida.

M. SHAW: Vous emploieriez des ouvriers expérimentés mais vous n'accepterez pas des hommes inexpérimentés, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Je trouverai de l'emploi à des journaliers, à des hommes qui travaillent au pic et à la pelle.

M. SHAW: Il me fait grand plaisir d'apprendre cela, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Monsieur Vaughan tient à faire une déclaration qui, d'après lui, va éclaircir les choses et abréger la discussion.

M. VAUGHAN: Je vais me lever, messieurs, afin que vous puissiez bien m'entendre. J'ai cru qu'en faisant une déclaration, j'éclairerais peut-être la situation

quant à la situation des chemins de fer Nationaux du Canada. Il me semble que les chiffres qu'on pourrait soumettre ici n'auraient guère de signification, car ils incluraient toutes les affaires des ministères, celles qui entraînent de la concurrence comme celles où il n'y a pas de concurrence. Naturellement, comme notre réseau est beaucoup plus considérable que le Canadien-Pacifique, nous avons beaucoup plus de territoire où il n'existe pas de concurrence. Ce territoire nous appartient exclusivement. Le territoire du Canadien-Pacifique où il n'y a pas de concurrence appartient aussi exclusivement à cette compagnie. Tout ce que nous demandons c'est qu'on laisse le champ ouvert et que, s'il existe aujourd'hui des instructions accordant au Canadien-Pacifique cinquante pour cent des affaires, ces instructions soient suspendues afin de laisser le champ libre aux deux réseaux ferroviaires.

M. POULIOT: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais dire un mot. M. Howe nous a dit: "Qu'importe une différence de quelques dollars en une époque comme la nôtre? La différence entre un tiers et la moitié est beaucoup plus que quelques dollars et il ne faut pas perdre cette différence de vue. Des milliers d'hommes pourraient trouver de l'emploi si l'on utilisait la différence entre le tiers et la moitié des transactions.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que le Comité désire continuer à écouter le témoignage des ministres. Je vais demander à monsieur Mulock de reprendre la parole.

L'hon. M. MULOCK: Permettriez-vous au colonel Ralston de passer le premier? Il aimerait à s'en aller ensuite.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

L'hon. M. RALSTON: Messieurs, cette question ne m'a été soumise que samedi. M. Vaughan a attiré mon attention sur cette question au mois de septembre de l'an dernier. A cette époque, il m'a soumis un mémoire, que je n'ai pas d'objection à vous montrer, et dans lequel il expose les motifs qu'il désire soumettre au ministère sur la réparation du fret. Je ne savais pas alors—je ne crois pas avoir jamais fait d'enquête—s'il y avait ou non un partage arbitraire du fret. J'ai fait enquête et j'ai appris qu'il y avait une entente en principe dans le ministère, entente qui remontait en 1933 et qui était basée en général sur un partage égal entre les deux compagnies de chemin de fer. J'allais dire que cette entente avait été plus négligée qu'observée, mais il n'en est pas ainsi. L'interprétation qu'on lui donna, en autant qu'elle fut mise en vigueur, fut qu'elle signifiait peut-être un partage égal en territoire où il y avait de la concurrence. Comme les chemins de fer Nationaux avaient plus de territoire sans concurrence, leurs chiffres d'affaires étaient plus élevés. Comme question de fait, j'ai appris de nos chefs que ce soi-disant règlement n'a pas été souvent mis en vigueur. Je veux parler en particulier du personnel, c'est-à-dire de ce qui concerne le transport des passagers. Je crois que leur façon de procéder consiste à combiner les deux compagnies de chemins de fer, lorsqu'il y a un déplacement, et à faire une distribution entre elles. J'ignore si les compagnies sont satisfaites, étant en concurrence, mais du moins mes chefs de service me disent que lorsqu'elles s'en vont, elles ne semblent pas désappointées du partage qui a été fait. J'ai fait étudier la question et je dois dire qu'il m'est impossible de parler en me basant sur un calcul précis. J'ai demandé au surintendant des finances de faire de son mieux à ce sujet et je crois que je suis raisonnablement près de la vérité lorsque je dis que le montant qui a été payé aux deux réseaux, ou le montant qui a permis aux deux réseaux de réaliser des bénéfices, est divisé à peu près dans la proportion de soixante à quarante, c'est-à-dire soixante pour les chemins de fer Nationaux et quarante pour le Pacifique-Canadien. Vous comprendrez qu'il faut obtenir les chiffres indiquant le montant total payé aux chemins de fer Nationaux et le montant total payé au Pacifique-Canadien. Ceci ne signifie que ces compagnies de chemin de fer retirent des bénéfices sur ce montant total parce que, dans tous les cas, si le transport a commencé sur l'un des réseaux, un certain montant doit

être payé pour la seconde moitié du transport sur l'autre réseau. Nous ne savons absolument rien à ce sujet. La seule façon pour vous d'obtenir ce renseignement serait de vous adresser aux compagnies de chemin de fer elles-mêmes. De même, dans le cas du transport qui commence, par exemple, sur une ligne des chemins de fer Nationaux—du moins en ce qui concerne les passagers—et qui continue par navire à vapeur du Pacifique-Canadien, le montant entier peut être payé aux chemins de fer Nationaux, mais ces derniers auront à payer le tarif de la navigation par eau au Pacifique-Canadien. La question est donc difficile à résoudre. On m'a conseillé d'obtenir une analyse détaillée qui vous donnera tous les renseignements désirés si vous croyez vraiment qu'une division méticuleuse s'impose entre les deux compagnies de chemins de fer. Il est très difficile d'obtenir des chiffres qui vous indiqueront quelle a été la situation exacte, et je ne fais que vous répéter dans les grandes lignes ce que m'ont dit mes chefs de service, c'est-à-dire que le résultat est à peu près de 60 à 40. Ce qui veut dire que le paiement s'effectue en réalité dans la proportion de 60 à 40. Je tiens simplement à dire que la question de la concurrence est la seule qui puisse faire l'objet d'une discussion entre les deux compagnies de chemin de fer, c'est-à-dire qu'il n'y a rien à faire là où une compagnie de chemin de fer possède un territoire exclusif. Cette compagnie doit recevoir les affaires de toute façon. Tout porte sur la question de la concurrence. Je puis dire brièvement, comme M. Cardin, que je n'ai pas du tout discuté de cela au Conseil. En fait, je n'ai pas la moindre objection contre l'abandon de toute division tacite des affaires par moitié entre les concurrents, si d'après vous c'est une bonne chose. Cependant j'aimerais d'abord débattre cette question avec mes collègues. Ce ne sera pas une directive à mes fonctionnaires, car je ne me préoccupe pas de ce qu'ils font, pourvu qu'ils obtiennent un service efficace, bon marché, aussi rapide que possible et que les marchandises soient transportées, mais je prévois que si je ne renseigne pas le fonctionnaire sur la division à faire, ou si je refuse de lui donner aucune indication il trouvera sa propre solution, et là où le service est égal, la distance égale et le temps égal, j'imagine que vous ne trouverez aucun changement dans la situation actuelle, et qu'il y aura partage égal, parce que c'est ce qu'il y a de plus facile sous le régime d'un compromis. Mais je serais parfaitement satisfait, avec la connaissance que j'ai de mes fonctionnaires, de leur laisser entière liberté de faire ce qu'ils pensent de mieux quant au partage du trafic, en ayant seulement en vue la commodité d'expédition, la qualité du service et le coût.

M. GRAY: Quelles étaient les instructions que vous avez mentionnées plus tôt d'un partage à parts égales? Étaient-elles écrites?

L'hon. M. RALSTON: En 1933.

M. MAYBANK: Elles sont écrites.

M. GRAY: De qui venaient-elles?

L'hon. M. RALSTON: En 1933.

M. POULIOT: Elles n'ont pas été modifiées depuis?

L'hon. M. RALSTON: Elles n'ont pas été modifiées dans le sens de changer le texte.

M. DONNELLY: Était-ce seulement au sujet des endroits où il y avait concurrence?

L'hon. M. RALSTON: Je vous donne seulement ce qui a été fait. Elles n'ont pas été suivies de cette façon; c'est-à-dire qu'on n'a pas mis en commun toutes les recettes des deux chemins de fer. La lettre peut se rapporter à cela. Elle venait du quartier-maître général, en date du 24 juin 1933.

M. GRAY: Elle s'adressait à tous...

L'hon. M. RALSTON: Les agents de district.

M. DONNELLY: Cela s'applique-t-il seulement aux marchandises, ou à tous les services de chemins de fer?

L'hon. M. RALSTON: Cela s'applique aux voyageurs et aux marchandises.

M. GRAY: Pouvons-nous comprendre, monsieur le ministre, que telle que la question se pose maintenant, vous seriez prêt, dans la mesure où cela vous regarde personnellement, à abandonner ou enlever toutes les restrictions en tant qu'elles s'adressent aux fonctionnaires de votre ministère?

L'hon. M. RALSTON: Je ne les enlèverais pas du dossier, je les suspendrais temporairement.

M. HANSON: Cette entente d'un partage égal fut faite en 1933. Je m'en souviens parce que je faisais partie du Comité en ce temps-là. Pourriez-vous me dire si on a tenu compte de la distance en milles, des employés et le reste?

Le PRÉSIDENT: L'honorable M. Ralston fait une déclaration, comme vous le voyez. C'était en 1933.

L'hon. M. RALSTON: Oui, en juin de cette année-là. Comme je vous le disais, le partage entre les différents chemins de fer est entièrement laissé à la discrétion du D.S.C. ou du quartier-maître général. Je vais voir à ce qu'avant longtemps le ministre fasse une déclaration à ce propos.

M. MAYBANK: Vous disiez que vous aviez là un mémoire de M. Vaughan; seriez-vous prêt à le laisser au dossier de ce Comité, y verriez-vous des objections?

L'hon. M. RALSTON: Il est intitulé "Mémoire des raisons de voyager et d'expédier par le Canadien-National". Il n'y aurait pas de difficulté en ce qui concerne M. Vaughan; il y a quelques notes à mon usage personnel dans le haut. Je regrette que je n'en aie pas de copie en ce moment, mais j'en ferai envoyer une au Comité.

M. MAYBANK: Je comprends d'après ce que M. Vaughan a dit ce matin, que ses représentations et toutes les représentations du Canadien-National visaient à obtenir plus de liberté et à faire abandonner la règle du partage par moitié; ai-je bien compris? Y fait-on allusion dans ce mémoire?

L'hon. M. RALSTON: Non, M. Vaughan dans ce mémoire... Vous feriez bien de consulter le mémoire. Le mémoire indique la proportion que le Canadien-National croit lui revenir.

M. POULIOT: Nous laisserez-vous votre mémoire?

L'hon. M. RALSTON: Je n'en ai point. Je n'ai écrit aucune lettre à ce sujet.

M. MAYBANK: N'avez-vous pas répondu oralement alors?

L'hon. M. RALSTON: Non, pas du tout. Je croyais que le partage de 60 p. 100 contre 40 p. 100 était à peu près juste.

M. DONNELLY: Cette division 60-40 s'applique-t-elle seulement aux voyageurs et aux marchandises?

L'hon. M. RALSTON: Elle s'applique aux voyageurs, marchandises, télégrammes, câblogrammes, etc.

M. DONNELLY: Pourriez-vous nous donner en détail cette division pour les voyageurs, les marchandises, etc.?

L'hon. M. RALSTON: Non, je ne le puis pas. J'ai dit au commencement que je n'ai pas de rapport spécial là-dessus. L'employé qui a fait les calculs dit qu'il pensait que la division du trafic sur les lignes sans concurrents entre en ligne de compte; il va jusqu'à dire que c'était un partage à peu près par moitié. Quand il y a une ligne concurrente, le Canadien-National reçoit environ 60 p. 100 et le Canadien-Pacifique, 40 p. 100.

M. SANDERSON: Serait-il dans l'ordre de lire la lettre et de la mettre au dossier?

M. GRAY: Il va la mettre au dossier.

M. SANDERSON: Pardon?

M. GRAY: M. Ralston dit qu'il va mettre cette lettre au dossier.

M. MAYBANK: Elle ne sera pas seulement classée comme document mais fera partie du dossier?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'elle devrait faire partie du dossier.

M. MAYBANK: Elle devrait être imprimée dans le dossier.

Le PRÉSIDENT: Si le ministre permet qu'elle soit au dossier, elle peut paraître au procès-verbal.

L'hon. M. RALSTON: Ce mémoire n'est pas marqué "personnel".

M. MAYBANK: Je désire l'avoir au dossier seulement pour n'avoir pas besoin de le chercher ailleurs pour le consulter.

M. DONNELLY: Monsieur le président, je propose qu'on l'imprime dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: C'est entendu, il fera partie du dossier.

M. JACKMAN: D'après les paroles du ministre, je comprends que les affaires du Gouvernement sont réparties à peu près 60-40—60 p. 100 au Canadien-National et 40 p. 100 au Pacifique-Canadien. Dans le procès-verbal de l'an dernier, page 119, M. Fraser questionné, a dit:

Autant que nous pouvons le juger, les réseaux se partagent le trafic officiel dans la proportion de 45 à 55. Le Canadien-National reçoit au maximum 55 p. 100.

Et M. Vaughan a fait des représentations à différents ministres sur ce trafic. Ses chiffres devaient être assez exacts. Voudrait-il faire connaître au Comité les notes qu'il a à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous n'avons rien de semblable dans nos dossiers, car l'argent versé au chemin de fer concurrent ne figure que dans les dossiers du Gouvernement. Nous n'avons aucun moyen de savoir le total des services payés par le Gouvernement au Canadien-Pacifique.

M. JACKMAN: Qu'est-ce qui vous donne cette impression que le Canadien-National ne reçoit pas une juste proportion des affaires?

M. VAUGHAN: Les rapports de nos différents préposés à la circulation à travers le pays depuis Vancouver jusqu'à Halifax. Il y a certaines affaires qui nous échappent et qui, à notre avis, devraient nous revenir. Mais, comme je l'ai dit plus tôt, nous ne demandons aucune faveur. Nous avons droit à plus de 60 p. 100 des affaires du pays parce que nos lignes sont plus longues et que nous couvrons plus de territoire sans concurrence. Ceci ne fait aucun doute. Ce que nous demandons est d'enlever les restrictions et laisser le champ libre. Les fonctionnaires de certains ministères du Gouvernement ont l'impression qu'ils ont le devoir de veiller aux intérêts du Canadien-Pacifique dans la mesure de 50 p. 100. Nous ne demandons pas de protection; nous disons: enlevez cette restriction et nous courrons le risque d'obtenir les affaires auxquelles nous avons droit.

M. JACKMAN: Vos renseignements sembleraient indiquer que les fonctionnaires des ministères n'obéissent pas à cette directive du Gouvernement selon laquelle votre chemin de fer recevait 60 p. 100 et l'autre 40 p. 100.

M. VAUGHAN: Oui; mais très fréquemment, quand nos fonctionnaires rencontrent ceux des différents ministères, ceux-ci répondent: mais, nous sommes libres jusqu'à un certain point seulement, il y a des affaires supplémentaires que nous aimerions vous passer, mais il y a cet ordre qui nous limite et nous ne pouvons pas aller au-delà.

L'hon. M. HOWE: Est-ce que cela est déjà arrivé en ce qui concerne le ministère des Munitions et Approvisionnements?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

L'hon. M. RALSTON: M. Vaughan peut-il me nommer un fonctionnaire du ministère de la Défense nationale qui lui a déjà fait cette réponse? Je m'expose peut-être à une rebuffade en demandant cela.

M. VAUGHAN: Je pense que M. Fraser peut répondre.

Le PRÉSIDENT: M. Fraser va répondre.

M. FRASER: On m'a fait rapport de la chose à moi-même, monsieur le président, assez fréquemment.

L'hon. M. RALSTON: Le colonel est ici, il nous le dira.

M. POULIOT: Ce que vous ignorez, monsieur Vaughan, c'est que...

M. DONNELLY: Une minute, nous avons un témoin à interroger, en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini l'interrogatoire, messieurs?

Quelques MEMBRES: Non.

M. MAYBANK: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Un instant; il y a un peu de confusion. Il y a un témoin sur la sellette, et il y en a qui veulent lui poser d'autres questions.

M. HANSON: Oui, c'est le gérant de la circulation du ministère de la Défense nationale.

Le PRÉSIDENT: Oui, au sujet du ministère de la Défense nationale.

L'hon. M. RALSTON: J'ai demandé au colonel Lawson et à M. Fraser, si quelque fonctionnaire du ministère de la Défense leur avait déjà fait une réponse semblable et ce dernier dit que cela lui avait été signalé. Je me demande si le colonel Lawson peut nous dire s'il a déjà fait lui-même une semblable réponse?

Le colonel LAWSON: Monsieur le président, je me souviens avoir déjà entendu la même chose. Je m'occupe surtout du transport des voyageurs. Vous comprenez qu'il y a d'autres départements dans notre ministère; par exemple: le Corps d'intendance royal canadien, qui a ses dépôts dans toute l'étendue du pays d'un océan à l'autre. Mais quand il s'agit de voyageurs, nous avons l'habitude, comme le colonel Ralston l'a dit, d'inviter les représentants des chemins de fer à notre bureau de la circulation quand on prévoit des mouvements de troupes, et nous arrangeons amicalement le partage des affaires de la meilleure manière possible, selon les circonstances.

Je parlais de cette question au colonel Ralston ce matin, et j'ai eu le malheur de lui dire que les deux chemins de fer s'en allaient satisfaits. Il m'a dit que je mentais. Ce que j'aurais dû dire en vérité, c'est qu'ils s'en allaient apparemment satisfaits. Mais quant aux expéditions de marchandises, monsieur le président, on ne m'a signalé aucun cas où les expéditeurs avaient été obligés de s'en tenir à la limite de 50 p. 100.

L'hon. M. RALSTON: Je ne veux ajouter qu'un mot au sujet de cette déclaration. Je ne veux pas que le Comité croie au sujet de la proportion de 60 à 40 qu'on m'a donnée, qu'il faille une révision pour la rendre exactement possible. M. Fraser a montré qu'il pensait que la répartition des affaires était à peu près de 55 à 45. Je ne suis pas en mesure de le contredire; il peut avoir raison de penser ainsi. Nous n'avons sur nos registres que la somme payée à chaque chemin de fer. Nous ne savons pas quel montant est passé d'un chemin de fer à l'autre pour le trafic sur voies doubles. Nous devons l'estimer d'une manière approximative.

M. JACKMAN: Naturellement je n'ai pas mis en doute la déclaration du ministre de la Défense nationale (l'hon. M. Ralston). Je voulais seulement me renseigner sur le point de vue des dirigeants du chemin de fer eux-mêmes. Et apparemment M. Fraser a fait cette déclaration qu'il y avait une règle bien définie; mais j'aimerais citer ses paroles de l'an dernier d'après le procès-verbal page 129:

Les deux chemins de fer, voyez-vous, sollicitent aujourd'hui le trafic de l'Etat tout comme ils solliciteraient n'importe quel autre trafic. Du point de vue des chemins de fer, la clientèle de l'Etat provoque une forte concurrence, tout comme celle de n'importe quelle autre entreprise. Aux yeux des chemins de fer c'est tout simplement un autre client, à moins que vous ne releviez ici et là l'opinion qui prévaut dans certains ministères que le trafic du ministère devrait être partagé également entre les chemins de fer sur une base de pourcentage. Vous constaterez cela dans certains ministères.

Je pense que M. Fraser devrait rendre ses remarques très explicites; et s'il a cette impression, et elle est bien fondée, il devrait en faire ressortir toute la valeur devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Jackman, puis-je remarquer que le Comité interroge le colonel Ralston en ce moment. Je ne sais pas si nous avons terminé ou non. Nous avons questionné incidemment un ou deux témoins à la demande des membres. Désirez-vous que M. Fraser soit appelé maintenant? Si nous avons terminé l'interrogatoire de M. Ralston, il nous fera plaisir de questionner cet autre témoin; mais procédons avec autant de méthode que possible. En conséquence, je demande au Comité si l'interrogatoire du colonel Ralston est terminé.

M. POULIOT: J'ai encore une couple de questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. POULIOT: Considérez-vous, colonel Ralston, que les chauffeurs, serre-freins et autres employés de chemin de fer se livrent à un travail de guerre?

L'hon. M. RALSTON: Je vous demande pardon.

M. POULIOT: Considérez-vous que les chauffeurs, serre-freins et autres employés de chemin de fer se livrent à un travail de guerre?

L'hon. M. RALSTON: Tout travail qui se rapporte à la poursuite de la guerre est un travail de guerre. Mais je ne crois pas qu'il faille ranger ceux qui s'y livrent parmi les combattants.

M. POULIOT: Non, mais, à votre avis, ne faut-il pas que les hommes qui se livrent à ce travail soient en bonne santé?

L'hon. M. RALSTON: Pardon?

M. POULIOT: En bonne santé.

L'hon. M. RALSTON: En bonne santé, dites-vous?

M. POULIOT: Oui.

L'hon. M. RALSTON: Mais certainement.

M. POULIOT: Votre ministère n'appelle-t-il pas sous les drapeaux les chauffeurs et serre-freins qui ont déjà accompli une partie de leur instruction militaire?

Le PRÉSIDENT: Il me semble que ces questions ne se rapportent aucunement aux délibérations en cours.

M. POULIOT: Mais, monsieur le président, comme le témoin n'a pas été assigné au moyen d'un subpoena *duces tecum*, cela signifie qu'il n'a pas été cité devant nous pour être interrogé sur un point à l'exclusion de tout autre. Les questions que je lui ai posées intéressent son ministère et le Canadien-National.

Le PRÉSIDENT: En réalité, nous nous occupons, dans le moment...

M. POULIOT: Je discute...

Le PRÉSIDENT: La question à l'étude dans le moment est la façon dont le trafic du Gouvernement est réparti entre les deux réseaux.

M. POULIOT: Je discute l'ingérence du ministère de la Défense nationale dans l'administration des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Si le ministre consent à vous répondre, posez votre question, du moment que cela ne prolongera pas le débat. Mais, vous vous écarterez de la question à l'étude.

M. POULIOT: Je ne veux pas aller à l'encontre de vos désirs, monsieur le président, mais, avec votre permission, je poserai au témoin la question suivante: ne croyez-vous pas que le fait de rappeler à l'instruction militaire des chauffeurs ou serre-freins expérimentés cause quelque inconvénient aux chemins de fer?

L'hon. M. RALSTON: Tout dépend du nombre de ceux qui entrent dans cette catégorie et des facilités dont nous disposons pour leur instruction militaire. La Loi sur la mobilisation des ressources nationales prévoit l'ajournement de l'instruction militaire des employés essentiels dont la nécessité est prouvée. Cette loi n'est pas appliquée par le ministère de la Défense nationale, mais bien par le ministère des Services nationaux de guerre.

M. POULIOT: A mon sens, les emplois de cheminots ne peuvent être confiés aux malades de l'hôpital Lady Grey ou du sanatorium du lac Edouard. Ces

derniers ne peuvent devenir serre-freins ou chauffeurs et il me semble bien que ceux qui sont inaptes au service militaire sont également inaptes à ces emplois. N'êtes-vous pas de cet avis?

L'hon. M. RALSTON: Comme cette question regarde les chemins de fer, je leur laisse le soin de se prononcer.

M. SHAW: Monsieur le président, je ne suis pas sûr que ce soit le moment de soulever le point que je désire signaler. Il s'agit du déplacement des Japonais, et je me suis laissé dire que certains de ces Japonais sont employés par les chemins de fer à l'amélioration de sections de voie ferrée, et qu'en certains cas, ils sont logés dans des wagons. Cette information n'est peut-être pas véridique. Je voudrais savoir quelle a été la part accordée au Canadien-National relativement au transport de ces Japonais, et j'aimerais également obtenir quelques éclaircissements sur les faits que je viens d'exposer.

M. VAUGHAN: Nous n'employons pas de Japonais. Le ministère du Travail nous a demandé de loger un certain nombre de Japonais dans des wagons à couchettes jusqu'à ce que soit achevé le local qu'ils devront occuper tant qu'ils travailleront à la construction de routes voisines de nos voies ferrées.

M. SHAW: Je tiens à faire remarquer que je ne voulais pas critiquer l'embauchage de cette main-d'œuvre. Y a-t-il de ces Japonais embauchés ailleurs, à Jasper, par exemple?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. MAYBANK: Il est évident, ce me semble, que nous devons demander des éclaircissements à M. Fraser. Comme il sera une heure dans quelques minutes, nous ne pourrons pas accomplir beaucoup de travail; je crois donc qu'il serait temps de lever la séance.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a-t-il fini d'interroger le colonel Ralston? Désirez-vous qu'il revienne cet-après-midi?

M. MAYBANK: En ce qui me concerne, sa présence ne serait requise que si un point l'intéressant particulièrement était soulevé; mais je ne voudrais pas requérir sa présence s'il devait être retenu ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Très bien, suspendons la séance jusqu'à 4 heures.

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Symington est revenu cet après-midi au prix de grands dérangements personnels. Il importerait qu'il puisse repartir aujourd'hui même, si possible. Si quelque membre du Comité désire lui poser des questions, nous l'appellerons immédiatement afin de ne pas le retenir indûment.

M. NICHOLSON: M. Maybank voulait l'interroger.

Le PRÉSIDENT: J'ai consulté M. Maybank et il m'a dit qu'il ne tenait pas particulièrement à interroger M. Symington.

M. McCULLOCH: Que M. Symington compare maintenant.

M. H. J. SYMINGTON est rappelé.

Le PRÉSIDENT: Aviez-vous un exposé quelconque à faire?

M. SYMINGTON: Non. A la fin de la séance, j'ai vu M. Maybank dans le corridor et lui ai dit que croyant avoir terminé ma déposition, j'avais pris quelques rendez-vous à Washington. Il a répondu: "Je n'y vois pas d'inconvénient, mais il se peut que d'autres membres du Comité aient des questions à vous poser."

M. Jackman:

D. Je me permettrai de poser une ou deux questions à M. Symington. Je déduis des témoignages rendus l'autre jour qu'une proportion de 80 p. 100 du trafic des Lignes aériennes Trans-Canada est attribuable, directement ou indirectement, à la guerre.—R. Oui.

D. Je crois qu'il en a déjà été question, très brièvement, c'est vrai, mais comment l'entreprise pourra-t-elle survivre après la guerre si ce que vous appelez les sources normales de trafic disparaissent dans une proportion de 80 p. 100; j'entends par là le trafic attribuable à la guerre. Comment pourrez-vous obtenir un trafic suffisant pour faire vivre l'entreprise que vous développez ainsi?—R. Naturellement, nous vivons à une époque où l'on n'est sûr de rien, mais il me semble que si nous démontrons au public les avantages du voyage par air, et si nous tenons compte du fait qu'avant le surcroît d'activité amené par la guerre, notre entreprise était déjà en voie d'expansion et qu'aujourd'hui nous nous voyons, à regret, forcés de refuser un fort volume de trafic civil, nous avons lieu de nous montrer optimistes. A tort ou à raison, nous entretenons cette opinion. Avant la guerre, et même au début des hostilités, alors que le trafic militaire n'était pas ce qu'il est aujourd'hui, notre entreprise était en bonne voie de prospérité. La question se résume à faire l'éducation du public. Nous avons créé un service du trafic qui s'en est occupé. Ce service s'est mué aujourd'hui en un service de renseignements chargé d'expliquer aux usagers de l'avion pourquoi nous sommes forcés de leur refuser des places et de leur demander d'attendre que nous puissions mettre un appareil à leur disposition, et ainsi de suite. Je crois qu'au Canada, pays où les distances sont considérables, la faveur dont jouit ce nouveau mode de transport amènera la multiplication de nos services; rappelez-vous qu'après la guerre les avions seront encore bien plus perfectionnés et que leur prix d'achat sera considérablement réduit à cause de l'énorme capacité productive des usines d'aluminium et des avionneries.

D. Sur quel parcours le trafic est-il le plus dense? Est-ce entre Toronto et Ottawa, et entre Montréal et Ottawa?—R. En ce qui concerne le chargement, le trafic est le plus dense sur le parcours transcontinental, mais nous avons certaines lignes courtes, de Montréal à Ottawa, par exemple, qui sont très encourageantes. Règle générale, je crois que les voyageurs empruntent le chemin de fer à moins qu'il ne faille effectuer très rapidement le voyage d'aller et retour. La ligne reliant Windsor à Toronto et à Ottawa est très fréquentée; ses avions sont pris d'assaut et il faut retenir sa place longtemps d'avance. Nous sommes actuellement à établir le service de Terre-Neuve et 85 places ont déjà été retenues. Certaines gens retiennent même leur place des mois d'avance. Les autorités de l'armée américaine nous ont laissé entendre qu'elles pourraient utiliser six places sur chaque avion du service. Il est évident que nous ne pourrions contenter tout le monde. Il s'agit d'un trafic aérien attribuable à la guerre.

D. Vous attendriez-vous à ce qu'il y ait assez de trafic pour justifier le maintien d'un service régulier entre le Canada et Terre-Neuve?—R. Certainement, monsieur. Permettez-moi de vous citer un exemple. Nous avons expérimenté avec le transport du courrier. Les dépêches transportées par avion arrivaient à destination en onze heures environ au lieu de onze jours par tout autre moyen. La *Dominion Iron and Steel*, une entreprise considérable, est très satisfaite de l'établissement de ce service avec Terre-Neuve. L'*International Pulp and Paper* désire que nos avions fassent escale à Stephenville parce que ses usines se trouvent à six milles de cet endroit. Tous ces gens ont la ferme conviction que, sans comprendre ses opérations transocéaniques, cette ligne fera ses frais. C'est leur opinion. Il est évident que, conformément aux accords conclus, nous pouvons discontinuer le service sur préavis de quelques mois, mais s'il est un service qui fasse épargner un temps incroyable aux voyageurs, c'est bien celui-là, à cause des particularités des autres moyens de transport.

D. Vous voulez faire de votre service du trafic autre chose qu'un simple service de renseignements. De quelles installations disposez-vous dans les différents centres pour la vente des billets aux passagers, et ainsi de suite? Vous utilisez les guichets du Canadien-National et vous avez, en plus, des bureaux établis ailleurs...—R. Dans les grands centres, nous avons en plus nos propres bureaux. Si quelqu'un retient une place par téléphone, le directeur général de la réserve des places en est immédiatement informé. Nous nous enquérons des passeports pour nous assurer qu'ils sont en règle, afin que les passagers n'éprouvent aucune difficulté à passer aux Etats-Unis. Nous informons nos clients de la position de l'avion et nous leur disons s'ils ont une place à bord de tel appareil ou si leur place est retenue sur un, deux ou trois autres. Nous leur expliquons la situation qui existe à l'égard des passages réquisitionnés et nous nous tenons constamment en communication téléphonique avec eux pour nous assurer qu'ils veulent toujours faire le voyage, qu'ils sont toujours sur la liste de ceux qui attendent, ou si, au moyen de quelque changement, il n'y a pas moyen de leur donner une place le lendemain, et ainsi de suite.

D. On m'a dit à plusieurs reprises que quelques-uns de ces bureaux étaient plutôt luxueusement aménagés et qu'ils représentaient une forte dépense pour Trans-Canada. Je crois que vous en avez un à Windsor, un autre récemment ouvert à Montréal, et un autre sur la Cinquième Avenue, à New-York. A Toronto, par exemple, je crois que vous vous contentez des guichets du Canadien-National...—R. C'est exact.

D. Avez-vous une idée des frais relatifs au fonctionnement des bureaux, c'est-à-dire des bureaux affectés à la vente des billets?—R. Je crois pouvoir vous renseigner sur ce point, mais permettez-moi de vous dire que par rapport aux autres lignes, ces frais sont remarquablement bas. Vous parlez de New-York. Notre bureau, là, se trouve dans une gare de chemin de fer. Nous payons un certain loyer, c'est vrai, mais le seul local que nous aurions pu nous procurer à meilleur compte était bien moins avantageusement situé. Nous n'avons pas de nouveaux bureaux à Montréal. Il avait été proposé de déménager notre bureau à l'édifice Dominion, mais je m'y suis opposé. J'ai dit que je n'y consentirais pas, étant donné les circonstances actuelles. Nos bureaux de Montréal sont exigus et encombrés, car il faut que les voyageurs s'y rendent avec leurs bagages; de là il leur faut prendre un autobus pour se rendre à l'aéroport. Puisque nous en sommes sur ce sujet, je vous dirai que les installations de notre service du trafic ne sont rien à côté de ce que nous avons l'intention d'accomplir lorsque nous nous mettrons en frais de rechercher l'encouragement du public.

D. Pouvez-vous nous dire ce que vous coûtent les bureaux affectés à la vente des billets?—R. Il me faudrait consulter mes documents.

D. Peut-être pourrais-je vous poser une autre question en attendant que vous ayez ce renseignement. Etes-vous d'avis qu'aucune compagnie de transport aérien ne pourrait subsister sans un contrat de transport des dépêches pour le compte du gouvernement?—R. Sans aucun doute. Je ne crois pas que la chose soit contestable, surtout au Canada où la population n'est pas considérable. Comme vous pouvez le constater d'après les pourcentages de chargement, 52 p. 100 de nos recettes proviennent du transport des dépêches et 48 p. 100, des autres services. Mais les autres services ont pris de l'expansion chaque année, et les tarifs de transport des dépêches ont été réduits au fur et à mesure de cette expansion. D'autre part, il faut bien se rappeler que le courrier a priorité sur tout, et s'il est trop volumineux, il faut laisser un siège inoccupé à cause des limites de chargement imposées à l'aéronef.

D. Je suppose qu'au point de vue exclusif de Trans-Canada, que l'entreprise soit considérée comme partie du réseau national ou comme un service de l'Etat, vous préféreriez avoir un contrat à tarif fixe au lieu d'un contrat stipulant une réduction des tarifs en cas d'augmentation des recettes pour l'ensemble

des services. Pouvez-vous, quant aux principes que vous aimeriez faire reconnaître dans le contrat conclu entre Trans-Canada et le ministère des Postes, offrir une suggestion susceptible de renseigner le Comité sur l'expansion éventuelle de Trans-Canada?—R. Ma foi, monsieur Jackman, vous soulevez là une question de principe. Le service assuré par le marché initial a été considéré, et avec raison, comme une entreprise nationale. Les chemins de fer Nationaux du Canada ne pourront jamais retirer plus que les intérêts sur les capitaux qu'ils ont placés dans l'entreprise. Du point de vue du réseau, cela peut ne pas être désirable, mais du point de vue national, la chose est des plus opportunes. Je n'ai aucun changement à suggérer pour le moment. Je considère que l'entreprise est nationale, c'est pourquoi je m'abstiens de vous offrir des suggestions. Il se peut qu'à l'avenir, nous ayons à opérer des changements. Si le courrier à transporter devient volumineux au point de nous empêcher de prendre des passagers, nous devrons mettre des avions supplémentaires en service. Vous vous rendez certainement compte que si le courrier ne nous rapporte que 52 p. 100 des recettes, nous ne pourrions pas mettre ces avions supplémentaires en service sans subir un déficit que l'Etat devra combler. Du moment que nous pouvons faire augmenter les services de voyageurs et autres en même temps que le courrier, c'est idéal; mais si le courrier devient proportionnellement plus considérable et si le rendement est inférieur aux dépenses, nous sommes en face d'un déficit, et à titre d'exploitants, nous préférons naturellement un surplus.

D. Combien d'agents de billets sont reliés au C.-N. et combien sont indépendants? Avez-vous ces chiffres?—R. Ils appartiennent tous au C.-N., je crois, sauf dans les grandes villes. Nous en avons un à l'hôtel du C.-N. à Halifax; nous en avons un à l'hôtel d'Ottawa et un autre à Montréal; il y en a un au Royal-York à Toronto et un autre à l'hôtel de Vancouver.

D. Vous n'êtes pas prêts à déposer les dépenses?—R. Non. J'ai une analyse ici, mais je ne sais si elle vous donnerait exactement ce que vous désirez: le loyer des bureaux, par exemple, est de \$19,325; les frais de déplacement et de trafic, \$53,342; les commissions aux agences, \$21,000; les autres frais de trafic, \$11,665. Je me demande si cela comprend tout, mais c'est ainsi que c'est réparti dans le bilan que j'ai devant moi.

D. Si un chemin de fer ou une autre ligne aérienne prend des passagers pour votre ligne, obtiennent-ils également une commission?—R. Une commission de 2½ p. 100.

D. Dans vos frais d'exploitation, vous avez encore \$3,011,315 au chapitre de l'exploitation et de l'entretien. Voulez-vous me dire quelle part a servi à l'entretien?—R. On m'a demandé de déposer des états, monsieur Jackman, et je l'ai fait. Ils vous donnent, je crois, l'analyse complète de toute l'affaire.

D. Pouvez-vous me dire sans trop de difficulté quels sont les totaux des comptes d'entretien et de dépréciation ou quel pourcentage ils représentent dans vos frais d'exploitation ou si on les trouvera dans le dossier?—R. Oui. C'est très long. A la page 5, vous trouverez (1) exploitation, entretien et dépréciation des avions; (2) exploitation, entretien et dépréciation des ouvrages au sol; services accessoires, frais d'exploitation, trafic et administration générale, et taxes en général.

D. Vous déposez cela?—R. C'est déjà déposé, oui.

Le PRÉSIDENT: Dois-je comprendre, monsieur Maybank, que vous désirez poser des questions à M. Symington?

M. MAYBANK: Monsieur le président, c'est moi qui ai demandé que M. Symington revienne ici. Depuis qu'il est revenu, j'ai eu avec lui des conversations dont il a déjà parlé ici aujourd'hui, et pour ma part mes difficultés sont résolues.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres points à discuter? Quelqu'un désire-t-il interroger M. Symington?

M. MAYBANK: Je crois en outre que si M. Symington n'avait pas eu hâte de témoigner, j'aurais pu avoir le renseignement un peu plus tôt ou j'aurais pu vérifier cela avant qu'il vienne ici. Je crois qu'il a été avocat si longtemps qu'il avait hâte d'être témoin.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est tout. Merci, monsieur Symington.

Messieurs, dans notre tâche d'entendre les chefs des départements, nous en sommes rendus ce matin au ministère des Postes. M. Mulock est ici et je suppose que le Comité désire l'entendre sans tarder.

L'hon. M. MULOCK: Monsieur le président, tout d'abord je tiens à déclarer qu'au ministère des Postes il n'est pas question de partager les affaires par moitié entre les deux chemins de fer. Le ministère doit utiliser les services de la compagnie qui peut donner le meilleur service au public. Je puis tout aussi bien vous donner les pourcentages, J'ai ici des chiffres qui montrent que depuis plusieurs années la différence diminue entre ce que reçoivent les deux chemins de fer. En 1941, le Canadien-National a fait pour \$3,194,375 d'affaires avec le ministère des Postes, soit 46.91 du total, et le Pacifique-Canadien en a fait pour \$3,615,577, soit 53.09 p. 100. Je pourrais dire que de 1931 à 1934, pendant la dépression, le Canadien-National réduisit ses services au point d'abandonner des transports de courrier représentant \$600,000 par année. Dans la même période, le Pacifique-Canadien perdit \$342,000 de courrier. Je vais vous indiquer les différences, si vous le voulez, à compter de 1935. En 1934-35, le Pacifique a reçu \$652,000 de plus; en 1935-36, il a reçu \$668,000 de plus; en 1936-37, \$655,000 de plus; en 1937-38, \$620,500 de plus; en 1938-39, \$581,000 de plus; en 1939-40, \$558,000 de plus; en 1940-41, \$545,000 de plus; en 1941-42, \$430,000 de plus. Ainsi vous pouvez voir que la différence diminue petit à petit. Je puis dire que l'an dernier, en 1941-42, le Canadien-National a reçu \$202,418 de plus pour le courrier que l'année précédente. Le Pacifique-Canadien a reçu \$87,811 de plus. Ainsi le Canadien-National obtient peu à peu une plus forte proportion des affaires. La différence de cette année et de l'an dernier représente un gain du Canadien-National sur le Pacifique-Canadien de plus de \$114,000. Une des principales raisons en est qu'il y a deux trains transcontinentaux du Pacifique-Canadien et un du Canadien-National. Nous étudions certains problèmes avec les dirigeants du Canadien-National et je crois que dans l'ensemble il y a progrès. Je ne sais si M. Fraser ou le président du Canadien-National seront de mon avis, mais ils admettront qu'ils obtiennent plus d'affaires.

Le PRÉSIDENT: Les deux chemins de fer participent aux affaires de la ligne principale?

L'hon. M. MULOCK: Oh! oui. Une des affaires payantes est le wagon-poste. Vu la rareté de matériel roulant à l'heure actuelle, je ne crois pas que le Canadien-National soit en mesure d'acroître ce service. Et puis il y a le problème du surcroît de courrier. La question se discute actuellement entre les dirigeants du Canadien-National et les hauts fonctionnaires des Postes. Voilà la situation en général. S'il y a d'autres questions auxquelles je puis répondre, je serai très heureux de le faire.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez rien autre chose à offrir que le courrier?

L'hon. M. MULOCK: Non.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, d'après le rapport que nous avons eu l'an dernier, le parcours du Canadien-National a été de 21,790 et celui du Pacifique-Canadien de 16,829; le Canadien-National a employé 75,000 hommes et le Pacifique-Canadien 53,000. Les dirigeants nous ont donné l'an dernier des chiffres relatifs à la difficulté d'avoir des wagons-poste. Nous avons ici le président du Canadien-National. Est-il vrai que le Canadien-National a de la difficulté à fournir tous les wagons-poste nécessaires sur la ligne principale?

M. VAUGHAN: Nous n'avons aucun surplus de wagons-poste actuellement. M. Fraser pourrait probablement vous renseigner mieux que moi sur le surcroît de courrier.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Fraser.

M. FRASER: Monsieur le président, nous sommes en pourparlers avec le ministère des Postes au sujet du surcroît de courrier. Nous lui suggérons six moyens. J'espère qu'il les adoptera tous. Je puis les lire pour le compte rendu si la chose est utile, mais je ne prévois pas de difficulté avec le ministère des Postes à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je ferais peut-être mieux de m'assurer si le Comité a fini d'interroger M. Mulock.

M. FRASER: Pardon. Je croyais qu'on avait fini.

M. JACKMAN: Monsieur le président, vous proposez-vous de nous permettre de poser des questions maintenant au sujet des contrats de courrier aérien et autres affaires connexes ou devons-nous ajourner cela à plus tard?

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous ferez mieux d'y aller tout de suite.

L'hon. M. MULOCK: J'aimerais avoir les dirigeants ici à côté de moi.

Le PRÉSIDENT: Nous interrogeons maintenant le ministère des Postes. Autant commencer tout de suite.

L'hon. M. MULOCK: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Je me demande si le ministère des Postes dirait au Comité combien il a dépensé en annonces dans le but de développer la poste aérienne, surtout en expédiant les gentilles petites lettres à quatre ou cinq couleurs qui encouragent l'emploi de la poste aérienne.

L'hon. M. MULOCK: Je crois avoir mes chiffres ici. Je ne puis vous dire si j'ai les détails qu'il faut pour cet article en particulier. Je ne savais pas que nous étudierions la poste aérienne, mais je crois pouvoir les trouver. La somme totale de toute la réclame pour le compte du service de poste aérienne a été de \$30,000.

M. JACKMAN: L'an dernier?

L'hon. M. MULOCK: Oui, l'an dernier. Pour l'an prochain, c'est \$20,000. Je tiens à le dire clairement. Je ne veux pas vous laisser penser que toute cette somme de \$30,000 a été dépensée pour les dépliants dont vous parliez. Je veux corriger cette impression tout de suite.

M. JACKMAN: C'est la somme que le ministère des Postes a dépensée pour annoncer son service de poste aérienne.

L'hon. M. MULOCK: Oui.

M. JACKMAN: Pourriez-vous donner des chiffres pour montrer si la poste aérienne a été profitable au ministère des postes l'an dernier?

L'hon. M. MULOCK: Je vais vous les donner depuis juillet dernier, mois par mois, si cela fait votre affaire.

M. JACKMAN: Ce serait pour une période d'environ 10 mois, n'est-ce pas?

L'hon. M. MULOCK: Depuis août jusqu'à la fin de mars. En juillet 1941, nous avons transporté 129,705 livres, ce qui nous a coûté \$263,040. La recette approximative du ministère a été de \$259,410, ce qui fait, pour ce mois, un déficit de \$3,630. En août, le transport du courrier aérien a coûté \$258,641 et a rapporté \$256,878, ce qui donne un déficit de \$1,763. En septembre, transport de 131,111 livres, à \$250,617; revenu approximatif, \$262,222, soit un surplus de \$11,605. Octobre, 133,092 livres à \$253,068; revenu approximatif, \$266,184; surplus de \$13,116. Novembre, 125,448 livres; coût \$236,766; recettes approximative, \$250,896; surplus, \$14,130. Décembre, 150,042 livres; coût \$237,202; recette approximative, \$300,084; surplus, \$62,882. Janvier 1942, 127,882 livres; coût \$249,085; recette approximative, \$255,764; surplus, \$6,679. Février, 120,786 livres; coût, \$226,058; recette approximative, \$241,572; surplus, \$15,514. Mars, 135,524 livres; coût \$253,682; recette approximative, \$271,048; surplus, \$17,366.

Je vous ai donné ces chiffres mois par mois, monsieur Jackman, pour vous mettre au courant. En 1938, le déficit a été de \$347,789 pour le ministère des Postes. En 1939, il a été de \$500,207. En 1940, il a atteint \$978,289, et en 1941 il était tombé à \$224,983. Si les courriers aériens continuent à augmenter —et ils augmentent, comme vous le voyez—ce service, à l'avenir, devrait rapporter des bénéfices.

M. JACKMAN: Sont-ce là les affaires de Trans-Canada seulement ou celles de toutes les lignes?

L'hon. M. MULOCK: Celles de Trans-Canada seulement.

M. JACKMAN: Comment partagez-vous le port de 6c. entre les services de l'air et ceux du sol?

L'hon. M. MULOCK: Quatre et deux.

M. JACKMAN: Quatre cents pour l'air?

L'hon. M. MULOCK: Et deux pour le sol.

M. NICHOLSON: J'aimerais avoir certains renseignements. Ce ne sont là que les affaires de Trans-Canada?

L'hon. M. MULOCK: C'est tout.

M. NICHOLSON: Les lignes secondaires sont-elles comprises?

L'hon. M. MULOCK: Rien que les lignes qui dépendent du National-Canadien.

M. NICHOLSON: Je sais, ce sont les chiffres de Trans-Canada. Pourriez-vous donner les autres chiffres?

L'hon. M. MULOCK: Ceux-ci ne concernent que les lignes aériennes Trans-Canada; ils portent sur nos affaires avec Trans-Canada.

M. DONNELLY: Prenez-vous des mesures pour assurer un service de courrier comme celui de Régina à Moose-Jaw par exemple?

L'hon. M. MULOCK: Oui.

M. DONNELLY: Et vous signez un contrat avec la Prairie Airways, par exemple, pour le transport du courrier?

L'hon. M. MULOCK: Mais elle n'est pas comprise dans ces chiffres.

M. DONNELLY: Je le sais, mais je vous demande si vous faites cela.

L'hon. M. MULOCK: Oui.

M. HAZEN: Quels taux payez-vous aux lignes aériennes privées pour transporter le courrier?

L'hon. M. MULOCK: Les taux varient. Il y en a une longue liste.

Le PRÉSIDENT: Voilà une question qui relève des Postes et qui doit être traitée lorsqu'on vote les subsides à la Chambre.

M. HAZEN: Tout ce que je voulais dire, c'est que M. Howe, je crois, nous a appris que son département payait le ministère des Postes; ou que le ministère des Postes payait à son département 45c. du mille pour le transport de ce courrier.

L'hon. M. MULOCK: A Trans-Canada.

M. HAZEN: Je croyais pouvoir demander au ministre ce que son département payait aux lignes privées pour transporter le courrier.

M. MAYBANK: Cela comprend une grande partie du pays.

L'hon. M. MULOCK: Vous voyez, les taux se fixent entre le ministre des Munitions et Approvisionnements et le ministre des Postes, d'après les opérations de l'année précédente.

M. HAZEN: Oui.

L'hon. M. MULOCK: Dans le cas des compagnies privées, c'est affaire de négociation. Souvent leurs taux sont bien plus bas.

M. JACKMAN: Le ministre des Munitions et Approvisionnements fait-il partie officiellement de l'arrangement conclu entre le ministère des Postes et les lignes aériennes Trans-Canada?

L'hon. M. MULOCK: Cela est réglé par le statut. Les deux ministres font une recommandation conjointe quant au tarif d'après les résultats d'exploitation de Trans-Canada pour l'année précédente.

M. JACKMAN: Je ne comprends pas pourquoi vous citez le ministre des Munitions et Approvisionnement.

Le PRÉSIDENT: Son portefeuille lui conserve son titre de ministre des Lignes aériennes Trans-Canada; il les administre de même que son propre ministère.

M. JACKMAN: Elles relèvent encore de lui?

Le PRÉSIDENT: Oui, assurément.

M. JACKMAN: Je croyais que leur administration relevait de M. Cardin.

L'hon. M. MULOCK: Non, elle a toujours relevé de M. Howe.

M. HAZEN: Si j'enfreins le Règlement, je puis poser ma question plus tard lors de l'étude des crédits des Postes. J'aimerais savoir le tarif payé aux lignes aériennes privées. Combien y en a-t-il et quels tarifs le ministère des Postes leur paie-t-il?

L'hon. M. MULOCK: Ce ministère les paie lorsqu'elles ont des contrats de transport de courrier, mais je ne crois pas qu'elles soient nombreuses.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous dire quelles sont les sommes payées aux lignes privées?

Le PRÉSIDENT: Cela n'est-il pas connu? Nous devrions abattre plus de travail. Votre question vise un point tout à fait hypothétique. Nous sommes ici pour étudier des faits dans la mesure du possible.

M. NICHOLSON: Les faits établissent que d'après les dernières données le transport du courrier postal s'est divisé ainsi: 46 p. 100 pour le C.-N. et 53 p. 100 pour le P.-C.

L'hon. M. MULOCK: C'est exact. L'année précédente le C.-N. avait obtenu 45.63 p. 100 et le P.-C. 54.37.

M. NICHOLSON: Oui. Etant donné la suggestion faite au Comité l'an dernier à l'effet que le ministère et le Gouvernement devraient répartir ce transport d'après une base de 65 p. 100—je crois qu'on a suggéré que la part du C.-N. devait être de 65 p. 100—tandis qu'il n'obtient que 46 p. 100, sa part n'est pas aussi forte qu'elle devrait l'être.

L'hon. M. MULOCK: C'est un début. L'une des difficultés provient de ce que le P.-C. a deux trains transcontinentaux par jour; une très forte partie de ses recettes dérive de ses services Montréal-Toronto-Winnipeg. Il y a aussi le service postal ferroviaire. Je vous en donnerai les chiffres si vous le voulez. C'est l'un des services profitables aux chemins de fer.

M. NICHOLSON: Le C.-N. ne peut-il en profiter? Ne reçoit-il pas du matériel nouveau; quand va-t-il le recevoir?

L'hon. M. MULOCK: Je ne crois pas qu'il le sache pour l'instant.

M. VAUGHAN: Il est présentement impossible d'obtenir des voitures de voyageurs. Mais, ainsi que M. Fraser l'a laissé entendre, des négociations se poursuivent activement avec les Postes d'où résultera pour nous une forte augmentation dans le transport du courrier. M. Fraser est entièrement convaincu que notre situation s'améliore. Est-ce vrai, monsieur Fraser?

M. FRASER: Oui.

M. SHAW: J'ignore si j'ai raison ou non de conclure que le ministre a dit que le Canadien-National obtient tout le courrier qu'il peut transporter à l'heure actuelle avec le matériel ou les facilités dont il dispose.

L'hon. M. MULOCK: Non, je ne l'ai pas dit. Ce transport s'opère de deux façons. Il y a le service postal ferroviaire et l'excédent de ce service transporté par les fourgons à bagages d'après un tarif régulier. Il est tout probable que le service par fourgons à bagages pourra être amélioré, mais actuellement le Canadien-National ne peut fournir davantage de wagons-poste et, bien entendu, il ne peut guère accroître ce transport.

M. SHAW: Oui. S'il le pouvait, cela lui garantirait automatiquement l'expansion de ce service; croyez-vous qu'il en serait ainsi?

L'hon. M. MULOCK: Vous entendez s'il avait des wagons pour le service ferroviaire postal?

M. SHAW: Oui, ou des fourgons à bagages.

L'hon. M. MULOCK: On ne saurait accorder de garanties automatiques. C'est une question d'affaires. Chaque fois qu'on essaye de les résoudre, l'une des difficultés à laquelle le C.-N. doit faire face depuis une période d'années est le fait que le P.-C. a construit des lignes dans le sud de la province en 1904. Pour ce qui est de ses lignes au nord, la population a suivi naturellement leur extension et les grands centres se sont établis sur celles-ci. L'extension de sa dernière ligne dans la partie septentrionale de la province n'a pas été aussi considérable et la population qui y a afflué n'était pas aussi forte. Après des années, il n'est pas douteux que le Canadien-National dans le cours ordinaire des choses va transporter un plus fort courrier à mesure que les établissements sur sa ligne se développeront, un courrier bien plus considérable que celui du Pacifique-Canadien.

M. SHAW: Sans doute, je me rends compte du fait qu'éventuellement ce service s'accroîtra, mais en réalité je voulais savoir s'il se développerait maintenant au cas où on pourrait se procurer du matériel?

L'hon. M. MULOCK: Oui, il en serait ainsi pour le service postal ferroviaire. L'année dernière il n'y avait qu'un écart de \$114,000 entre les deux chemins de fer; le Canadien-National avait amélioré d'autant ses recettes de cette source sur l'année précédente.

M. EMMERSON: Jusqu'ici cette discussion a roulé entièrement sur le service entre Montréal et l'Ouest. Et l'Est; le courrier en provenance d'Halifax ou de l'île du Prince-Edouard, ou disons, Moncton, comment est-il acheminé, est-ce par le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. MULOCK: D'où?

M. EMMERSON: J'ai dit à partir de l'Est jusqu'à Montréal. Comment se fait-il qu'une certaine partie du courrier en provenance de Moncton va à Saint-Jean puis de là à Montréal et Ottawa?

L'hon. M. MULOCK: Je vais le demander à M. MacNabb; cela est spécialement de son ressort.

M. MACNABB: Cela pourrait dépendre de la saison. Ou encore il pourrait arriver qu'un train vienne de partir, qu'un autre train en partance se dirige par Saint-Jean, et qu'ainsi ce courrier arriverait à Montréal, et à Ottawa bien plus tôt que s'il était retenu pour le prochain train par la ligne principale du Canadien-National. Cependant, le courrier en provenance des provinces Maritimes s'achemine pour la plus grande part par le Canadien-National. Là où ses lignes desservent ces provinces et la région de l'Est il obtient de beaucoup la plus grande part.

M. EMMERSON: Mais la différence n'étant que d'une heure, les journaux seraient habituellement acheminés de Moncton à Saint-Jean et transférés, les trains n'allant pas à cette dernière ville.

M. MACNABB: Les journaux du matin de Moncton à destination de Montréal sont acheminés par Saint-Jean.

M. EMMERSON: Les quotidiens?

M. MACNABB: Nous accordons autant que possible la priorité aux quotidiens et nous les mettons sur le même pied que les lettres.

M. HANSON: Une question au ministre. Pour ce qui est du courrier en provenance de Moncton, Nouveau-Brunswick, et adressé à Prince Rupert, Colombie-Britannique, n'est-ce pas un fait qu'il traverse la moitié du pays avant d'être remis au Canadien-National?

M. MACNABB: Il est acheminé par le Canadien-National jusqu'à Montréal, de Montréal à Winnipeg par le Pacifique-Canadien et de Winnipeg à destination par le Canadien-National.

M. HANSON: Pour le même trajet de Moncton à Vancouver, s'achemine-t-il aussi de la même façon?

M. MACNABB: Nous l'acheminons ainsi parce que nous voulons utiliser le service de wagons-poste autorisé sur le Pacifique-Canadien.

M. HANSON: Entre Montréal et Winnipeg?

M. MACNABB: Oui.

M. HANSON: Entre Moncton et Vancouver le courrier est acheminé entièrement par le Pacifique-Canadien de Montréal à Vancouver.

M. MACNABB: Oui, il en serait de même de celui pour Vancouver, seulement il est transporté par le Canadien-National à partir de Moncton, puis de Montréal à Vancouver par le Pacifique-Canadien.

M. NICHOLSON: J'apprend que trois trains partent de Winnipeg pour l'Est chaque jour. Chacun de ces trains comprend des wagons-poste?

M. MACNABB: Oui.

M. NICHOLSON: Et ceux du Canadien-National n'en ont pas?

M. MACNABB: Deux des trains du Pacifique-Canadien, nos 1, 2 et 3, 4 ont des wagons-poste, ainsi que le train du Canadien-National nos 1, 2, de Capreol à Winnipeg.

M. NICHOLSON: Pas à partir de Winnipeg?

M. MACNABB: Oui, de Capreol à Winnipeg.

M. JACKMAN: Le contrat entre les Postes et les chemins de fer est-il facile à expliquer ou est-il compliqué?

M. MACNABB: Les tarifs sont quelque peu compliqués. L'entente relève d'un arrêté en conseil. Bien entendu, les tarifs sont compliqués.

M. JACKMAN: Les Postes peuvent-elles décomposer le coût de livraison d'une lettre dans une ville au tarif de 2 cents, par rapport au tarif de 3 cents pour livraison dans une autre ville? Pouvez-vous répartir vos frais avec l'exactitude nécessaire?

M. COOLICAN: C'est réellement le transport du courrier de première classe qui permet aux Postes de se maintenir. Le tarif de 3 cents comporte environ le tiers en bénéfice.

M. JACKMAN: Soit un cent de bénéfice sur les trois?

M. COOLICAN: Oui.

M. HANSON: Une autre question au ministre. Le courrier mis à la poste à Vancouver pour Montréal ne peut pas prendre le train du Canadien-National et si l'on manque un train il faut se rendre à la gare du Pacifique-Canadien pour y déposer une lettre; le Canadien-National n'accepte pas de courrier pour l'Est à partir de Vancouver?

M. MACNABB: C'est cela. Il existe un service de sacs de courrier fermés composé du courrier recueilli au bureau de poste de Vancouver, qui sont confiés au préposé des bagages. Il n'y a pas de commis sur ce train pour recevoir une lettre déposée à la gare du C.-N. à Vancouver.

M. HANSON: C'est ce que je comprends. C'est incommode. Il faut déposer une lettre à la poste pour qu'elle aille à Halifax ou Montréal. Si on se rend à la gare du C.-N. on ne peut la déposer ni au train ni à la gare. Il faut se rendre à la gare du P.-C. si on veut qu'elle parte le jour même ou dans un délai raisonnable. Cela me paraît être incommode pour une grande ville comme Vancouver que les trois trains transcontinentaux soient dépourvus de service postal.

M. MACNABB: Leur exploitation est purement une question d'économie.

Le PRÉSIDENT: Nous n'interrogeons pas le ministère des Postes sur son administration en général; nous essayons d'établir la répartition relative du courrier entre les deux chemins de fer.

M. HANSON: C'est ce que j'essaie de vous expliquer, et je veux savoir pourquoi il en est ainsi.

M. MACNABB: Nous utilisons le train n° 2 du Canadien-National partant de Vancouver, trois jours par semaine pour la correspondance avec le train du Canadien-National qui part de Jasper pour Prince-Rupert. Le courrier est transporté de Vancouver les jours où les trains peuvent faire la correspondance à Jasper avec le train d'Edmonton à Prince-Rupert. Ce dernier train circule trois fois par semaine et il comporte un wagon-poste d'Edmonton à Prince-Rupert. Il faut que vous sachiez que le train n° 2 est un rapide qui ne s'arrête guère qu'aux points divisionnaires. Afin de donner le service local autorisé pour ce train il nous faut utiliser les trains omnibus entre Jasper et Kamloops.

M. DONNELLY: Puis-je demander au témoin comment le courrier s'achemine des points sur le Canadien-National dans l'Ouest canadien jusqu'à Ottawa; est-ce entièrement par ce chemin de fer ou non?

M. MACNABB: Tout dépend.

M. DONNELLY: Supposons qu'il est recueilli sur des points situés sur ce chemin de fer dans l'Ouest canadien.

M. MACNABB: Prenez les trains du Canadien-National qui arrivent le matin à Winnipeg; la plupart d'entre eux font la correspondance avec le train n° 2 du Pacifique-Canadien, train transcontinental avec wagon-poste qui part de Winnipeg le matin. Un des trains de cette compagnie avec wagon-poste arrive l'après-midi et fait la correspondance avec le train n° 2 du Canadien-National avec wagon-poste et le train n° 4 du Pacifique-Canadien. Par exemple, si le courrier était à destination de Toronto il prendrait le train n° 4 du Pacifique-Canadien, parce que nous trions le courrier urbain à bord de ce train qui circule entre Chapleau et Toronto. C'est donc un avantage marqué et, naturellement, nous avons deux wagons-poste de 60 pieds sur le Pacifique-Canadien qui sont coûteux et nous les utilisons dans leur pleine mesure.

M. DONNELLY: Une lettre déposée à Ottawa à destination d'un point de l'Ouest canadien sur les chemins de fer Nationaux du Canada emprunte quel trajet—quel chemin de fer?

M. MACNABB: Tout dépend de l'heure. Si elle est déposée ici ce soir elle partira par le train n° 7 du Pacifique-Canadien pour Winnipeg. Ce train fait la correspondance avec celui du Canadien-National partant de Winnipeg le matin. Supposons que cette lettre ne doive pas partir par un train du matin, le train qui l'emporte fera la correspondance avec celui du Canadien-National de l'après-midi comportant un wagon-poste—les trains nos 3, 5 ou 9 qui partent le soir.

M. HANSON: Cela veut dire que le courrier d'Ottawa pour l'Ouest est transporté par le Pacifique-Canadien jusqu'à Winnipeg?

M. MACNABB: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? J'avais compris que le ministère de la Marine devait être représenté ici aujourd'hui par l'honorable M. Macdonald. S'il y a ici des représentants de ce ministère, nous devrions les entendre.

M. JACKMAN: Peut-être le ministre s'occupe-t-il de questions de son ministère à la Chambre cet après-midi.

M. GRAY: Je suggère qu'avant d'aborder l'étude d'un des rapports, que nous interrogeons davantage M. Fraser sur le trafic et les déclarations faites ici aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. GRAY: Maintenant que nous avons établi qu'une règle existe depuis quelque temps, d'abord soupçonnée, puis acceptée par l'administration des

chemins de fer, pour la répartition du trafic sur la base de 50 p. 100, M. Fraser devrait éclaircir ses remarques de ce matin sur les répercussions de cette mesure dans sa division du trafic, sans préjudice de ce qu'il jugerait bon d'ajouter.

M. JACKMAN: Avant de poser la question, je crois qu'il y a là une certaine dose d'insinuation. Vous avez dit que cette règle existe. D'après les témoignages des divers ministre—M. Ralston, M. Howe, et je crois aussi M. Cardin—je comprends que cette règle n'existe pas.

M. GRAY: M. Ralston l'a lue.

M. JACKMAN: La règle des 50 p. 100?

M. GRAY: Oui, il l'a lue. Elle est là, et je veux que le point soit éclairci.

M. SANDERSON: La règle existe depuis 1930.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est au compte rendu.

M. JACKMAN: Je croyais que son fonctionnaire avait dit qu'aucune directive n'avait été donnée à cet égard.

M. GRAY: C'est pourquoi je veux une explication.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fraser, voulez-vous faire un exposé, ou préférez-vous être interrogé?

M. FRASER: Monsieur le président, j'ai souvent dit—je l'ai répété ce matin—qu'au cours de nos démarches quotidiennes auprès des ministères de l'administration fédérale pour obtenir du trafic, on nous a souvent déclaré que les fonctionnaires auxquels nous nous adressions ne pouvaient nous donner plus de 50 p. 100 des affaires de leur département, en raison d'instructions dont la mise en vigueur remonterait à 1933. Ces instructions, disait-on, émanaient de sources beaucoup plus hautes que le quartier-maître général dont on a parlé ce matin, et j'ai informé mes propres fonctionnaires que ces instructions sont en vigueur dans la plupart des départements, sinon tous. Je crois que le fait ne peut être contesté, car ces instructions ont été renouvelées pas plus tard que le 22 juillet 1940. Je lis un ordre émis par un haut fonctionnaire muni des pouvoirs voulus:

Division du trafic, C.A.R.C., qui désigne le Corps d'aviation royal canadien—chemins de fer Canadien-National et Pacifique-Canadien.

1. Les unités et les individus chargés du transport de matériel par rail doivent s'assurer que le principe du Gouvernement fédéral est respecté, quant à la répartition du fret entre les réseaux Canadien-National et Pacifique-Canadien. Autant que possible, le trafic doit être divisé également entre les deux compagnies.

2. Il faut réaliser une stricte économie, en tous temps, dans les expéditions. En cas d'urgence, toutefois, quand la considération de vitesse domine tout, l'expédition sera confiée à la compagnie présentant cet avantage.

Je crois que si le Comité...

M. MAYBANK: Un moment, je vous prie. Est-ce la fin de la citation?

M. FRASER: Oui, monsieur.

M. MAYBANK: Vous n'avez pas lu la signature.

M. FRASER: Je ne l'ai pas. C'était un officier du C.A.R.C.

M. MAYBANK: Mais vous ne savez pas qui a signé?

M. FRASER: Je ne le sais pas, mais je pourrais peut-être vous procurer le nom du signataire.

M. MAYBANK: Très bien.

M. FRASER: On me signale que le 2 juillet—non, le 15 juillet 1941—un ordre a été émis, sous la signature du commodore de l'air Thackaberry, et sous le numéro G.H.Q. 32/2. Je n'en ai pas la copie ici, mais des fonctionnaires de ma

division, qui ont vu l'ordre, me disent qu'il donne, en pratique, les mêmes instructions que celui que je viens de lire: le trafic doit être également divisé entre les deux réseaux. On rencontre la même consigne dans d'autres ministères. Des fonctionnaires ont déclaré à nos employés que les vérificateurs financiers des divers ministères ont attiré leur attention sur le fait que le Canadien-National recevait plus de 50 p. 100 des commandes de l'administration, contrairement aux instructions bien claires.

Maintenant j'ai cru comprendre ce matin, d'après ce qu'ont dit les ministres, au moins le ministre des Transport, qu'il recommandait la levée de ces instructions, si elles existent, ce qui me satisferait pleinement, pour ma part. Je voudrais vous faire comprendre la situation des employés du Canadien-National chargés du trafic. Je vais trouver un fonctionnaire qui jouit du pouvoir de donner ou de refuser des affaires aux chemins de fer Nationaux. J'entreprends de lui exposer les raisons, de service et autres, qui me paraissent bonnes, et d'après lesquelles il devrait nous donner de plus fortes commandes. Et il me répond: "Malheureusement, je ne le puis pas, je ne puis pas vous donner plus de 50 p. 100 des affaires." J'aimerais beaucoup la suppression de ces instructions, ou de cet arrangement, ou de cette théorie, selon le cas. Je suis absolument incapable d'obtenir plus de 50 p. 100 des affaires, si le fonctionnaire intéressé s'estime lié, ce qui arrive souvent.

Dans le cas du ministère de la Défense nationale, par exemple, ces instructions venaient sans doute d'une autorité plus haute que le quartier-maître général. Elles ont été répétées par le quartier-maître général, et ceux d'entre vous qui ont été dans l'armée savent qu'il est vain de dire verbalement à un soldat de ne pas exécuter de telles instructions. Ces instructions n'ont jamais été changées; et je recommande qu'elles soient changées, si possible. Je ne demande pas à quelqu'un de me donner 60, ou 70, ou 80, ou 90 p. 100 des affaires. Nous avons été limités. J'ai mon opinion personnelle à ce sujet. Mais je dis qu'il est très difficile d'obtenir ce qui me paraît une proportion équitable des affaires si nous nous heurtons à des instructions nettement établies, et d'après lesquelles nous ne devons recevoir plus qu'un montant déterminée.

Un engagement pris par un ministre, dans un ministère quelconque, ne remédierait pas nécessairement à la situation. Cette situation existe au ministère de l'Agriculture. Elle existe, je crois, dans tous les ministères, et j'essaie de vous faire comprendre, aussi clairement qu'il m'est possible, à quel obstacle mes fonctionnaires et moi-même nous nous heurtons dans la sollicitation du trafic. Nous rencontrons, dans certains cas, un mur de pierre.

Je n'ai pas besoin de vous dire qu'il ne suffirait pas de décider que, pendant une certaine période, les chemins de fer Nationaux recevront plus de 50 p. 100 des affaires. Il serait presque impossible, toutes choses raisonnablement égales d'ailleurs, de nous empêcher d'avoir 60 p. 100, ou plus de 50, parce que nous desservons une plus vaste partie du pays, de sorte que si l'on n'intervient pas notre proportion dépassera fatalement 50 p. 100, dans l'ensemble.

M. SANDERSON: Puis-je poser une question sur le parcours des deux réseaux au Canada? Quel est la longueur des lignes, respectivement, du Canadien-Pacifique et du Canadien-National?

M. FRASER: C'était indiqué dans votre propre résolution de l'année dernière, qui attribuait 21,790 milles de voies au National et 16,829 au Pacifique.

M. VAUGHAN: Seulement au Canada?

M. FRASER: Oui.

Malheureusement, une difficulté assez sérieuse s'ajoute à celles que j'ai déjà signalées. J'en ai fait moi-même l'expérience. Je vais trouver une grande industrie, et je présente des arguments qui me paraissaient convaincants, pour

obtenir une plus forte proportion de ses commandes. En plus d'une occasion j'ai reçu cette réponse: "Pourquoi prétendez-vous que je devrais vous donner plus de 50 p. 100 de mes commandes, quand l'Etat, votre propriétaire, ne vous donne que 50 p. 100 des siennes?" C'est très sérieux. Je suis quelquefois embarrassé pour répondre. La même théorie règne aujourd'hui à Washington. On la rencontre aux Etats-Unis. Et je recommande aussi vivement que possible sa suppression, par une déclaration autorisée à l'effet qu'elle ne représente pas la politique actuelle du Gouvernement. Si les instructions représentent la politique actuelle, je n'ai rien à dire; mais, au contraire, il n'en est pas moins vrai qu'elles existent, et je crois qu'il faudrait les abroger, en raison de la limite, très sérieuse à mon avis, qu'elles imposent aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Que dites-vous des industriels et des expéditeurs qui prétendent que, le Canadien-National étant notre réseau, nous devrions expédier ou voyager exclusivement par le Canadien-National? Je me souviens que mon père expédiait toujours par le C.-N., ce qui m'a toujours paru assez injuste. Ne vous sentez-vous avantagé, très souvent, du fait que beaucoup de citoyens estiment que le Canadien-National est leur réseau, et négligent l'entreprise privée. Nous expédions tout par le Canadien-National. Trouvez-vous votre réseau désavantagé par rapport au Canadien-Pacifique?

M. FRASER: Je dis, monsieur Jackman, que d'autres expéditeurs n'enverraient pas une livre de fret par le Canadien-National, s'ils le pouvaient, parce que c'est un réseau d'Etat. On rencontre des cas de toute sorte. Je parle de cas précis, où l'on m'a dit: "Vous présentez de bons arguments, mais vous n'avez évidemment pas convaincu vos propres propriétaires, qui divisent leurs expéditions également entre les deux réseaux". C'est parfaitement vrai, mais si le trafic était réparti livre par livre entre les deux réseaux, ce serait très avantageux pour mon rival. Cela arrive, en fait, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Si je comprends bien, la base de répartition du trafic proposée l'année dernière, au cours de l'examen des observations faites par les directeurs du réseau et des observations faites par certains membres du Comité, était la base indiquée dans le rapport comme rationnelle, tenant compte de la longueur des lignes, du montant de la dette fondée, du service et du nombre d'employés. Les directeurs du réseau n'ont pas insisté là-dessus, mais ont plutôt souhaité l'abolition des restrictions qui peuvent les gêner, sous la forme d'une règle observée dans les ministères, afin de recouvrer la liberté de se disputer le trafic, s'il existe. Et c'est encore tout ce que vous demandez actuellement.

M. FRASER: C'est tout ce que j'ai dit jusqu'ici, oui, monsieur. Mais il me paraît parfaitement clair—et je dis ceci parce que je ne crois pas que le ministre des Transports l'ait contesté—il me paraît parfaitement clair que des instructions de ce genre existent, sous une forme ou une autre. Ce sont des instructions très anciennes, malheureusement. Ce n'est pas comme si je demandais quelque chose en faveur du National-Canadien. En ce qui nous concerne, la limitation nous est imposée. Si je parlais au nom d'un réseau rival au Canada, et que je puisse compter sur mes clients et 50 p. 100 des affaires du Canada, je serais vraiment heureux. Cette mesure aide nettement mon concurrent.

M. JACKMAN: Cette base me semble beaucoup plus équitable que celle que nous examinions l'année dernière. Je remarque, dans les témoignages de l'année dernière, quelques expressions semblant impliquer que vous désiriez une répartition précise des commandes fédérales, plutôt que l'occasion de vous débattre pour les obtenir. A la page 124, par exemple, vous dites: "Si cela vaut pour une maison de commerce, et je vous exprime tout simplement ma propre opinion, il me semble que cela devrait constituer le minimum que l'Etat, le propriétaire de

l'entreprise, devrait nous donner. J'ai une opinion bien arrêtée sur ce point." Le minimum dont vous parlez ici est de 66 p. 100. Vous revenez là-dessus à la page suivante des témoignages de l'année dernière.

M. FRASER: Monsieur Jackman, je ne demande pas une division officielle des affaires. Si l'Etat doit faire une division officielle, elle ne doit certainement pas accorder moins de 65 p. 100 aux chemins de fer Nationaux. L'année dernière, lorsqu'on me demanda mon opinion personnelle, j'ai été beaucoup plus loin; j'ai dit qu'à mon avis nous devrions obtenir toutes les commandes officielles.

M. JACKMAN: Supprimer la restriction, pour vous permettre de rechercher les commandes, c'est une chose; effectuer une répartition précise des commandes, c'est une tout autre chose. J'estimais, l'année dernière, que le Pacifique-Canadien ne serait jamais en mesure de venir demander au Comité une certaine part des affaires, si minime fût-elle. Nous refuserions de l'écouter. Si vous vous plaignez simplement d'une entrave imposée au chemin de fer de l'Etat, je crois qu'il y aurait lieu d'envisager la levée de cette restriction.

M. FRASER: Je ne voudrais pas vous laisser penser un seul instant que j'ai modifié mon opinion sur les droits du National-Canadien. Tout ce que je dis, actuellement, est que la restriction est à notre détriment, et que je voudrais la voir levée. Les deux réseaux sont forcément très occupés en ce moment. J'estime, personnellement, que le gros des affaires du peuple canadien doit être donné aux chemins de fer Nationaux, propriété du peuple canadien. Ce matin, des ministres ont déclaré que, autant qu'ils sachent, la division des commandes, dans leur département, était de 60 p. 100 pour le Canadien-National et 40 p. 100 pour le Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: Il semble en résulter que certains de leurs sous-ministres ne suivent pas la vieille règle de répartition dont nous avons tant entendu parler.

M. FRASER: Pas nécessairement. Cela ne s'ensuit pas nécessairement. Dans ces proportions sont comprises toutes les affaires de la compagnie, qu'elle se trouve en concurrence ou non. Je parle de mémoire, et vous me corrigerez si je me trompe. J'ai vivement insisté, l'année dernière, sur ce fait que je parlais des affaires où les compagnies entrent en concurrence. Il ne servirait à rien, pour trouver de quelle manière chaque réseau est traité, d'inscrire dans la colonne du Pacifique-Canadien un transport de Medicine Hat à Boharme, Saskatchewan. Il ne peut pas s'effectuer autrement.

M. JACKMAN: Nous sommes d'accord avec vous.

M. FRASER: Et il serait inutile d'inscrire dans la colonne du Canadien-National un transport de Prince-Rupert à Edmonton. Mais c'est pris dans l'ensemble. Si donc les affaires où les réseaux entrent en concurrence étaient divisées également, et qu'on ajoute à cela les affaires où il n'y a pas de concurrence, la part du Canadien-National serait sensiblement plus grande.

M. JACKMAN: Avez-vous pu étudier la répartition des affaires dans les cas de concurrence?

M. FRASER: Cela est impossible, car nous n'avons pas les chiffres de l'autre chemin de fer. Vous ne pouvez les obtenir que sous forme d'un rapport présenté au Parlement ou à ce Comité. Nous ne savons pas ce que l'autre compagnie obtient. Par exemple, si vous voulez bien me permettre de vous expliquer ce que j'entends, sans révéler de secrets militaires, vous avez au Canada un port très important qui figure au premier plan dans les opérations tenant à la guerre. Les chemins de fer Nationaux du Canada constituent le seul service ferroviaire en mesure de transporter un chargement complet de marchandises ou de voyageurs à ce port. Un seul chemin de fer est capable de le faire et pourtant le trafic allant à ce port est partagé entre les deux chemins de fer.

M. JACKMAN: Puis-je poser une autre question?

M. FRASER: Oui.

M. JACKMAN: Le trafic, dites-vous, est partagé entre les deux chemins de fer?

M. FRASER: Oui.

M. JACKMAN: Et les wagons ou trains du Pacifique-Canadien circulent sur votre ligne?

M. FRASER: Il existe une disposition à ce sujet quant aux marchandises; dans le cas des troupes, nous nous conformons à la demande de la régie de circulation du ministère de la Défense nationale.

M. JACKMAN: Vous êtes obligés de faire passer ses trains sur vos lignes, n'est-ce pas?

M. FRASER: Oui. Laissez-moi vous donner des précisions. Cette question même s'est présentée ce matin et les représentants de la régie de la circulation vous ont dit comment les deux chemins de fer sont consultés et ce trafic partagé. Cela est parfaitement vrai. Vous pouvez comprendre très facilement que lorsqu'il y a un gros mouvement de troupes à certains moments, toutes les ressources des chemins de fer sont mises à contribution afin de les transporter dans le court délai prescrit. Nous obtempérons très gracieusement à leurs demandes de partage.

M. JACKMAN: Comme nécessité militaire?

M. FRASER: Oui. Si vous voulez bien me permettre, je voudrais faire cette observation. Je ne me plains pas du tout de cet état de choses. C'est un exposé absolument exact de la situation. Mais aux termes de ces instructions générales, supposons que vous ayez un camp, et vous avez des camps un peu partout au Canada, dans le corps d'aviation particulièrement, comportant des mouvements constants de personnels. Ils sont partagés, dix pour le Pacifique-Canadien et dix pour les chemins de fer Nationaux, ou cinq pour le Pacifique-Canadien et cinq pour les chemins de fer Nationaux aux termes de ces instructions générales. Je vous signalerai un cas particulier, si je ne vous ennuie pas. La semaine dernière, deux jeunes gens m'ont rendu visite à Montréal. Il s'agissait de deux jeunes Anglais qui avaient suivi un cours d'entraînement à un camp du corps d'aviation dans l'Ouest canadien. Les deux chemins de fer desservent le camp. Ces deux jeunes gens, mes invités, avaient des billets de voyageurs de ce camp à Moncton, Nouveau-Brunswick, desservi seulement par les chemins de fer Nationaux; Pacifique-Canadien, du point de départ à Saint-Jean,—Saint-Jean à Moncton,—trajet sur notre ligne, quatre-vingt-dix milles seulement. J'ai demandé à l'un d'eux comment cela arriva et il me dit: "Eh! bien, vous voyez, tous les hommes sont transportés de notre camp à Moncton alternativement, un groupe voyage par le Pacifique-Canadien et l'autre par les chemins de fer Nationaux." Mais j'ai constaté d'autre part qu'il y a des hommes partant, disons, de Moncton à destination de ce camp. Vous en concluriez naturellement que vue que ces hommes partaient d'un endroit desservi par les chemins de fer Nationaux, ils se rendraient à Calgary ou à Winnipeg par un train des chemins de fer Nationaux; puis, s'il fallait qu'ils voyagent par le Pacifique-Canadien, ils prendraient un train de ce réseau. Mais je constate qu'au cours des voyages dans les deux sens, ils changent de train à Saint-Jean. Il arrive fréquemment que sur tout le parcours dans les deux sens, notre service participe au transport pour un parcours de quatre-vingt-dix milles sur peut-être deux mille milles.'

M. McCULLOCH: Quand des troupes se rendent à Halifax, pourquoi sont-elles transportées à Halifax par voie de Saint-Jean?

M. FRASER: Il y a des circonstances où il faut utiliser tout le matériel des deux chemins de fer pour effectuer leur transport. Il ne me semble pas déraisonnable que si les autorités militaires demandent au chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir du matériel dans l'intérêt national pour transporter des

troupes à Halifax il ne devrait pas être tenu de céder son matériel aux chemins de fer Nationaux pour effectuer ce transport. Je ne trouve pas à redire contre cela. Voilà un cas où tout le monde doit faire de son mieux dans l'intérêt national. Nous conférons avec les représentants de la régie de la circulation et ils disent: "Eh! bien, deux trains utiliseront une ligne et deux trains l'autre ligne." Les trains encombrant les voies, et c'est une chose très difficile à faire. Cet arrangement donne satisfaction. Mais supposons que deux wagons complets de prisonniers de guerre destinés, disons, à Toronto, débarquent à Halifax. Même par le plus grand effort d'imagination, je ne puis concevoir pourquoi un de ces wagons partirait du point d'entrée desservi seulement par les chemins de fer Nationaux, passerait par Saint-Jean et serait confié au chemin de fer Pacifique-Canadien. C'est une perte de transport. C'est une perte d'énergie. Dans ce cas particulier, le wagon ne fait que traverser la gare, mais à plusieurs autres endroits, à Montréal, par exemple, c'est une affaire plus compliquée.

M. MAYBANK: Cela est-il arrivé?

M. FRASER: Oui, cela est arrivé.

Le PRÉSIDENT: Régulièrement, ou seulement dans quelques occasions?

M. FRASER: Cela est difficile à dire, docteur. Les mouvements sont intermittents. Je cite simplement un cas comme exemple. Voici ce que je tiens à préciser à ce sujet,—et je ne tiens pas à invoquer d'autre argument,—l'officier responsable me dit de bonne foi,—et quand je dis "me" j'entends mon subalterne qui se trouve là,—"je dois en agir ainsi parce que j'ai des instructions à cet effet." Je lis votre circulaire émanant d'un officier. On m'informe,—et le Comité peut s'assurer facilement si c'est le cas ou non,—que le texte se trouve dans le livre des règlements du ministère de la Défense nationale pour l'Air entre les mains de tout officier en campagne. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire aux chemins de fer Nationaux: "Que cela vous agrée ou non, c'est tout ce que vous allez obtenir." Ma cause pour le moment est simple. Je voudrais que cette restriction soit supprimée, et je ne crois pas qu'elle puisse être levée par les instructions verbales émanant d'un chef de ministère, parce que les instructions émanent certainement de sous-ministres, et si les instructions à ce sujet existent dans tous les ministères, je soupçonne qu'elles émanent de la plus haute autorité.

Le PRÉSIDENT: Puis-je m'enquérir, monsieur Fraser, si vous estimez que le gouvernement canadien devrait utiliser son propre chemin de fer pour son propre trafic? Est-ce votre opinion?

M. FRASER: Je tiens cela très fortement pour mon opinion, docteur, oui.

Le PRÉSIDENT: Toutes choses étant égales?

M. FRASER: Oui. Si je n'insiste pas trop sur ce point c'est parce que je ne veux pas avoir maille à partir avec M. Jackman.

M. SANDERSON: Je voudrais demander d'autres renseignements à M. Fraser. Vous m'avez dit que la longueur des chemins de fer Nationaux au Canada est de 21,190 milles?

M. FRASER: Oui.

M. SANDERSON: Et celle du Canadien-Pacifique au Canada est de 16,829 milles?

M. FRASER: Oui.

M. SANDERSON: Et les chemins de fer Nationaux comptent 75,000 employés. Sont-ils tous au Canada?

M. JACKMAN: Le nombre est plus élevé maintenant.

M. FRASER: Oui, ce sont les chiffres pour le Canada.

M. SANDERSON: Et le Canadien-Pacifique compte 53,000 employés?

M. FRASER: Oui, ce sont les chiffres pour le Canada.

M. JACKMAN: Ce sont les chiffres de l'an dernier. Le nombre de vos employés a fortement augmenté depuis cette date.

M. VAUGHAN: Les chiffres sont relativement les mêmes. Ils ont augmenté quelque peu car nous avons tous deux plus d'employés maintenant que nous n'en avions en 1940.

M. JACKMAN: Monsieur Fraser, je songe à ce que vous pourriez appeler des lacunes, si vous le voulez, ou des bizarreries, au sujet des mouvements du corps d'aviation ou d'autre trafic de l'Etat que vous avez mentionné. Est-ce que la même situation se produira sur les lignes du Pacifique-Canadien? Toutes ces affirmations constituent un témoignage unilatéral. Nous n'entendons pas un mot de la partie adverse. C'est quelque peu injuste à certains égards. Je me demande si nous ne trouverions pas la contre-partie dans le réseau du Canadien-Pacifique, s'il ne serait pas possible de citer des exemples qui iuraient de pair avec vos déclarations.

M. FRASER: Monsieur Jackman, si je pouvais employer le nom d'un endroit que vous connaissez, je crois, et dont je parle en ce moment, ce cas est bien le plus remarquable, car c'est l'endroit que nous sommes seuls à desservir, et nous avons constamment la plus faible portion du trafic même sur des lignes où nous sommes seuls à pouvoir effectuer le transport.

M. JACKMAN: Il va sans dire que ces cas ne vous intéresseraient ou ne vous préoccuperaient pas autant. Je me demande s'il n'y aurait pas du trafic dont le transport commencé sur des lignes du Canadien-Pacifique aboutit à une destination qui est à la fois la vôtre et la leur, sans qu'une partie du transport ne s'effectue sur votre ligne.

M. FRASER: Je ne connais pas de cas de cette nature, sauf les cas de gros mouvements dont j'ai parlé et où cela pourrait arriver. Mais je ne connais pas de cas de cette nature quand il s'est agi d'un ou de deux wagons complets. S'il en existe, je crains qu'il vous faudra obtenir les données d'une autre source. Je ne saurais dire.

M. SANDERSON: Me donneriez-vous le parcours milliaire des chemins de fer Nationaux aux Etats-Unis, si vous avez ces chiffres?

M. FRASER: Oui.

M. DONNELLY: Les renseignements sont à la page 29 de ce livre.

M. FRASER: La longueur des lignes aux Etats-Unis est indiquée à la page 29 du rapport. Elle est de 1,839.47 milles, première voie principale.

M. SANDERSON: Connaissez-vous la longueur des lignes du Canadien-Pacifique aux Etats-Unis?

M. FRASER: Oui.

M. NICHOLSON: Ces renseignements sont à la page 34 du rapport.

M. FRASER: Environ 325 milles.

M. MAYBANK: Monsieur Fraser, pouvez-vous dire jusqu'à quel point le trafic commence sur les lignes des chemins de fer Nationaux, puis est détourné et transporté sur les autres lignes?

M. FRASER: Je ne pourrais dire, monsieur Maybank.

M. MAYBANK: En garde-t-on un état?

M. FRASER: Oui, il existe un état. Il serait possible d'en faire un relevé, mais ce serait tout un travail. Je devrais peut-être dire qu'il faudrait que nous compilions ces données. Nous sommes tous très occupés. Ce n'est pas une mince besogne. Il faudrait parcourir les rapports sur le transport des voyageurs et les vérifier. Pour ce qui regarde les marchandises, vous comprenez qu'il s'effectue toujours un gros échange réciproque de trafic sur tous les chemins de fer.

M. MAYBANK: Je serais porté à croire que ce réseau devrait être en mesure de dire d'année en année quel trafic commence sur ce réseau mais est détourné dans des circonstances où il aurait pu en effectuer le transport. Je crois que ces renseignements devraient être facilement accessibles à un comité comme celui-ci, d'année en année, car vous vous rendez compte que des opérations de

cette nature seront sujettes à examen de temps à autre. N'est-il pas possible d'obtenir ces renseignements, ordinairement?

M. FRASER: Oui, nous pourrions fournir ces données. Il va sans dire qu'il s'effectue un énorme échange réciproque de trafic commercial. Comme vous le savez, les expéditeurs dirigent leurs expéditions de façons étranges. Pour ce qui regarde les marchandises, presque toutes les lignes sont disponibles,—de fait, toute ligne entre deux endroits quelconques, pour ce qui regarde le trafic commercial. Et même si le gouvernement, ou quelle que soit l'autorité qui a imposé ces restrictions, même s'il les abolissait, il se peut qu'une partie du trafic continue quand même par cette voie.

M. JACKMAN: Ah oui.

M. FRASER: Je m'oppose naturellement à ce que l'on contraigne le trafic à suivre cette voie.

M. GRAY: J'en conclus des remarques du témoin qu'il serait très satisfait si toutes les restrictions étaient levées et si l'on permettait au trafic de circuler en tout temps par ses voies naturelles?

M. FRASER: Oui.

M. JACKMAN: Pour revenir à la question que je posais à M. Fraser il y a un instant. Est-ce que ce traitement injuste, si vous voulez l'appeler ainsi, pourrait tenir à la situation géographique de votre ligne comparée à celle du Canadien-Pacifique? Je ne connais pas suffisamment les ramifications ferroviaires au Canada pour être fixé exactement sur la situation.

M. FRASER: Voici ce à quoi je songe précisément: il y a dans l'Est canadien un seul port desservi, comme je l'ai dit, par un chemin de fer seulement. En temps de guerre, ce port joue un rôle énormément important quant au mouvement des troupes et au transport du trafic, et ce port est notre port en premier lieu. Or, le trafic est acheminé à ce port sur une distance de 2,000 milles, et sur ces 2,000 milles nous participons au transport pour 280 milles seulement.

M. JACKMAN: C'est-à-dire, chaque fois qu'on a recours à un traitement injuste; si vous l'appellez injuste.

M. FRASER: Mais cela nous porte préjudice en raison du fait qu'il n'existe pas de situation comparable sur le chemin de fer de mon concurrent.

M. JACKMAN: Ainsi, tout ce problème tient réellement au port de l'Est canadien; dans le reste du pays le problème se résume à peu de chose.

M. FRASER: Tout le problème tient aux instructions que mon concurrent doit obtenir la moitié du trafic alors que je ne puis obtenir ma moitié.

M. JACKMAN: Dans l'application, l'injustice de cette règle se rattache presque entièrement à ce seul port?

M. FRASER: Pas entièrement, non; mais c'est la principale source, et il n'y a pas de *quid pro quo*. Vous ne pouvez rien faire dans l'autre sens. Il n'y a absolument pas de situation comparable. En général, ma déclaration se résume à ceci: ces vieilles instructions sont, à ce que j'entends, en vigueur. Je ne crois pas que nous devrions laisser cela,—si je n'enfreins pas la règle en disant cela,—à l'initiative d'une personne quelconque. Je crois que l'organisme, quel que soit cet organisme, qui a donné ces instructions, devrait les révoquer.

M. JACKMAN: Le réseau du Canadien-National possède-t-il suffisamment de matériel roulant pour répondre toujours aux besoins de ce port de l'Est canadien?

M. FRASER: Oui; mais je ferais cette observation à ce sujet, monsieur Jackman: du moment où le gouvernement nous demande de rendre des services que nous ne pouvons pas rendre, il est affranchi de toute obligation envers nous. Il y a un autre point; je ne lui demanderais pas d'accepter des retards déraisonnables ou d'autres imperfections dans le service. Il faut que le trafic arrive à destination et que la poursuite de la guerre soit maintenue. Je suppose pour les

fins de mon raisonnement que lorsque je demande à un homme de me confier son trafic, je me suis assuré que je peux le transporter. Si je ne peux pas le transporter il ne reste qu'une seule chose à faire.

M. JACKMAN: Vous avez convenu il y a quelque temps, je crois, qu'il y avait pour le moins des périodes de pointe où une compagnie ne peut pas transporter tout le trafic.

M. FRASER: J'ai déjà dit que dans ce cas nous collaborerons dans toute la mesure possible et les laisserons diriger le trafic de tous les moyens qu'ils jugeront bons.

M. JACKMAN: Vous comprenez que votre concurrent ne sera probablement pas très intéressé à transporter du trafic dans une direction quand il se verra obligé de ramener ses wagons à vide. Il ne voudra pas se mettre dans une semblable impasse.

M. FRASER: Ne nous inquiétons pas de cela, car tous deux nous devons y passer. Par exemple, quand on envoie des troupes outre-mer, il y a une longue file de wagons vides sur les deux voies. C'est un fait, et au retour nous devons remorquer les wagons sur une distance considérable dans tous les cas.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore autre chose?

M. MAYBANK: Je pense encore à une chose: nous avons reçu des représentants de presque tous les ministères; je ne sais comment nous avons pu oublier celui de l'Air. Si l'on en juge d'après ce qu'on nous a dit aujourd'hui, les instructions relatives aux restrictions ne s'appliquaient qu'au ministère de l'Air.

Le PRÉSIDENT: Le ministre pour l'Air était ici ce matin.

M. MAYBANK: Non, le ministre de la Défense nationale pour l'Air est l'honorable M. Power.

Le PRÉSIDENT: Oh!, je comprends; l'armée de l'Air.

M. MAYBANK: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je pensais au service de Trans-Canada; mes excuses. M. Power est absent de la ville, mais il avait envoyé quelqu'un pour le représenter ici. Je crois que c'est M. Gordon qui devait le remplacer; le sous-ministre devait venir, mais à cause de son absence inévitable, M. Gordon, son adjoint, devait prendre sa place.

Nous vous remercions beaucoup, monsieur Fraser.

M. DONNELLY: Monsieur le président, avant de passer à un autre sujet, vous rappelez-vous que pendant l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux, j'ai demandé de remettre à plus tard une couple de questions; peut-être puis-je avoir les réponses à ces questions maintenant. Est-ce dans l'ordre?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. DONNELLY: Je me reporte à la question des élévateurs de grain, page 14, sous recettes d'exploitation.

M. GRAY: Un instant, monsieur le président; n'aurons-nous pas un représentant du ministère de l'Air?

Le PRÉSIDENT: Si vous le demandez.

M. GRAY: Voici ce qui me frappe: nous avons eu aujourd'hui une déclaration bien nette de l'honorable M. Cardin, ministre des Transports; et aussi de la part de l'honorable M. Ralston, ministre de la Défense nationale, qui nous a lu au dossier un ordre remontant à 1933, et si j'ai bien compris il s'est clairement engagé à faire lever toute restriction. L'honorable M. Howe a été très clair à ce sujet. Et voici maintenant que nous trouvons que le ministère de l'Air a reçu les mêmes instructions; et quelques-uns de mes collègues ont fait la remarque qu'il était fort amusant de voir un ministère aussi nouveau que celui de l'Air inclure cet ordre

dans ses ordres permanents et donner des instructions spécifiques à ce sujet. Voici un ancien ordre datant de 1933 qui prend place parmi les ordres permanents du ministère de l'Air. Je pense qu'il serait préférable de vider la question en faisant comparaître un représentant du ministère de la Défense nationale pour l'Air.

M. DONNELLY: Ne pensez-vous pas que nous devrions avoir aussi quelqu'un de la marine?

Le PRÉSIDENT: Un instant, messieurs; je pense que je puis arranger cela. Nous avons demandé au ministère de la Défense nationale pour l'Air d'être disponible. Il était impossible à l'honorable M. Power d'être présent, et très difficile au sous-ministre, mais je pense que le sous-ministre avait dit à M. Gordon de venir. Je ne connais pas la raison qui l'en a empêché. Mais je suppose qu'il est encore à notre disposition. Et puisque nous parlons de cela, l'honorable M. Macdonald est venu pour faire certaines déclarations et donner certains chiffres; mais comme il était pressé de retourner à la Chambre, il a dit qu'il reviendrait quand nous serons prêts à le recevoir. Je ne crois pas que nous ayons le temps de l'entendre d'ici 6 heures. Mais si c'est possible, nous devrions peut-être siéger ce soir. C'est impossible demain matin; nous avons ce que le docteur Motherwell appelait "un siège sans personne à y mettre". Nous ne pouvons nous réunir avant demain après-midi. Je vous demande donc si nous allons siéger ce soir?

M. HANSON: Je propose de siéger ce soir à 8 h. 30.

Le PRÉSIDENT: Si tout le monde est d'accord, nous allons essayer d'avoir M. Gordon, ce soir.

M. GRAY: Réglons tout cela.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cela vaille la peine de questionner M. Macdonald d'ici 6 heures. Peut-être vaudrait-il mieux étudier les questions de M. Donnelly entre temps.

M. DONNELLY: A propos de cet élévateur à grain, j'ai remarqué en 1941 que vous aviez fait un profit de \$208,000; pouvez-vous me dire comment cela est arrivé? Vous verrez cela à la page 14. Il ne s'agit que d'un élévateur, lequel était-ce?

M. WALTON: La rubrique à la page 14 dont le Dr Donnelly parle, se rapporte à deux élévateurs exploités par le réseau, l'un à Tiffin, Ontario, et l'autre à Portland.

M. DONNELLY: Celle-ci à la page 15—élévateurs à grain, c'est-à-dire entretien de la voie et des constructions, etc.—s'agit-il des deux mêmes?

M. WALTON: Ce sont tous des élévateurs appartenant au chemin de fer.

M. DONNELLY: Vous avez un vieil élévateur à Port Arthur, n'est-ce pas?

M. WALTON: Oui.

M. DONNELLY: Comment se fait-il que vous l'avez?

M. WALTON: Vous voulez dire l'élévateur "B", je pense; il a été construit en 1904 et agrandi en 1920. Il a été construit par la *Lake Superior Terminals Co. Ltd.* que le *Canadian Northern Railway* possédait et contrôlait.

M. DONNELLY: Combien a-t-il coûté?

M. WALTON: L'immobilisation à date, d'après nos livres, est de \$2,849,065.

M. DONNELLY: Est-ce un gros élévateur?

M. WALTON: Il a une capacité de 7,500,000 boisseaux. C'est un gros élévateur.

M. DONNELLY: L'avez-vous construit et exploité vous-mêmes?

M. WALTON: Oui, le *Canadian Northern Railway*.

M. DONNELLY: Pendant combien d'années?

M. WALTON: Seulement pendant quelques mois après sa construction en 1904.

M. DONNELLY: En 1904?

M. WALTON: 1904.

M. DONNELLY: Seulement pendant quelques mois?

M. WALTON: Oui.

M. DONNELLY: Quel a été le résultat financier de l'exploitation de cet élévateur, y trouvez-vous un gain ou une perte?

M. WALTON: On ne peut pas le savoir. Quand il a été construit, il n'était utilisé que d'une manière restreinte. Souvenez-vous qu'il y a 38 ans de cela.

M. DONNELLY: Ensuite, vous avez loué cet élévateur, depuis quand le louez-vous?

M. WALTON: Il a d'abord été loué en septembre, le 1er septembre 1906.

M. DONNELLY: A qui?

M. WALTON: A la *British America Elevator Company*.

M. DONNELLY: Elle continue toujours à le louer?

M. WALTON: Non.

M. DONNELLY: Pendant combien de temps l'a-t-elle exploité?

M. WALTON: Jusqu'à 1922.

M. DONNELLY: A qui l'avez-vous loué alors?

M. WALTON: A la *Saskatchewan Co-operative Elevator Company*.

M. DONNELLY: La *Saskatchewan Co-operative*?

M. WALTON: Oui.

M. DONNELLY: Quel loyer receviez-vous de la première, la *British America*?

M. WALTON: \$100,000 par année de 1917 à 1922 inclusivement.

M. DONNELLY: Et combien de la *Saskatchewan Elevator Company*?

M. WALTON: Vous voulez dire la *Saskatchewan Co-operative*?

M. DONNELLY: Oui, la *Saskatchewan Co-operative*.

M. WALTON: La *Saskatchewan Co-operative* a exploité cet élévateur de 1923 à 1926 inclusivement, et le loyer annuel était de \$151,508.

M. DONNELLY: Qui l'a loué après la *Saskatchewan Co-operative*?

M. WALTON: Le *Saskatchewan Pool*.

M. DONNELLY: Le *Saskatchewan Pool*?

M. WALTON: Oui, depuis le 1er septembre 1926.

M. DONNELLY: Quel était le loyer d'après les termes du bail?

M. WALTON: C'était un bail de quatre ans à partir du 1er septembre 1926, à un loyer de \$151,508 par année, plus 6 p. 100 du coût des réparations, plus aussi la prime de l'assurance et les taxes, ce qui revenait environ à \$40,000 par année. Cela a duré jusqu'au 1er septembre 1930, après quoi le bail fut renouvelé aux mêmes termes jusqu'au 31 août 1939. Un nouveau bail fut mis en vigueur à partir du 1er septembre 1939, fixant le loyer à \$135,000 par année, plus les taxes, la prime d'assurance et 6 p. 100 du coût des réparations, avec la clause conditionnelle que le loyer serait réduit de moitié les années que la mauvaise récolte rendrait son exploitation inutile. Ce dernier bail va jusqu'au 31 août 1943, à moins d'un avis de résiliation un an à l'avance par l'une ou l'autre des parties; autrement il demeure en vigueur d'année en année.

M. DONNELLY: Les *Pools* rapportent qu'ils ont fait \$417,000 de profit net l'année dernière. N'est-il pas vrai que tous les élévateurs ont dû faire de l'argent l'année dernière?

M. WALTON: Je le suppose, vu les circonstances.

M. DONNELLY: Ne serait-il pas sage de reprendre l'élévateur et de l'exploiter vous-mêmes, comme l'a suggéré notre Comité d'agriculture?

M. WALTON: Je dirais que non. Les chemins de fer s'occupent essentiellement du transport, pas de la vente du grain. Les marchands de grain ont le contrôle de grandes quantités de grain et de son transport, et si les chemins de fer exploitaient cet élévateur ils ne pourraient pas avoir ce contrôle.

M. DONNELLY: On nous dit que le chemin de fer appartient à l'Etat, que cet élévateur appartient à l'Etat et que l'Etat possède tout le blé du pays, par consé-

quant pourquoi ne pas reprendre le bail, remplir cet élévateur de blé de l'Etat et épargner ainsi beaucoup d'argent à l'Etat—voilà l'objection qu'on nous pose.

M. WALTON: Je vous en suis reconnaissant. En toutes circonstances, l'Etat a le droit d'emmagasiner le blé dans l'élévateur qu'il veut, par conséquent si les chemins de fer Nationaux exploitaient cet élévateur, cela n'aurait aucune portée sur la question en général.

M. DONNELLY: N'est-il pas vrai qu'en temps normal, des élévateurs comme le vôtre sans élévateurs ruraux n'ont pas reçu de blé, sauf celui que les autres leur envoient et qu'ils font des pertes?

M. WALTON: Je le crois.

M. DONNELLY: N'est-ce pas un fait qu'en temps normal les élévateurs comme le vôtre sans élévateurs ruraux n'ont pas reçu de blé, sauf celui que les autres refusaient; qu'ils ont eu les grains non classés et les grains de mauvaises catégories, avec le résultat que nos élévateurs terminus n'ont pas pu arriver à maintenir la qualité, c'est ce que j'ai compris. Est-ce bien cela?

M. WALTON: C'est exact.

M. DONNELLY: Vous dites que votre élévateur est loué pour quatre ans. Ne pensez-vous pas que le gouvernement agirait mal en en annulant le contrat; n'y a-t-il pas là une certaine obligation morale; ne pensez-vous pas que vous devez vous en tenir à votre contrat?

M. WALTON: Absolument.

M. DONNELLY: N'est-ce pas là une des raisons qui vous empêchent de l'exploiter vous-mêmes?

M. WALTON: Oui.

M. DONNELLY: Vous ne croyez pas qu'il soit sage pour le Gouvernement de rompre ses engagements quand il le désire dans le but de faire de l'argent?

M. WALTON: Je n'ai pas d'opinion à exprimer là-dessus.

M. DONNELLY: Dans tous les cas c'est la mienne. Le Gouvernement ne devrait pas rompre un contrat plus que n'importe qui; c'est un mauvais exemple à donner. Je veux poser une ou deux questions de plus sur le combustible pour les trains, à la page 16. Nous avons discuté la chose il y a quelques jours, et vous avez dit qu'une grande partie de votre charbon venait des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. DONNELLY: Combien de tonnes de charbon avez-vous achetées aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Nous avons un rapport ici que nous allons mettre au dossier en réponse à cette question. Voici le rapport, monsieur Donnelly, il montre combien de charbon nous avons acheté au Canada et aux Etats-Unis, et nous pouvons le laisser au dossier.

M. DONNELLY: Quelle sorte de charbon achetez-vous—la houille à vapeur?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DONNELLY: Combien en avez-vous pris de vos mines?

M. VAUGHAN: Je ne me rappelle pas dans le moment, combien de notre charbon nous avons utilisé au Canada. Nos mines ont donné 2 millions de tonnes environ.

M. DONNELLY: Vous l'avez tout pris, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Presque tout. Nous n'avons pas utilisé tout cela au Canada; il y en a une partie d'employé sur nos lignes aux Etats-Unis.

M. DONNELLY: Vous tenez un compte séparé et vous payez vos propres mines comme si vous paieriez un étranger?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. DONNELLY: Et payez-vous les mêmes prix?

M. VAUGHAN: Oui, quelquefois moins. Nous leur donnons seulement le prix coûtant.

M. DONNELLY: Ne vous ai-je pas entendu dire l'autre jour, que la raison qui vous faisait importer tant de charbon américain, était que vous ne pouviez pas vous procurer le charbon au Canada?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DONNELLY: Est-ce surtout du charbon de l'Est ou du charbon de l'Ouest?

M. VAUGHAN: Il y a eu un manque de charbon de l'Est. Nous avons obtenu moins de charbon de l'Est l'an dernier que l'année précédente. Par exemple, en 1941, nous avons acheté 1,424,175 tonnes de charbon de l'Est, ce qui représente tout le charbon de l'Est que nous avons pu obtenir. L'année précédente, en 1940, nous avons utilisé 1,671,679 tonnes de charbon de l'Est. Nous avons utilisé plus de charbon de l'Ouest en 1941 qu'en 1940.

M. DONNELLY: Quand vous achetez votre charbon aux Etats-Unis, est-ce que vous payez une somme de tant à la mine et vous le transportez vous-mêmes?

M. VAUGHAN: Il faut que le charbon soit transporté dans une grande mesure sur des lignes étrangères avant d'arriver à notre ligne.

M. DONNELLY: C'est ce qui arrive, quel que soit l'endroit où vous l'achetez.

M. VAUGHAN: Oui. Ce charbon passe par un grand nombre de lignes; il en vient de l'ouest du Kentucky par voie de Chicago; il y en a qui traverse le lac Erié; il en vient de la péninsule du Niagara; il en vient sur des transbordeurs qui traversent le lac Ontario, et une certaine quantité aussi par voie de Masséna.

A 6 h., la séance est suspendue jusqu'à 8 h. 30 du soir.

SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à 8 h. 30 du soir.

Le PRÉSIDENT: Veuillez faire silence. Messieurs, avant de reprendre nos délibérations, je ferai observer que M. Macdonald viendra de la Chambre dans quelques instants et je compte qu'il répondra aux questions du Comité. On a demandé à M. Power de venir ou de se faire remplacer par un représentant de son ministère ou par le ministre de la Défense nationale. Cependant, M. Ralston a exprimé le désir au cours d'une conversation que la question soit laissée en suspens jusqu'à ce que M. Power puisse répondre lui-même, vu qu'il préférerait cela. Il préférerait ne pas parler au Comité au nom de M. Power et il préférerait que personne ne soit délégué à la place de M. Power. Aussi, nous conformant à ses volontés, nous pourrions peut-être attendre jusqu'à demain quand il sera probablement de retour dans la capitale. Je tiens aussi à vous signaler que la délégation des cheminots de l'Ouest a répondu qu'elle sera ici mercredi matin ou mercredi après-midi, au moment qui nous conviendra le mieux. Avant de continuer, je désire mentionner la demande ou la résolution de M. Shaw à l'effet que les membres de la Commission des transports soient priés d'assister à cette séance. J'ai conféré sur ce point avec un grand nombre de fonctionnaires supérieurs de la Chambre et j'en ai conclu que nous pourrions les faire venir ici, mais nous ne pouvons pas les forcer à témoigner. Voilà ce qui résulte des renseignements que j'ai pris à ce sujet.

M. SHAW: Monsieur le président, je ne puis concevoir de quelle utilité ils nous seront s'ils refusent de témoigner.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons les faire venir ici et il se peut qu'ils répondent de leur plein gré à quelques-unes de nos questions, mais nous n'avons pas le pouvoir légal de les forcer à répondre.

M. SHAW: Néanmoins, monsieur le président, j'estime que nous devrions les faire venir et nous pourrions voir comment ils agiront. Puis-je m'enquérir, monsieur le président, si cette question peut être discutée maintenant?

Le PRÉSIDENT: La discussion est ouverte pour cela maintenant.

M. SHAW: J'allais proposer aussi que les représentants du Canadien-National dans le comité mixte de collaboration des deux chemins de fer soient appelés à comparaître devant ce Comité en qualité de témoins, s'ils ne sont pas ici maintenant. Puis-je m'enquérir s'ils sont ici maintenant?

M. JACKMAN: Puis-je demander à titre de renseignement dans quel but on se propose d'interroger les membres de la Commission des transports ou les membres du soi-disant comité de collaboration?

M. GRAY: M. Shaw a traité de cette question vendredi.

M. JACKMAN: A propos d'embranchements?

Le PRÉSIDENT: Il voulait les interroger au sujet des abandons de lignes.

M. SHAW: Monsieur le président, je ferai observer à ce sujet que je tiens plus que jamais à ce qu'ils comparaissent ici, car j'ai reçu en fin de semaine une copie du jugement, si c'est bien le terme qu'il convient d'employer, ainsi qu'une copie du rapport minoritaire. J'ai appris que le rapport faisant droit à la demande fut présenté par M. H. W. Wardrope et approuvé par M. F. M. MacPherson, mais que le rapport minoritaire recommandant que la demande soit refusée fut présentée par le commissaire en chef. Etant donné que j'ai maintenant en main plus de données concernant cette cause que je n'en avais vendredi, je tiens plus que jamais à ce que non seulement les membres de la Commission des transports comparaissent mais aussi, comme je l'ai dit tantôt, les représentants du Canadien-National de ce comité mixte de collaboration qui ont formulé la demande en faveur de l'abandon de ces parties de lignes dont quelques-unes appartiennent au Pacifique-Canadien et quelques-unes au Canadien-National.

Le PRÉSIDENT: Puis-je proposer à cette occasion, monsieur Shaw, que nous ne retenions pas M. Macdonald et que nous reprenions la discussion sur ce sujet plus tard?

M. SHAW: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Macdonald est présent maintenant et il veut présenter certains chiffres et faire une déclaration. Comme vous le savez, son exposé traitera de la répartition du trafic de son propre ministère entre les deux chemins de fer. Monsieur Macdonald, voulez-vous faire votre exposé de votre plein gré?

L'hon. M. MACDONALD: Messieurs, j'ai des chiffres montrant les sommes que le ministère des Services navals a versées aux deux chemins de fer pour le transport de marchandises, voyageurs et messageries durant l'année financière se terminant le 31 mars 1942. Durant l'année financière en question, nous avons versé aux chemins de fer Nationaux du Canada la somme de \$1,247,788.62 pour les services mentionnés, et au chemin de fer Pacifique-Canadien la somme de \$567,626.48.

Maintenant, pour ce qui regarde les télégrammes, câblogrammes, loyer de service d'impression, dépêches, machines télétypes, circuits télégraphiques, location de fils, je suis en mesure de fournir les chiffres pour l'année civile 1941. Voici quels sont ces chiffres: somme versée aux chemins de fer Nationaux, \$99,472.81; somme versée au Pacifique-Canadien, \$97,057.38. Autant que je sache, ce sont les seules sommes que notre service a versées aux chemins de fer.

M. JACKMAN: Alors, vous n'êtes pas au courant du prétendu ordre donné depuis 1932 ou 1933 en vertu duquel tous les départements de l'Etat répartissaient leur trafic sur une base égale entre les deux chemins de fer, et étant donné que votre département relevait anciennement du ministère de la Défense nationale à titre de ministère unique, vous n'avez pas transporté un tel ordre dans votre nouveau ministère de la Marine?

L'hon. M. MACDONALD: Je suis content que vous ayez posé cette question, monsieur Jackman. Je ferai observer que l'on trouvera le règlement du Service naval à ce sujet dans les règlements et instructions de la Marine royale canadienne

réimprimés en 1942. Et l'article 281 de ces règlements porte: "Que le transport naval, qu'il s'agisse de voyageurs, marchandises ou messageries, s'effectue soit par voie des chemins de fer Nationaux du Canada, soit par voie du chemins de fer Pacifique-Canadien suivant la commodité et les meilleurs intérêts du service." Voilà l'article qui régit la ligne de conduite du ministère du Service naval concernant les services de marchandises, messageries et voyageurs. Il existe un ordre concernant le service télégraphique qui est conçu presque dans les mêmes termes.

M. JACKMAN: Est-il question d'un partage égal du trafic?

L'hon. M. MACDONALD: Non, le règlement n'en parle pas. Il existe un certain arrangement au Service naval d'après lequel des personnes dans une certaine partie du pays sont transportées par un chemin de fer et dans une autre partie du pays par un autre chemin de fer. Le secrétaire du ministère du Service naval a dit à l'époque où cet ordre fut donné que cela semblait constituer une distribution passablement égale ou un partage assez équitable du trafic. C'est-à-dire le trafic à l'est de Montréal est attribué au Canadien-National, et presque tout le trafic à l'ouest de Montréal, au Pacifique-Canadien. Toutefois, il est arrivé l'an dernier que la grande majorité des recrues navales sont venues des cinq provinces de l'Est. Presque tout le trafic s'est trouvé concentré dans l'Ontario, Québec et les provinces Maritimes. Les trois provinces des Prairies et la Colombie-Britannique sont loin d'avoir fourni autant de recrues durant la même période.

M. JACKMAN: Puis-je m'enquérir de la date de l'ordre dont vous nous avez lu le texte?

L'hon. M. MACDONALD: L'ordre naval?

M. JACKMAN: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Eh! bien, j'ai la réimpression ici. La date n'est pas indiquée. La réimpression est de cette année. Pour le moment, je ne puis donner la date exacte de cet ordre à mon honorable ami. Cependant, je crois que l'ordre a été révisé l'an dernier et l'ordre concernant les télégrammes a été donné le 27 décembre 1941.

M. JACKMAN: Je me demande comment il arrive que le ministère du Service naval n'ait pas pris pour sa gouverne la même réglementation que l'organisme primitif, c'est-à-dire le ministère de la Défense nationale, est supposé avoir dans ses dossiers. Nous comprenons qu'il existait une ancienne réglementation dans les dossiers du ministère de la Défense nationale concernant le partage du trafic sur une base égale. Je suppose que lorsque votre service a été constitué comme service indépendant de la Défense nationale, plusieurs de vos ordres permanents furent calqués simplement sur ceux du ministère d'origine.

L'hon. M. MACDONALD: Non, pas nécessairement. Il y a toujours eu des règlements concernant la marine et l'on peut concevoir qu'ils puissent différer des règlements de l'armée sous ce rapport.

M. NICHOLSON: En pourvoyant au transport d'hommes voyageant d'Halifax à Vancouver, ces hommes voyagent-ils sur les trains du Canadien-National, ou quelle est la ligne de conduite suivie relativement à ce transport.

L'hon. M. MACDONALD: D'Halifax à Vancouver? Je vais vous fournir les données dans un instant. Voici ce que comportait la règle établie le 31 juillet 1941,—la règle que le secrétaire du Service naval a distribuée.

M. GRAY: Avez-vous dit 1941?

L'hon. M. MACDONALD: Le 31 juillet 1941. La règle portait: les officiers appelés à se rapporter à Halifax voyageront comme suit: des divisions à l'ouest de Montréal, par voie du Canadien-Pacifique à Montréal, par voie du Canadien-National, Montréal à Halifax. Les officiers venant de Montréal, Saint-Jean, Charlottetown et appelés à se rapporter à Halifax se rendront à Halifax par voie du Canadien-National. Voilà pour le transport vers l'Est. Les instructions

ou règlements suivants s'appliquent au transport vers l'Ouest: les officiers se rendant à Victoria de Charlottetown, Saint-Jean, voyageront par voie du Canadien-National à Montréal, par voie du Canadien-Pacifique de Montréal à Victoria. Les officiers venant de toutes les autres divisions sauf Saint-Jean et Charlottetown se rendront à Victoria par voie du Canadien-Pacifique, avec cette exception que les personnes partant de Saskatoon et d'Edmonton, se rendront à Victoria par des trains du Canadien-National.

M. GRAY: Cela ne laisse pas beaucoup de latitude dans le cas de l'un ou l'autre chemin de fer. C'est un ordre passablement précis émanant de votre ministère.

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. MAYBANK: Puis-je résumer les instructions afin de m'assurer que j'ai bien compris. Règle générale, les hommes sont envoyés à Montréal par voie du Canadien-National et de là par voie du Canadien-Pacifique, à l'exception d'un tout petit nombre de localités.

L'hon. M. MACDONALD: Vous parlez d'officiers qui se rendent dans l'Ouest?

M. MAYBANK: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Par voie du Canadien-National à Montréal et puis par voie du Canadien-Pacifique à l'Ouest. Ces instructions ne s'appliquent pas aux divisions d'Edmonton et de Saskatoon.

M. MAYBANK: Vous voulez dire s'ils se rendent à Saskatoon ou à Edmonton, ou voulez-vous dire s'ils viennent de ces endroits?

L'hon. M. MACDONALD: Non. Ces officiers partant de Saskatoon ou d'Edmonton pour la côte voyagent par le Canadien-National.

M. MAYBANK: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Un officier partant de Winnipeg pour la côte de l'ouest fait tout le voyage par la ligne du Canadien-Pacifique.

M. MAYBANK: En d'autres termes, en ce qui concerne Saskatoon et Edmonton, la règle signifie que vous ne les envoyez pas à Victoria par voie du Canadien-Pacifique parce que ce serait trop ridicule. Il n'est pas pratique d'en agir ainsi.

L'hon. M. MACDONALD: Non.

M. MAYBANK: C'est en quelque sorte un endroit qui ne prête pas à concurrence?

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. MAYBANK: Et puis, les trajets de la côte à Montréal?

L'hon. M. MACDONALD: De la côte à Montréal?

M. MAYBANK: De l'est à Montréal.

L'hon. M. MACDONALD: De la côte de l'est à Montréal?

M. MAYBANK: C'est la même chose, n'est-ce pas? C'est un parcours où il n'y a guère de concurrence.

L'hon. M. MACDONALD: Il n'y a guère de voyages dans ce sens. Les grands centres de formation sont à Halifax et à Esquimalt. Les voyageurs se dirigent vers Halifax ou Esquimalt.

M. MAYBANK: Oui. Je veux dire que vous les envoyez à Montréal par un chemin de fer, puis vous les faites continuer leur voyage par un autre chemin de fer.

L'hon. M. MACDONALD: Cela est vrai dans certains cas.

M. MAYBANK: Cela veut dire que c'est le Canadien-Pacifique qui bénéficie du long parcours.

M. JACKMAN: Et le trajet s'effectue fréquemment par le Canadien-National.

M. MAYBANK: Est-ce vrai? Je ne veux pas me méprendre à ce sujet.

L'hon. M. MACDONALD: Dans les divisions à l'ouest de Montréal, un officier se rendant à Halifax de, disons, Winnipeg ou Regina, se rend à Montréal par le Canadien-Pacifique et de cette ville à Halifax par le Canadien-National.

M. MAYBANK: Supposons qu'il vienne de Vancouver qui est encore plus éloigné?

L'hon. M. MACDONALD: Ce serait la même chose

M. MAYBANK: Le long trajet s'effectue par le Canadien-Pacifique et le court par le Canadien-National. Y aurait-il une grande différence si vous interprétiez la règle de cette façon: sauf Saskatoon et Edmonton, le court voyage se fait par le Canadien-National et le long voyage par le Canadien-Pacifique. Les officiers en décident tout simplement. Y aurait-il une différence appréciable? N'est-ce pas ce que cela signifie? Je ne veux pas me méprendre, mais c'est ainsi que je l'entends.

L'hon. M. MACDONALD: Dans le cas que vous avez indiqué, oui, le long voyage s'effectue par le Canadien-Pacifique.

M. MAYBANK: Et dans presque tous les cas. Je remarque que vous employez le mot "officier", monsieur Macdonald. La règle s'applique-t-elle aussi aux matelots gradés ou non?

L'hon. M. MACDONALD: J'essayais de trouver la décision en ce qui concerne les matelots, M. Maybank. Je crois que le cas est identique, mais je tenais à trouver un règlement concernant les matelots. Ce règlement est le même. Je suis sûr que les matelots gradés ou non ne sont pas traités différemment.

M. MAYBANK: Il n'existe pas de différence entre les officiers et les matelots de tous grades?

L'hon. M. MACDONALD: Non.

M. MAYBANK: Je ne l'aurais pas cru.

M. LOCKHART: Qui donne ces ordres?

L'hon. M. MACDONALD: Celui que je viens de lire vient du secrétaire de la marine et il est adressé aux commandants de toutes les divisions ainsi qu'aux commandants à Halifax, Esquimalt, et ainsi de suite.

M. NICHOLSON: Je me demande si nous pourrions nous faire lire encore une fois les règlements contenus dans le livre bleu, les règlements généraux.

L'hon. M. MACDONALD: Le transport naval, qu'il s'agisse de passagers, fret ou messageries, peut se faire soit par les chemins de fer Nationaux ou le Canadien-Pacifique, en suivant les conditions les plus avantageuses et celles qui servent le mieux les intérêts du service.

M. NICHOLSON: Il me semblent que les personnes qui voyagent de l'Ouest à Halifax, par exemple, en venant d'endroits desservis par les chemins de fer Nationaux éviteraient de la confusion en s'en tenant aux chemins de fer Nationaux sur tout le parcours.

L'hon. M. MACDONALD: Quels endroits voulez-vous dire?

M. NICHOLSON: Les endroits situés entre Winnipeg et Halifax.

L'hon. M. MACDONALD: Quelle confusion peut-il y avoir? Il vous faut changer de train à Montréal de toute façon.

M. NICHOLSON: Il vous faut changer de gare. Si vous voyagez par les chemins de fer Nationaux il vous faut changer de gare. Je ne vois pas l'avantage de ce changement si vous observez les règles contenues dans le livre bleu. Il me semble que les hommes devraient voyager par les chemins de fer Nationaux, au moins pour ce qui est des points à l'ouest de Montréal.

L'hon. M. MACDONALD: M. Maybank a tout à fait raison. Le long parcours appartient au Pacifique-Canadien, mais comme je l'ai fait remarquer au début, la majeure partie du transport des hommes se fait dans l'Ontario, le Québec et les provinces Maritimes.

M. MAYBANK: L'Ontario, le Québec et les provinces Maritimes?

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. MAYBANK: S'il s'agit du transport d'hommes qui se dirigent vers l'Ontario ou qui quittent un endroit situé dans l'Ontario, en venant de la côte de l'Est ou des deux côtes, le voyage à Montréal se fait par le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. MACDONALD: De Toronto à Halifax par exemple?

M. MAYBANK: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Le transport se fait par Canadien-Pacifique jusqu'à Montréal, puis par chemins de fer Nationaux.

M. MAYBANK: En somme, le transport entre Montréal et la côte de l'Ouest se fait par le Pacifique-Canadien autant que possible, n'est-ce pas?

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. MAYBANK: A l'est de Montréal, la préférence va au Canadien-Pacifique, n'est-ce pas?

L'hon. M. MACDONALD: Je ne tiens pas à appeler cela une préférence.

M. GRAY: Où il y a de la concurrence, la règle veut que le transport se fasse par le Canadien-Pacifique. Là où il n'y a pas de concurrence, le transport se fait par les chemins de fer Nationaux. On ne peut voyager d'autre façon de Montréal à Halifax.

L'hon. M. MACDONALD: Mais oui, on peut voyager autrement. Vous pouvez vous rendre de Montréal à Halifax en passant par Digby et Saint-Jean.

M. MAYBANK: Personnellement, je ne connais pas grand'chose aux lignes de chemin de fer à l'est de Montréal, mais j'ai toujours compris que le parcours des chemins de fer Nationaux était le plus pratique lorsqu'on va de Montréal aux provinces Maritimes. Ceux d'entre vous qui viennent des provinces Maritimes me corrigeront si je me trompe.

M. HAZEN: Tout dépend où vous voulez aller.

L'hon. M. MACDONALD: Oui, tout dépend où vous voulez aller.

M. MAYBANK: Tout dépend où vous voulez conduire les hommes. N'est-ce pas vrai que pour la marine, les chemins de fer Nationaux offrent le seul parcours pratique à l'est de Montréal?

L'hon. M. MACDONALD: Au point de vue du temps, la question n'est pas importante.

M. MAYBANK: Il n'y a pas grand'différence au point de vue du temps?

L'hon. M. MACDONALD: Non.

M. MAYBANK: Les deux lignes sont bonnes. A quel autre point de vue peut-on dire que les chemins de fer Nationaux offrent un trajet plus avantageux?

L'hon. M. MACDONALD: En vous rendant à Halifax par le Pacifique-Canadien, il vaut faut quitter le train à Saint-Jean, prendre le bateau jusqu'à Digby, puis voyager par la ligne de chemin de fer Dominion-Atlantique jusqu'à Halifax. Il faut changer deux fois de train.

M. DONNELLY: Vous seriez obligé aussi de passer par les Etats-Unis. Il vous faudrait traverser le Maine.

M. MAYBANK: Les officiers et les marins du service naval n'ont jamais adopté cette méthode de transport. Ils ne la considèrent pas pratique, n'est-ce pas?

L'hon. M. MACDONALD: De quoi s'agit-il? Par bateau?

M. MAYBANK: Je ne voulais pas laisser entendre que vous vous opposeriez à laisser vos hommes voyager par bateau. Ce n'est pas de cela qu'il s'agissait.

L'hon. M. MACDONALD: Non.

M. MAYBANK: Il me semble que si vous vouliez transporter les officiers et les matelots, vous ne tiendriez pas à changer de train deux ou trois fois.

L'hon. M. MACDONALD: La moyenne des voyageurs qui vont de Montréal à Halifax préfèrent les chemins de fer Nationaux parce qu'ils n'ont pas à changer de train. Le voyageur reste dans le même wagon jusqu'à son arrivée à Halifax.

M. MAYBANK: Par conséquent, vous jugez que ce trajet est celui que vos hommes doivent adopter naturellement?

L'hon. M. MACDONALD: Oui, pour se rendre à Halifax.

M. MAYBANK: Et je crois que vous nous avez dit il y a peu de temps que vous les envoyiez principalement à Halifax.

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. MAYBANK: Alors nous en venons à la conclusion, n'est-ce pas, qu'il n'y a pour ainsi dire pas de concurrence dans le territoire à l'est de Montréal?

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. MAYBANK: Ce que je tiens à savoir, ce que je ne peux pas comprendre, c'est la divergence dans les chiffres. Les chemins de fer Nationaux reçoivent environ un million et quart de dollars et le Canadien-Pacifique un peu plus d'un demi-million et, cependant, la préférence va au Canadien-Pacifique dès qu'il y a une occasion égale de l'encourager.

L'hon. M. MACDONALD: Je préférerais l'emploi d'un autre mot que celui de "préférence".

M. MAYBANK: C'est le mot utilisé lorsqu'il s'agit de circulation. Je ne lui donne pas d'autre sens que celui qu'on lui accorde généralement dans les questions de circulation. Vous pouvez employer tout autre mot qu'il vous plaira. La balance semble pencher en faveur du Canadien-Pacifique chaque fois qu'elle le peut. Peu importe si le mot "préférence" est juste ou non.

L'hon. M. MACDONALD: Les chiffres font plutôt pencher la balance dans l'autre sens.

M. MAYBANK: Je me demande où cet argent est gagné et si, en général, il ne résulte pas de cas sans concurrence. Il ne peut pas y avoir beaucoup de concurrence.

M. VAUGHAN: Il se peut naturellement qu'un bon nombre des hommes aient pris des billets chez nous et que nous ayons payé au Canadien-Pacifique un fort pourcentage des recettes.

M. MAYBANK: C'est ce que je me demandais. Nous savons que le prix de ces passages est versé aux chemins de fer Nationaux mais que ces derniers à leur tour font des paiements au Canadien-Pacifique.

M. NICHOLSON: Il y a souvent de la concurrence. Par exemple, citez un endroit où il y a concurrence.

M. MAYBANK: Supposons que le prix du passage soit payé à Halifax et que le billet soit pour les deux lignes de chemins de fer. Les chemins de fer Nationaux devront en rendre compte au Canadien-Pacifique.

L'hon. M. MACDONALD: Oui, ils devront en rendre compte en partie.

M. MAYBANK: Que dites-vous?

L'hon. M. MACDONALD: Ils devront en rendre compte en partie et je suppose que le Canadien-Pacifique devra agir de même à l'égard des chemins de fer Nationaux?

M. MAYBANK: Oui, mais dans ce cas le Canadien-Pacifique n'aura pas à payer un montant aussi élevé parce que nous n'effectuons pas le transport de cette façon.

M. NICHOLSON: En effectuant le transport d'un homme d'Halifax à Vancouver, est-il juste de dire que les billets seront pris au guichet de chemins de fer Nationaux et l'argent remis aux chemins de fer Nationaux et que cet homme voyagera par les chemins de fer Nationaux d'Halifax à Montréal et par Canadien-Pacifique de Montréal à Vancouver? Est-ce bien la méthode à suivre?

L'hon. M. MACDONALD: Je ne sais pas de quelle manière il achète son billet à Halifax. Je devrai m'en informer. Il achète peut-être son billet au Canadien-Pacifique à cet endroit.

M. DONNELLY: Celui qui voyage a-t-il le droit de choisir ou doit-il suivre le parcours qu'on lui indique?

L'hon. M. MACDONALD: Il doit suivre le parcours indiqué.

M. DONNELLY: Il n'a pas de choix.

L'hon. M. MACDONALD: Non.

M. MAYBANK: Je me demande si les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux pourraient nous éclairer là-dessus. Ils pourraient peut-être nous expliquer la différence entre un million et quart et un peu plus d'un demi-million; cette différence n'a pas grande importance après tout.

L'hon. M. MACDONALD: Pas grande importance! Je crois au contraire que si.

M. MAYBANK: L'argent pourrait être versé à l'autre ligne de chemin de fer.

L'hon. M. MACDONALD: Je crois qu'il serait juste de dire que la circulation d'Halifax à Vancouver directement n'est pas intense. Voyez-vous, la circulation la plus intense se fait des points éloignés de la côte jusqu'à la côte; le déplacement le plus considérable s'effectue de l'Ontario, du Québec et du Nouveau-Brunswick dans la direction d'Halifax.

M. MAYBANK: Quand les hommes s'y rendent la première fois, je suppose, et quand ils reviennent en congé.

L'hon. M. MACDONALD: Ils s'y rendent pour leur entraînement, mettons. Sans quoi, vous auriez un fort déplacement de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba vers la côte, la côte de l'Ouest. Je pense que le déplacement transcontinental est passablement restreint. Il se présentera des cas isolés où il faut envoyer un homme, un instructeur, ou quelque chose comme cela. Je ne me souviens pas que nous ayons envoyé un homme à l'entraînement en le faisant voyager d'Halifax à Esquimalt ou d'Esquimalt à Halifax. La majorité des déplacements ont lieu à l'intérieur, en des points éloignés de la côte et la plus forte proportion de ce déplacement se trouve dans les cinq provinces de l'Est, l'Ontario, le Québec et les Maritimes, car le gros de la population se trouve là et les deux tiers des recrues navales viennent de ces cinq provinces.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Vaughan pourrait nous expliquer pourquoi l'homme qui voyage d'Halifax à Vancouver achète un billet des chemins de fer Nationaux, et nous dire si ces derniers ont quelque chose à payer au Canadien-Pacifique?

M. VAUGHAN: Cet homme prend un billet direct d'Halifax à Vancouver avec un coupon des chemins de fer Nationaux jusqu'à Montréal et un coupon du Canadien-Pacifique de Montréal à Vancouver ou Victoria.

M. NICHOLSON: Et le montant entier est payé aux chemins de fer Nationaux?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Pourrait-on acheter un billet du Canadien-Pacifique à Halifax avec un coupon des chemins de fer Nationaux pour la première partie du voyage?

M. VAUGHAN: Oui. Je crois que la première partie du voyage doit se faire par les chemins de fer Nationaux. M. Fraser pourra peut-être nous renseigner davantage au sujet du billet.

M. FRASER: Un homme peut certainement se présenter aux guichets des chemins de fer Nationaux à Halifax et acheter un billet pour le voyage complet d'Halifax à Vancouver, en utilisant les chemins de fer Nationaux jusqu'à Saint-Jean et le Canadien-Pacifique de Saint-Jean à Vancouver; ou les chemins de fer Nationaux jusqu'à Montréal et le Canadien-Pacifique de Montréal à Vancouver; ou les chemins de fer Nationaux jusqu'à tout autre point du Canada et le Canadien-Pacifique ensuite. Il peut acheter un billet aux guichets des chemins de fer Nationaux, si c'est là le point que vous voulez éclaircir.

M. MAYBANK: Pourrait-il en acheter un s'il devait d'abord voyager quelques centaines de verges par le Canadien-Pacifique?

M. FRASER: Oui, il pourrait le prendre au Canadien-Pacifique.

M. NICHOLSON: Suivant la méthode que nous a exposée le ministre, les hommes doivent voyager d'Halifax à Montréal par les chemins de fer Nationaux.

M. FRASER: Oui.

M. NICHOLSON: Et de Montréal à Vancouver par le Canadien-Pacifique.

M. FRASER: Oui.

M. NICHOLSON: Les billets originaux sont-ils achetés aux guichets des chemins de fer Nationaux?

M. FRASER: Oui.

M. NICHOLSON: Et un règlement sera fait avec le Canadien-Pacifique en temps et lieu. Est-ce bien là la méthode suivie?

M. FRASER: C'est la seule façon de procéder.

M. EMMERSON: Peut-on aller à un bureau du télégraphe du Canadien-Pacifique à Halifax et demander un billet pour Vancouver à l'employé qui vend les billets du Pacifique-Canadien?

M. FRASER: Oui, et dans ce cas il voyagera par la ligne de chemin de fer Dominion-Atlantic, il traversera, s'il veut, la baie de Fundy pour prendre ensuite le Canadien-Pacifique. Comme question de fait, vous pouvez vous rendre à l'un des bureaux du Pacifique-Canadien, si vous le désirez, et y acheter un billet d'Halifax à Vancouver par les chemins de fer Nationaux jusqu'à Montréal, et ensuite par le Canadien-Pacifique jusqu'à destination. L'agent du Canadien-Pacifique pourrait faire des arrangements à cette fin, mais il lui faudrait un billet délivré par les chemins de fer Nationaux.

M. EMMERSON: Ne pourriez-vous pas partir d'Halifax par la ligne Dominion-Atlantic à destination de Windsor?

M. FRASER: Oui.

M. MAYBANK: Vous nous avez fourni des chiffres qui indiquent que les chemins de fer Nationaux ont reçu plus d'argent que le Canadien-Pacifique.

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. MAYBANK: Et le voyage se fait par les chemins de fer Nationaux jusqu'à Montréal tandis que le reste du trajet vers l'Ouest se fait par le Canadien-Pacifique. Pouvez-vous nous expliquer cela?

Le PRÉSIDENT: Un instant. Avez-vous fini d'interroger M. Macdonald?

M. FRASER: Je ne sais pas si je suis sur la sellette ou non.

Le PRÉSIDENT: Je ne le sais pas moi-même, monsieur Fraser. Les témoins ne savent plus où ils en sont. Je me demandais si vous en aviez fini avec le ministre.

M. MAYBANK: Il y a quelques instants M. Macdonald a essayé de nous donner une explication et il est arrivé à un point qu'il a dit ne pouvoir expliquer. J'ai ensuite demandé si les dirigeants du Canadien-National pouvaient nous expliquer cette disparité. Quelques instants après M. Fraser s'est levé et a répondu à certaines questions. C'est là où j'en étais. J'aimerais savoir si les dirigeants du Canadien-National ne pourraient élucider d'autres questions.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je cherchais simplement à savoir si le Comité en avait fini avec l'honorable M. Macdonald.

Quelques DÉPUTÉS: Non, non.

M. MAYBANK: J'ai cru que M. Macdonald en retirerait d'autres éclaircissements.

L'hon. M. MACDONALD: L'unique explication que je puisse donner est que le gros du mouvement se fait dans les provinces de l'Est, et surtout par le Canadien-National. Cela me paraît être la seule explication. Que ses dirigeants en conviennent ou non, c'est l'unique explication que je puisse voir.

M. MAYBANK: Je ne mets pas ce point en doute, je veux simplement l'élucider. Pouvons-nous obtenir maintenant des explications de ces dirigeants?

Le PRÉSIDENT: Oui, très bien.

M. MAYBANK: Je voudrais les demander à M. Fraser.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Fraser.

M. MAYBANK: Vous connaissez maintenant la situation; pouvez-vous nous l'expliquer.

M. FRASER: L'explication du ministre (l'honorable M. Macdonald) me paraît être la bonne. Voyez-vous, le mouvement logique est par le port d'Halifax qui est le port naval important quant au mouvement des marchandises et des voyageurs par le Canadien-National. Le bon sens et un bon service veulent qu'on

prenne un voyageur à un certain point et qu'on l'amène si possible au port dans le même wagon, ou qu'on le conduise d'un port à sa destination. Le seul chemin de fer qui puisse le faire est le Canadien-National. Comme le ministre l'a dit, la masse des voyageurs à destination d'Halifax et à partir de cette ville provient de Montréal et de la région à l'est ainsi que de la partie d'Ontario contiguë à Montréal. Cela étant, si le Canadien-Pacifique obtient le trafic à partir de l'Ouest jusqu'à Montréal, la proportion du Canadien-National doit être de deux à un, si vous voulez.

M. MAYBANK: C'est plutôt trois à un.

M. FRASER: J'y vois seulement, si je puis faire cette observation, que c'est en pleine conformité avec ce que j'ai déjà dit. Nous prétendons que puisqu'il en est ainsi, il faut donc avertir le Canadien-National que par suite de votre situation vous ne pouvez obtenir de trafic entre Vancouver et Montréal.

M. MAYBANK: Tel est le point.

M. FRASER: C'est ma prétention. Je répète que j'aimerais beaucoup que ce règlement fût modifié—à moins que l'intérêt public exige qu'une certaine partie du trafic aille nécessairement au Canadien-Pacifique.

M. MAYBANK: M. Macdonald pourrait éclaircir ce point. Les autres ministres que nous avons entendus aujourd'hui ont laissé entendre qu'ils consentiraient à la suppression de toute restriction. Il y a une restriction à l'effet que le Canadien-National ne pouvait obtenir plus de 50 p. 100 du trafic—les deux chemins de fer se le partagent également—de quelque façon que l'on envisage la question. Le ministre (M. Macdonald) consentirait-il aussi à donner l'ordre que le trafic s'achemine naturellement, sans tenir compte d'instructions ou de restrictions?

L'hon. M. MACDONALD: Entendez-vous dans l'ensemble du Canada?

M. MAYBANK: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Ma foi, j'aimerais consulter...

M. GRAY: Si vous voulez me permettre une suggestion, monsieur le ministre (l'honorable M. Macdonald), elle sera passablement conforme à l'ordre que vous nous avez lu dans votre livre—j'ignore lequel—le deuxième que vous nous avez lu est très précis sur ce que doit être le mouvement des troupes. Votre premier ordre est conforme à la suggestion du ministre des Transports (l'honorable M. Cardin), comme l'attitude adoptée aujourd'hui, ainsi que par M. Vaughan et d'autres qui l'ont proposé. Le deuxième ordre émanant du secrétaire de la Marine, que vous avez lu, en termes si nets, amule dans une large mesure, me semble-t-il, l'ordre général que vous nous avez lu dans le livre bleu; me fais-je bien comprendre?

L'hon. M. MACDONALD: Oui. Vous remarquerez, sans doute, qu'il n'y a pas de partage égal du trafic entre les deux chemins de fer?

M. GRAY: Je m'en rends compte.

L'hon. M. MACDONALD: L'un des deux obtient le double de l'autre; peut-être davantage.

M. NICHOLSON: Je comprends que dans le cas d'un point desservi exclusivement par le Canadien-Pacifique, la consignment y arrivant de Winnipeg, point de concurrence, irait au C.-P. Semblablement, si elle provenait d'un point situé sur le C.-N., ce chemin de fer la transporterait aussi loin que possible et elle prendrait ensuite le C.-P. Votre ministère pourrait adopter la même politique, me semble-t-il, pour les endroits desservis exclusivement par un seul chemin de fer. On pourrait compter que les mouvements à partir de ces points s'effectueraient dans la mesure du possible sur les lignes directes, sans la nécessité d'un changement, plutôt que de les acheminer vers Montréal, qui est réellement très proche d'Halifax.

M. SISSON: Pourrait-on nous relire le premier ordre?

L'hon. M. MACDONALD: Pendant combien de temps le Comité va-t-il encore siéger, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous siégerons demain après-midi.

L'hon. M. MACDONALD: Il me ferait plaisir de discuter ce point avec le secrétaire et lui demander sur quel motif s'appuie la décision. L'ordre déclare que les règlements ont été établis après consultation avec les deux chemins de fer et qu'ils leur agréaient. Je crois que cela donne lieu à contestation. M. Vaughan et M. Fraser ont dit qu'il n'en était pas tout à fait ainsi. Le secrétaire de mon ministère était en congé de maladie, mais il est maintenant de retour et j'aimerais le consulter pour savoir s'il y a eu des entretiens avec les représentants des deux chemins de fer et s'ils en sont arrivés à un entente à l'effet que le trafic vers l'Est irait au C.-N. et celui vers l'Ouest au C.-P., à l'exception de celui pour Edmonton et Saskatoon. Je ne puis constater s'il a obtenu l'assentiment des chemins de fer, comme il le dit. Je crois que le C.-N. met cela quelque peu en doute.

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire, monsieur le président, s'il l'a obtenu; le savez-vous, monsieur Fraser?

M. FRASER: Il y a un dossier à ce sujet, monsieur Vaughan. J'aimerais que le ministre (l'hon. M. Macdonald) obtienne ce renseignement. Je n'accepterais pas une telle entente.

M. VAUGHAN: J'ai peine à croire que notre compagnie consente volontiers à ce que le trafic en provenance d'Halifax et à destination de Vancouver soit cédé au C.-P. à Montréal alors que nous pourrions le transporter sur toute la distance.

M. FRASER: Si un membre de notre personnel a consenti à cet arrangement, nous devrions le congédier.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que cet ordre soit lu, monsieur Sissons; il est au compte rendu?

M. SISSONS: Très bien.

M. MAYBANK: Peut-être cette question devrait-elle être réétudiée au retour de M. Macdonald. Après les pourparlers dont vous nous avez entretenu, je me demande si ce ne serait pas une bonne idée d'avoir un peu plus de renseignements sur ces chiffres du Canadien-National. D'abord, la plupart d'entre eux ont trait au déplacement des officiers et des matelots de tous grades. En deuxième lieu, j'aimerais savoir du Canadien-National, s'il peut nous renseigner, s'il a un idée de la proportion des sommes touchées par lui qu'il a dû déboursier au Canadien-Pacifique. Aussi, nous pouvons nous assurer de la plausibilité de cette comparaison.

M. VAUGHAN: Nous essayons d'obtenir ces chiffres.

M. MAYBANK: Voulez-vous faire ces calculs?

L'hon. M. MACDONALD: Vous voulez que je trouve sur quelle base repose cette affaire et si les représentants des deux chemins de fer y ont réellement consenti. Est-ce là tout ce que vous voulez?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: Je serai heureux de revenir demain si le Comité siège.

M. NICHOLSON: Le ministre nous dira-t-il si l'ordre qu'il nous a lu dans le livre bleu pourrait être considéré comme l'unique ordre officiel émanant de son ministère en fait d'instructions annulant les restrictions précitées.

M. JACKMAN: Puis-je demander au ministre sur quels principes s'appuient ces ordres du ministère. Croit-on qu'il ne convienne pas de se reposer sur le sous-ministre ou les fonctionnaires du ministère chargés de l'acheminement du trafic du choix à faire là-dessus? Vous basez-vous sur des règlements et des montants déterminés au lieu de laisser le choix de la ligne au fonctionnaire à qui cela incombe? Chaque ministère paraît se reposer sur des décisions ou des ententes, parfois observées parfois inobservées, au sujet de la proportion du

trafic que chaque ligne doit obtenir. Sur quels principes reposent-elles? Pourquoi devez-vous lier les mains de vos fonctionnaires?

L'hon. M. MACDONALD: Il faudrait restreindre les déplacements de détachements. Je ne crois pas qu'un détachement puisse se rendre, disons, de Winnipeg à Vancouver, en partie par le C.-N. et en partie par le C.-P. Il faudrait qu'il voyage sur la même ligne, parce qu'il est sous les ordres d'un officier ou d'un sous-officier. Il faudrait que ce point soit clairement établi chaque fois. Je ne dis pas que l'on ne pourrait pas envoyer un détachement à partir de Winnipeg par un chemin de fer et le mois suivant par un autre, mais on ne peut pas fractionner les détachements. Un matelot pourrait dire qu'il aimerait voyager par le C.-N. et l'autre par le C.-P. Il doit obéir aux ordres et se mettre en route sous les ordres d'un chef de détachement.

M. JACKMAN: Prenez le cas d'une consignation pour la marine à destination d'un port canadien de l'Est—une pièce d'hélice fabriquée à Toronto ou à un point à l'Ouest—doit-elle être transportée par le C.-P. jusqu'à Montréal? Les consignations sont-elles transférées à un train du C.-N. à partir de là de manière à occasionner de nouveaux frais de manutention?

L'hon. M. MACDONALD: Les ordres que je vous ai lus ne s'appliquent pas aux marchandises, mais aux voyageurs. Je ne connais pas d'ordre au sujet des marchandises. Je serai heureux de me procurer ce renseignement.

M. HANSON: Prenez le cas d'un matelot allant, disons d'Esquimalt à Montréal ou Halifax, il ne peut pas voyager par le C.-N.; il doit se rendre à Montréal par le C.-P.

L'hon. M. MACDONALD: S'il se rend d'un point de l'Ouest à Halifax?

M. HANSON: S'il part de Vancouver ou d'Esquimalt à destination d'Halifax.

L'hon. M. MACDONALD: Oui, vous avez raison.

M. HANSON: Il ne pourrait voyager par le C.-N. s'il le voulait?

L'hon. M. MACDONALD: Non.

M. HANSON: Il lui faudrait prendre le C.-P.?

L'hon. M. MACDONALD: Oui, jusqu'à Montréal.

M. HANSON: Cela ne paraît pas fondé. C'est la seule route directe de Vancouver à Halifax qui soit commode, pour les matelots ou les civils. Si leur destination est Montréal il s'ensuit qu'ils doivent prendre un taxi ou autre moyen de locomotion pour aller d'une gare à l'autre dans cette ville s'ils ont acheté leur billet à Vancouver par le C.-N.

L'hon. M. MACDONALD: Ils peuvent faire le trajet à pied d'une gare à l'autre à Montréal; de la gare Windsor à la gare Bonaventure.

M. HANSON: S'ils forment une compagnie ou un corps de troupe, mais que font-ils s'ils sont accompagnés par deux ou trois officiers?

L'hon. M. MACDONALD: Il faut qu'ils aillent à l'autre gare.

M. HANSON: Pas à pied. Ils devront se faire transporter d'une gare à l'autre; ils manqueraient peut-être leur train et passeraient la nuit à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Les matelots qui voyagent seuls auraient-ils le choix ou devraient-ils suivre une règle générale?

M. HANSON: Le ministre dit que non.

Le PRÉSIDENT: Il parlait de matelots en groupes.

M. HANSON: Je l'ai interrogé aussi à propos des matelots voyageant seuls.

L'hon. M. MACDONALD: S'ils se déplacent pour ainsi dire officiellement, ils doivent suivre la règle générale.

M. SHAW: Dois-je comprendre, monsieur le président, que lorsqu'un matelot part en congé il peut voyager par le chemin de fer qui lui plaît?

L'hon. M. MACDONALD: Je crois que c'est la vérité, malgré que je n'en sois pas sûr. Il en est ainsi pour les déplacements entièrement défrayés par la Marine. Je crois que lorsqu'un matelot part en congé et qu'il paie lui-même une partie de son voyage, il peut suivre le trajet qui lui plaît. Cependant, je voudrais étudier ce point.

M. SHAW: Monsieur le président, je vous ai posé la question parce qu'un matelot s'est plaint à moi qu'on lui avait retranché une journée de congé parce qu'il avait choisi un trajet plutôt détourné afin de continuer son voyage par le même chemin de fer. J'opine que s'il en est ainsi on devrait étudier l'à-propos de lui rendre justice. Soit qu'on accorde aux matelots une journée supplémentaire pour un trajet détourné ou qu'on leur permette de prendre la route la plus courte.

L'hon. M. MACDONALD: Savez-vous la route que ce matelot a dû prendre? Vous le rappelez-vous?

M. SHAW: C'était quelque part dans le nord de la Saskatchewan. Il m'a fait remarquer qu'il s'était rendu à quelques milles de chez lui et puis avait dû faire un détour de la moitié de la distance et revenir sur ses pas. Je voulais savoir quel était le principe en jeu.

L'hon. M. MACDONALD: Je ne crois pas qu'il s'applique aux congés. Il a trait aux hommes dont l'instruction exige le déplacement, etc., entièrement aux frais du Gouvernement et sous sa surveillance, pour ainsi dire. Je m'assurerai de ce point et pourrai vous donner une réponse précise demain.

M. MAYBANK: Quelle procédure suivez-vous lorsqu'un homme s'en va en congé? Il achète son billet lui-même et obtient un rabais lorsqu'il se présente au guichet, n'est-ce pas?

L'hon. M. MACDONALD: A mon avis, il est libre de voyager de la manière qu'il désire.

M. MAYBANK: C'est aussi ce que je crois.

L'hon. M. MACDONALD: Mais je vais m'en informer.

M. MAYBANK: On lui donne une sorte de certificat. Je me demande si c'est quelque chose adressé à une compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. MACDONALD: C'est un certificat d'ordre général, n'est-ce pas? C'est une autorisation de voyager en chemin de fer.

M. MAYBANK: Est-ce une lettre? Je croyais que c'était cela.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a-t-il fini d'interroger M. Macdonald pour ce soir?

L'hon. M. MACDONALD: Je comparâtrai demain et j'aurai d'autres renseignements.

Le PRÉSIDENT: A présent, je crois que nous ferions mieux d'élucider la question soulevée par M. Shaw.

M. SHAW: Monsieur le président, lorsque nous discutons cette question, j'ai demandé si nous avions ici aujourd'hui quelques-uns des représentants du C.-N. dans le Comité de collaboration, qui ont signé avec les représentants du C.-P. une requête conjointe.

M. VAUGHAN: Il n'y en a pas ici.

(On discute longuement la motion de M. Shaw.)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, cela nous amène à finir le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, j'ai posé une question, l'autre jour, concernant la possibilité de...

M. GRAY: Monsieur le président, que diriez-vous d'ajourner?

Le PRÉSIDENT: Une motion d'ajourner est toujours dans l'ordre.

M. GRAY: Je propose que nous ajournions.

M. HANSON: J'appuie cette motion.

Quelques MEMBRES: Continuons et finissons-en.

M. GRAY: Monsieur le président, ma motion est-elle annulée?

Le PRÉSIDENT: Non, pas du tout, monsieur Gray. Je la mets aux voix.

La motion est mise aux voix et adoptée et le Comité s'ajourne à 10 heures 05 du soir, pour se réunir de nouveau le lendemain, mardi 5 mai 1942, à 4 heures de l'après-midi.

ANNEXE "B"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL

R. C. VAUGHAN,
Président.

MÉMOIRE DES RAISONS DE VOYAGER ET D'EXPÉDIER PAR LE
CANADIEN-NATIONAL

1. *Service*

Celui qui voyage ou qui expédie par le Canadien-National obtient au maximum l'avantage d'un service direct vers une multitude d'endroits du Canada et des Etats-Unis. Le Canadien-National est en mesure de donner un service direct par ses propres lignes, sur une plus grande étendue que tous ses concurrents. Il atteint directement par ses services 89 p. 100 de la population canadienne.

2. *Équité*

Lorsqu'on a le choix de deux ou plusieurs lignes pour voyager ou faire des envois et que se pose la question de savoir quelle part du trafic de concurrence doit être attribuée, en toute équité, au Canadien-National, on doit se rappeler que le Canadien-National porte un lourd fardeau en fournissant au pays la plus grande partie des chemins de fer de développement et de colonisation, dont le financement doit surtout venir du trafic de concurrence qui dessert les principaux centres. La mesure des services essentiels maintenus par les chemins de fer est l'étendue qu'ils desservent exclusivement. Sur le territoire desservi par les chemins de fer du Canada, une proportion de 60 p. 100 dépend exclusivement du Canadien-National et il est juste et raisonnable que ce chemin de fer obtienne au moins les deux tiers du trafic de concurrence, vu que les services essentiels maintenus dans les territoires exclusifs doivent souvent fonctionner à perte.

3. *Concurrence normale*

Sous le rapport de la concurrence des chemins de fer au Canada, on a coutume de songer à deux compagnies et d'en conclure qu'un partage du trafic par moitié est équitable, mais si les lignes qui ont été englobées par les deux grands réseaux du Canada étaient en concurrence libre, celles qui forment maintenant le Canadien-National feraient concurrence pour au moins 65 p. 100 du trafic ferroviaire du pays. Un partage par moitié méconnaît ce fait et impose un double fardeau au Canadien-National, car si le trafic total est divisé par moitié et, comme nous l'avons signalé, si 60 p. 100 du trafic qui ne donne pas lieu à concurrence doit être transporté par le Canadien-National par raison de nécessité géographique, il en résulte que le Canadien-National obtient moins que la moitié du vrai trafic de concurrence, tandis qu'en raison du service essentiel qu'il rend au pays, le Canadien-National a droit au moins aux deux tiers du trafic de concurrence pour lui permettre de fournir sa grosse part de services improfitables mais essentiels.

4. *Extension des frais généraux*

Les grosses charges fixes du Canadien-National pour le service de sa dette consolidée aussi bien que ses lourdes taxes doivent être payées. Lorsque le trafic de concurrence est accordé au Canadien-National, il aide à mieux répartir ce fardeau de charges fixes qu'il doit payer de toutes les façons.

5. Pour aider à équilibrer le budget fédéral

Le Canadien-National appartient entièrement au peuple du Canada, et par conséquent le budget national comprend les profits et pertes du chemin de fer. Le revenu consolidé du Canada augmente chaque fois qu'un voyageur ou un envoi prend la route du Canadien-National. Dans chaque cas, le revenu consolidé s'augmente de la différence entre le prix du billet ou le taux de transport et le prix de revient du service rendu.

6. Moyen de payer les impôts

Le bénéfice réalisé sur chaque billet ou sur chaque bordereau d'expédition du Canadien-National équivaut au paiement de la même somme en impôts. La proportion moyenne des déboursés est de 50 p. 100, de sorte que chaque dollar versé au Canadien-National pour ses services réduit de cinquante sous la somme à prélever sous forme d'impôts.

ANNEXE "C"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ETAT DES ACHATS DE CHARBON EN 1940-1941

	Lignes cana- diennes	1940 Lignes des Etats- Unis	Total	Lignes cana- diennes	1941 Lignes des Etats- Unis	Total
Charbon canadien—Est.	1,671,679	—	1,671,679	1,424,175	—	1,424,175
Ouest	1,639,861	—	1,639,861	1,714,723	—	1,714,723
Total (ch. canadien).	3,311,540	—	3,311,540	3,138,898	—	3,138,898
Charbon des Etats-Unis.	1,740,779	849,226	2,590,005	3,228,135	1,115,135	4,343,270
Charbon britannique.	33,996	—	33,996	—	—	—
Total des achats.	5,086,315	849,226	5,935,541	6,367,033	1,115,135	7,482,168

ANNEXE "D"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Résultat d'exploitation des hôtelleries—années 1941-1940

Année 1941	Recettes	Dépenses	Impôts	Net
Charlottetown	\$ 107,829 07	\$ 102,473 79	\$ 4,562 67	\$ 792 61
Pictou Lodge	28,597 59	28,104 96	321 94	170 69
Nova Scotian	603,286 42	481,569 55	12,930 38	108,786 49
Château Laurier	1,759,514 59	1,290,283 66	63,487 50	405,744 00
Prince-Arthur	208,032 97	181,726 46	6,073 83	20,232 68
Minaki Lodge	71,122 58	63,317 60	416 00	7,388 98
Fort Garry	415,601 82	379,538 18	27,761 25	8,302 39
Prince Edward	131,541 61	131,966 54	3,658 01	4,082 94
Macdonald	418,741 72	399,670 93	15,245 14	3,825 65
Jasper Park Lodge	429,699 00	374,121 82	5,486 32	50,000 86
Bessborough	293,111 16	300,989 44	1,872 42	9,750 70
	\$4,467,078 53	\$3,733,762 27	\$ 141,815 55	\$ 591,500 71
Année 1940				
Charlottetown	\$ 87,628 72	\$ 88,627 38	\$ 3,637 48	\$ 4,636 14
Pictou Lodge	17,538 68	23,826 70	219 60	6,507 62
Nova Scotian	454,810 97	358,479 76	11,472 07	84,859 14
Château Laurier	1,601,757 67	1,145,844 20	60,793 55	395,119 92
Prince Arthur	169,672 17	161,347 33	5,882 00	2,442 84
Minaki Lodge	61,781 86	56,197 81	—	5,584 05
Fort Garry	370,478 14	375,366 98	26,216 62	31,105 46
Prince Edward	119,567 88	113,959 60	3,268 15	2,340 13
Macdonald	389,118 88	375,501 14	13,964 79	347 05
Jasper Park Lodge	380,465 34	336,281 85	3,060 00	41,123 49
Bessborough	283,492 95	269,374 16	806 02	13,312 77
	\$3,936,313 26	\$3,304,806 91	\$ 129,320 28	\$ 502,186 07

ANNEXE "E"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Etat des taxes payées en 1941 (autres que les taxes de vente ajoutées au coût des matériaux) sur les chemins de fer, les hôtelleries et les propriétés exploitées séparément.

CANADA

Taxes fédérales—			
Assurance chômage	\$	453,943	20
Timbres d'accise		81,550	02
			\$ 535,493 22
Taxes provinciales et municipales			
Ile du Prince-Edouard—			
Provinciales		40,400	00
Municipales		164	00
Hôtelleries		4,562	67
			45,126 67
Nouvelle-Ecosse—			
Provinciales		104,595	71
Municipales		4,817	00
Hôtelleries		13,252	32
			122,665 03
Nouveau-Brunswick—			
Provinciales		128,637	98
Municipales		4,966	45
			133,604 43
Québec—			
Provinciales		104,924	05
Municipales		782,089	10
Propriétés exploitées séparément.....		72,525	10
			959,538 24
Ontario—			
Provinciales		448,424	74
Municipales		959,456	26
Hôtelleries		69,977	42
Propriétés exploitées séparément.....		76,776	65
			1,554,635 07
Manitoba—			
Provinciales		302,000	00
Municipales		36,803	30
Hôtelleries		31,419	26
			370,222 56
Saskatchewan—			
Provinciales		220,645	00
Municipales		10,252	00
Hôtelleries		1,872	42
			232,769 42
Alberta—			
Provinciales		95,159	95
Municipales		161,150	00
Hôtelleries		20,731	46
Propriétés exploitées séparément.....		47,483	69
			324,525 10
Colombie-Britannique—			
Provinciales		273,923	60
Municipales		151,762	08
Propriétés exploitées séparément.....		35,995	54
			461,681 22
Autres taxes non réparties—			
Divers, compte 544.....		2,420	81
Propriétés exploitées séparément (compagnies foncières)		238,066	99
			240,487 80
Total pour le Canada.....			\$4,980,748 76

ÉTATS-UNIS

Loi de l'impôt sur les voituriers, 1937.....		620,580	48
Assurance-chômage des cheminots.....		615,754	28
Autres taxes		1,588,216	02
			2,824,550 78
Total pour les Etats-Unis.....			\$2,824,550 78

AUTRES PAYS—Grande-Bretagne, Mexique, Hong-Kong, Australie et Nouvelle-Zélande..... 30,937 02

Total pour le réseau du Canadien-National..... \$7,836,236 56

SESSION DE 1942

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'Etat possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE No 4

SÉANCE DU MARDI 5 MAI 1942

TÉMOINS :

L'hon. Augus L. Macdonald, K.C., député, ministre de la Défense nationale
(Service naval).

M. R. C. Vaughan, président des chemins de fer Nationaux du Canada.

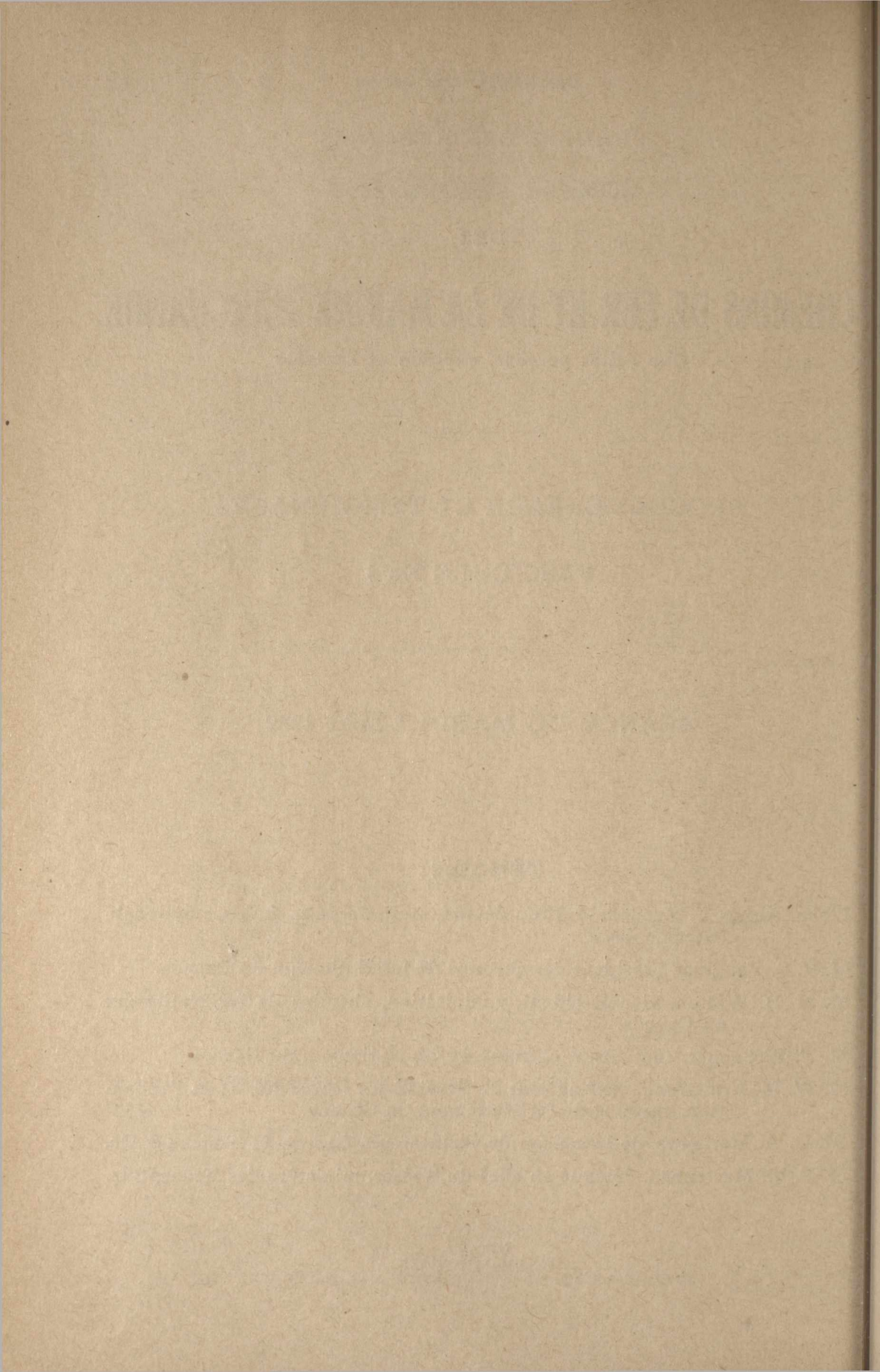
M. N. D. Walton, vice-président, exploitation, chemins de fer Nationaux
du Canada.

M. T. R. Cooper, contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada.

M. W. M. Armstrong, chef adjoint du Service des recherches et de l'expansion,
chemins de fer Nationaux du Canada.

M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

M. F. M. Maclellan, délégué en chef du Trésor, ministère des Transports.



PROCÈS-VERBAUX

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

Le MARDI 5 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite, et contrôle, se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Bradette, Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Grey, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: Les dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada, à savoir: M. Hungerford, M. Vaughan, M. Walton, M. Alistair Fraser, M. Cooper, M. Armstrong et M. Thompson; M. O. A. Matthews, représentant la maison de vérificateurs George A. Touche & Co. M. C. P. Edwards, sous-ministre des Transports, ainsi que M. F. M. Maclellan, délégué en chef du Trésor.

Le Comité reprend l'étude ajournée du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1941.

M. R. C. Vaughan, avec l'assistance de M. N. B. Walton, M. W. M. Armstrong et M. T. H. Cooper, fournit au Comité tous les renseignements demandés.

Sur la proposition de M. Donnelly, ledit rapport annuel est adopté à l'unanimité.

Avant la clôture de la séance, M. Shaw demande que les remarques qu'il a faites lundi soir, le 4 mai, relativement à la proposition qu'il a par la suite retirée ainsi que les remarques de l'honorable P. J. A. Cardin soient consignées au compte rendu imprimé, attendu que le secrétaire du Comité l'a informé que la discussion sur les propositions faites à un comité n'est pas ordinairement rapportée.

M. Shaw propose, appuyé par M. Maybank:

Que la discussion sur la proposition de M. Shaw (subséquemment retirée) du lundi soir, 4 mai, ainsi que les remarques de l'honorable P. J. A. Cardin soient imprimées en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages de ce jour.

Ladite proposition, mise aux voix, est adoptée sur la division suivante: Pour, 11; contre, 3.

M. McCulloch propose ensuite que le Comité s'ajourne à 8 heures 30 du soir.

La résolution, mise aux voix, est adoptée sur la division suivante: Pour, 9; contre, 5.

A six heures, la séance est levée jusqu'à 8 heures 30 du soir.

SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à 8 h. 30 du soir, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Bradette, Donnelly, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Hazen, Howden, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: Les personnes mentionnées au compte rendu de l'après-midi.

Le Comité approuve les articles suivants du Budget des dépenses pour l'année 1942-1943 mentionnés à l'ordre de renvoi du 29 avril 1942:

400	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—chemins de fer autres que les chemins lignes de l'Est.....	\$3,350,000
401	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada.....	900,000
410	Canadian National (West Indies) Steamships Limited—Capital—Avances.....	20,000
411	Transbordeur et têtes de lignes de l'Île du Prince-Edouard—Déficit de 1942.....	400,000

Le Comité étudie ensuite le rapport de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

M. O. A. Matthews, représentant la maison des vérificateurs, donne lecture du rapport et est interrogé sur certains de ses aspects.

Sur la proposition de M. McCulloch, ledit rapport est adopté à l'unanimité.

Le Comité aborde ensuite l'étude du rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1941.

M. F. M. Maclellan, le secrétaire, donne lecture du rapport et est interrogé sur sa teneur.

Sur la proposition de M. Gray, ledit rapport est adopté à l'unanimité.

Le Comité étudie le budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1942.

M. Armstrong donne lecture des articles du budget et les représentants des chemins de fer Nationaux sont interrogés à ce sujet.

Sur la proposition de M. Donnelly, ledit budget est adopté à l'unanimité.

Sur la proposition de M. Gray, le Comité donne instructions au président de faire rapport à la Chambre des articles du budget précédemment approuvés.

Le Comité rappelle l'honorable Angus L. Macdonald, ministre de la Défense nationale (Service naval). Le ministre est interrogé sur le partage du transport régi par l'Etat entre le Canadien-National et le Pacifique-Canadien.

M. C. R. Vaughan et M. Alistair Fraser, président et vice-président, respectivement, des chemins de fer Nationaux du Canada, ajoutent leurs commentaires au témoignage du ministre de la Défense nationale (Service naval).

M. Maybank propose alors que le Comité s'ajourne à quatre heures de l'après-midi, le mercredi six mai.

En amendement, M. McCulloch propose que le Comité s'ajourne à dix heures du matin, le mercredi six mai.

L'amendement, mis aux voix, est approuvé sur la division suivante: Pour, 6; contre, 4.

La proposition ainsi modifiée est adoptée.

A 9 h. 55, le Comité s'ajourne au mercredi 6 mai, à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 277,

Le 5 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à l'ajournement, hier soir, nous avons fini de débattre un point soulevé par M. Shaw, et nous nous sommes arrêtés là. Toutefois, il y a quelques jours, nous en étions à la page 20 du rapport du Canadien-National et, s'il n'y a rien d'autre sur le tapis, nous reprendrons l'étude du rapport.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je voulais demander au président du réseau quels sont les arrangements conclus entre les deux chemins de fer à l'égard du trafic empruntant la ligne du réseau rival pour une partie du parcours.

M. VAUGHAN: En beaucoup d'endroits il existe des ententes régulières d'échange. Les modalités en sont établies par les tarifs ou par accord. Je ne sais pas...

M. JACKMAN: Vous pourriez m'en exposer les grandes lignes. Je suppose qu'il est tenu compte de la distance parcourue, mais est-il avantageux pour un chemin de fer de se charger d'un trafic qui doit emprunter la ligne rivale pour la plus grande partie du parcours? Cela comporte-t-il des droits ou des honoraires à payer?

M. VAUGHAN: Dans l'exploitation ferroviaire, il est généralement admis que la ligne sur laquelle le trafic prend naissance a droit au plus long parcours.

M. JACKMAN: Cette ligne ne bénéficie-t-elle des taux qu'en proportion de ce que la distance parcourue sur ses voies ferrées représente sur le parcours total?

M. VAUGHAN: Le partage des recettes du transport s'effectue sur une base convenue d'avance. La ligne où le trafic prend naissance bénéficie ordinairement d'une plus forte proportion des taux.

M. JACKMAN: Je me demande ce que peut être ce pourcentage. Pouvez-vous me le dire sans avoir à déposer le tarif entier?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il soit possible de vous donner un pourcentage déterminé. Chaque cas fait l'objet d'une entente. Je crois que M. Fraser pourra vous donner plus de détails à ce sujet.

M. FRASER: C'est parfaitement exact. Je ne crois pas qu'il soit possible de vous citer de chiffre.

M. JACKMAN: Entre deux points, voulez-vous dire?

M. FRASER: Oui. Tout dépend des circonstances, de l'endroit où se trouve le point de raccordement et de la distance parcourue. En général, la plus forte part échoit à la ligne de chemin de fer sur laquelle le trafic prend naissance; je dis en général, car il n'y a pas de règle fixe. Je serai mieux en mesure de vous donner des éclaircissements un peu plus tard.

M. JACKMAN: Ne pourriez-vous pas nous citer un exemple? Disons, par exemple, qu'un expéditeur de Vancouver envoie des marchandises à Halifax par le Pacifique-Canadien. En pareil cas, le Pacifique-Canadien perçoit-il tant par mille jusqu'à Montréal, et le Canadien-National tant par mille à partir de Montréal?

M. FRASER: Le partage n'est pas nécessairement basé sur la distance parcourue. Le P.-C. bénéficierait d'une certaine part du taux si l'échange avait lieu à Montréal. Il pourrait bénéficier de la même part, basée sur la distance parcourue, si l'échange avait lieu à la jonction de Sainte-Rosalie, ou encore, une part différente, si l'échange s'opérait à North-Bay. Les points de raccordement sont nombreux. Je vous donnerai une réponse plus précise quant à l'exemple que vous venez de citer.

M. JACKMAN: Existe-t-il un barème commun aux deux chemins de fer relativement à chaque point de raccordement?

M. FRASER: Oui, monsieur. Si vous le désirez, je vous dirai comment s'opère le partage dans le cas spécifique que vous avez cité.

M. JACKMAN: Je m'intéresse plus à la question de savoir jusqu'à quel point il est avantageux pour un chemin de fer de se charger du trafic au début du parcours.

M. FRASER: C'est avantageux.

LE PRÉSIDENT: Si personne n'a d'autre question à poser, prenons la page 21 du rapport.

M. NICHOLSON: Avant de passer à cette page 21, je voudrais revenir sur une question que nous avons laissée de côté la semaine dernière. Il s'agissait de l'indemnité de vie chère payable aux employés des services de protection, rubrique qui figure à la page 15. Avons-nous eu des éclaircissements là-dessus?

M. WALTON: Les gardes affectés à la surveillance des propriétés ferroviaires touchaient, au début, un salaire de \$2.50 par journée de huit heures. Pendant l'été de 1941, ce salaire fut porté à 40 cents l'heure, soit \$3.20 pour la journée de huit heures. Plus tard, nous nous sommes demandés si en vertu des divers arrêtés en conseil prescrivant le paiement d'une indemnité de vie chère, les gardes en question avaient droit à cette indemnité. Nous nous sommes adressés à l'autorité compétente, c'est-à-dire le Conseil national du travail en temps de guerre, l'indice du coût de la vie ayant monté de cinq points entre la date de l'augmentation de salaire accordée à ces gardes et le 15 février, date à laquelle celui qui a droit à l'indemnité et qui ne l'a pas encore touchée, doit commencer à la recevoir. Chaque hausse d'un point de l'indice du coût de la vie correspondant à 25 cents par semaine, il a été décidé qu'une indemnité de \$1.25 par semaine serait versée à ces gardes. Le Conseil national du travail en temps de guerre a été saisi d'une demande officielle à cette fin et, étant donné ses vues en la matière, il agréera sans aucun doute. Dès que nous y serons autorisés, nous paierons à nos gardes une indemnité de vie chère de \$1.25 par semaine, rétroactive au 15 février. Je crois qu'on a demandé, la semaine dernière, si ces hommes travaillaient sept jours par semaine. C'est exact. Il n'en coûterait pas plus cher au chemin de fer de les faire travailler six jours par semaine et de leur donner congé le septième jour, car leurs remplaçants seraient rémunérés au même salaire, mais il est difficile d'organiser leur relève une fois la semaine. Dans la plupart des cas, ils sont stationnés à des endroits isolés, où les trains n'arrêtent pas, et il a été décidé de les garder en service sept jours par semaine, comptant qu'il serait possible de leur donner un plus long congé de temps à autre. La relève serait plus facile à organiser dans ce cas-ci que dans l'autre.

M. HARRIS: Monsieur le président, je voudrais demander au témoin sur quoi il se base pour dire que le Conseil régional ou le Conseil national du travail en temps de guerre agréera la demande faite.

M. WALTON: On nous a laissé entendre...

M. HARRIS: Comment se fait-il que le Conseil ait laissé entendre une chose pareille puisqu'il n'y a pas eu d'enquête?

M. WALTON: Nous avons discuté la question par correspondance.

M. HARRIS: Monsieur le président, le procédé est très irrégulier. Je ne puis comprendre comment le Conseil national du travail en temps de guerre a pu laisser entendre une chose pareille sans audience. Si les chemins de fer ont un tel privilège, pourquoi les autres industries ne l'auraient-elles pas aussi? Tout le monde sait qu'à l'heure actuelle, le Conseil national et les Conseils régionaux du travail en temps de guerre ont un ordre du jour très chargé et qu'ils sont en retard de deux ou trois semaines dans leur travail. Ils doivent siéger tous les soirs et même le dimanche pour disposer de demandes analogues à celle dont il vient d'être question. Je voudrais savoir comment le témoin a pu obtenir ses renseignements.

M. WALTON: Je sais simplement qu'un exposé a été communiqué au Conseil et que l'information...

M. HARRIS: Un exposé signé par qui?

M. WALTON: Par notre directeur des relations ouvrières. C'est lui qui s'occupe de ces questions-là.

M. HARRIS: Cet exposé portait-il d'autres signatures? Celles des employés?

M. WALTON: Nos employés n'ont pas signé cet exposé, que je sache. Nous avons demandé des éclaircissements, étant donné les divers arrêtés en conseil régissant l'application de l'indemnité de vie chère.

M. HARRIS: L'opinion exprimée était celle du réseau, l'opinion des chemins de fer Nationaux.

M. WALTON: Nous avons exprimé la façon dont nous comprenions la chose.

M. HARRIS: C'est entendu.

M. WALTON: On nous a répondu que notre version était correcte, mais nous attendons pour agir d'avoir reçu l'autorisation officielle.

M. HARRIS: Mais vous consentez à verser cette rémunération supplémentaire de \$1.25.

M. WALTON: En effet.

M. HARRIS: En vertu de la loi qui régit le Conseil national et les Conseils régionaux du travail en temps de guerre, une compagnie comme la vôtre doit d'abord présenter sa demande et il faut ensuite obtenir le consentement écrit des employés intéressés; la demande présentée devient ainsi collective. En pareil cas, il y a lieu de compter qu'elle sera agréée; autrement, vous vous exposez à l'intervention de l'organisme chargé de maintenir le niveau du coût de la vie, c'est-à-dire la Commission des prix et du commerce en temps de guerre. Avez-vous songé à cela?

M. WALTON: Non, monsieur.

M. HARRIS: D'après ce que vient de dire le témoin, monsieur le président, les employés intéressés n'ont pas adressé de demande au Conseil national ou au Conseil régional du travail en temps de guerre. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. WALTON: Je le crois.

M. HARRIS: Dans ce cas, seul le Canadien-National a fait une demande.

M. WALTON: A ma connaissance, oui.

M. HARRIS: Monsieur le président, je ne veux pas créer d'embarras, mais il se peut que le Comité demande le dépôt de la correspondance échangée. Pour ma part, je ne demanderai pas cela parce que les autres industries canadiennes, dont un bon nombre attendent encore la décision du Conseil, et des milliers d'employés qui manifestent de l'impatience devant la lenteur apportée à régler leur cas, voudront, eux aussi, obtenir l'avis du Conseil avant d'avoir été entendus en audience régulière. Il ne faut pas mésestimer la gravité d'une affirmation à l'effet qu'on a obtenu une déclaration officieuse du Conseil du travail en temps de guerre, et on devrait réfléchir sérieusement avant de déclarer en public qu'on

a eu vent que telle ou telle chose se produirait, surtout lorsqu'il s'agit de l'application d'une loi qui a pour but d'enrayer la hausse du coût de la vie, de contrôler les salaires et qui est conçue de manière à conférer certains pouvoirs au Conseil national et aux Conseils régionaux. Or, un de ces Conseils régionaux doit siéger à Ottawa cette semaine. De fait, il est probablement en séance à l'heure actuelle, et ses membres seront certainement surpris de constater, par le témoignage rendu ici, que l'on ait laissé entendre que telle ou telle chose se produira.

M. DONNELLY: Les employés sont-ils satisfaits?

M. MAYBANK: Si on l'a laissé entendre, et dans sa réponse à la question posée, M. Walton a simplement exposé les faits, je ne vois pas comment nous pouvons intervenir. Il est dit en toutes lettres dans le témoignage rendu qu'une déclaration officieuse a été reçue. Je ne crois pas que M. Walton ait eu tort d'en venir à cette conclusion.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, il vient d'être question d'un salaire horaire de 40c. Quel est le salaire établi pour le travail du dimanche?

M. WALTON: C'est le même.

M. NICHOLSON: Quelle attitude le réseau a-t-il adoptée à l'égard de la rémunération du travail du dimanche?

M. WALTON: En certains cas, ce travail est rémunéré à des taux supérieurs aux taux ordinaires; en d'autres cas, le taux ordinaire reste en vigueur.

M. MAYBANK: Pour un grand nombre d'employés de chemin de fer, le taux de salaire est le même pour n'importe quel jour de la semaine?

M. WALTON: Oui.

M. MAYBANK: Pour les employés des services de transport?

M. WALTON: Oui.

M. BRADETTE: Si je le puis sans enfreindre le règlement, je désire soulever un point dont j'ai déjà parlé les années précédentes. Il s'agit des employés de réserve. A l'heure actuelle, des milliers de ces employés travaillent la plupart du temps, mais il n'en était pas de même avant la guerre. Je connais des jeunes gens qui ont été maintenus dans cette réserve pendant douze ou quinze ans et qui touchaient un salaire moyen de \$30 par mois, ou \$360 par année. Je comprends la position du P.-C. et du N.-C. qui veulent avoir à leur disposition, en tout temps, une réserve d'hommes expérimentés. Ce n'est que naturel. Toutefois, j'ai toujours soutenu et je soutiens encore que ces cheminots ne devraient pas toucher moins de \$900 par an tant qu'ils sont maintenus sur la liste de ceux qui attendent un emploi régulier. A l'heure actuelle, ils ne manquent pas de travail car ils sont expérimentés. Mes remarques s'appliquent tout particulièrement aux chauffeurs de locomotives et aux serre-freins. Je crois savoir que les syndicats ouvriers ne veulent pas intervenir, et que le système a été établi en collaboration avec eux. Mais je soutiens qu'il ne devrait pas être permis de garder ces jeunes gens à la disposition d'une compagnie pendant quinze ans, ni même pendant deux ans, pour un salaire aussi peu élevé. Je lance de nouveau mon appel avec toute la sincérité dont je suis capable car je connais de ces employés qui ont perdu courage. Quelques-uns venaient me voir à mon bureau et se demandaient en pleurant: "Qu'est-ce que je vais faire?" Mais il y a plus encore. Si après avoir attendu des jours meilleurs pendant trois ou quatre ans, ces jeunes gens se livrent à une autre occupation, l'assurance, par exemple, ils perdent tous les droits d'ancienneté qu'ils ont pu acquérir. J'en ai connu dans ma propre ville. Il y avait par exemple, un ancien combattant qui s'est lancé dans l'assurance. Or, maintenant que le C.-N. a grand besoin d'employés expérimentés, cet homme pourrait reprendre son emploi, mais il a perdu tous ses droits d'ancienneté. A mon avis, il y a là des injustices auxquelles l'adminis-

tration devrait remédier. Je ne critique pas les compagnies de chemin de fer, le principe est le même pour toutes. Mais je prétends que ce principe est faux.

M. VAUGHAN: Quand les chemins de fer sont actifs, il leur fait plaisir de donner du travail aux employés; mais s'ils n'ont pas de travail à donner, ils ne peuvent faire l'impossible.

M. BRADETTE: Vous avez cette réserve d'hommes à votre disposition. Les deux chemins de fer y trouvent leur avantage.

M. VAUGHAN: Le système a été établi avec l'assentiment et le concours du syndicat.

M. BRADETTE: Je sais tout cela, mais je maintiens que c'est très injuste pour ces jeunes gens. Les grands réseaux ont une réserve d'hommes entraînés, qui attendent des années, dans l'espoir de devenir permanents, et touchent des salaires de famine, à peine suffisants pour garder l'âme dans le corps. Quand le réseau appelle un de ces jeunes gens à son service, il faut répondre tout de suite ou perdre ses droits. C'est absolument injuste. Je crois que le seul remède serait d'accorder un salaire minimum de \$75 par mois, indépendamment de ce qu'ils peuvent réellement gagner en travaillant pour le chemin de fer. Telle est ma position sur ce sujet.

M. VAUGHAN: Les réseaux ne pourraient absolument pas se le permettre.

M. BRADETTE: Les chemins de fer pourraient assumer la charge, car ils bénéficient de cette main-d'œuvre, dans l'intérêt du réseau, ou du service.

M. VAUGHAN: C'est une situation malheureuse, dans le domaine de l'emploi, et due à la dépression économique et à la pénurie de travail pour ces hommes.

M. BRADETTE: Je le sais.

M. VAUGHAN: Les fluctuations des affaires.

M. BRADETTE: Je le comprends bien. C'est une raison de plus pour procurer une protection à ces hommes. Nous parlons d'accorder une indemnité de vie chère. Elle ne s'est jamais appliquée à ces bons jeunes gens restés oisifs pendant un certain nombre d'années—non pas des mois, mais des années.

M. VAUGHAN: Personne ne le regrette plus que nous, mais je ne vois aucun moyen de le corriger.

M. BRADETTE: Il y a un moyen, si nous oublions l'élément financier pour ne penser qu'à l'élément humain de la question. Aucune compagnie privée ou administration d'Etat ne peut exiger qu'un grand nombre d'hommes, les uns partiellement, les autres complètement entraînés, se tiennent à leur disposition pour le moment où elles ont besoin d'eux. Je soutiens que c'est un principe radicalement faux.

M. VAUGHAN: C'est une situation pénible, mais à laquelle nous ne pouvons rien.

M. BRADETTE: Oh! je n'en suis pas sûr. Si la compagnie voulait seulement écouter ces milliers d'hommes, elle trouverait une solution au problème. Cela pourrait coûter de l'argent aux réseaux, mais ce serait de l'argent bien dépensé. Imaginez-vous le Gouvernement fédéral, ou le service civil, ou toute autre organisation, entretenant une réserve du même genre? L'industrie du bois ne le fait pas. La sidérurgie ne le fait pas.

M. VAUGHAN: Leurs hommes travaillent toute l'année. Les nôtres ne le font pas; ils travaillent quand il y a de l'ouvrage.

M. BRADETTE: Je le sais. Mais prenez un employé permanent. Il accomplit le parcours minimum et reçoit le salaire minimum, tous les mois. Il vit d'une manière convenable. Un permanent vit d'une manière convenable, mais non pas un homme maintenu en réserve. Celui-ci est laissé dans l'embarras.

M. VAUGHAN: Ces questions ont été souvent discutées avec les syndicats ouvriers, et nous croyons avoir mis en vigueur le meilleur arrangement possible.

Le réseau ne pourrait pas se permettre de payer à ces hommes un salaire minimum, comme vous le suggérez, sans aggraver sa situation; et je suis sûr qu'aucun de vous, messieurs, ne désire ce résultat.

M. BRADETTE: Vous voulez dire que vous aggraveriez votre situation financière?

M. VAUGHAN: Oui.

M. BRADETTE: Le service s'en trouverait-il plus mal?

M. VAUGHAN: Il ne s'en trouverait pas mieux.

M. BRADETTE: Il n'en serait pas plus mal. Il serait amélioré sur ce point. Vous avez des hommes qui ne sont pas satisfaits, et ne peuvent l'être. Car c'est la seule manière, pour un nouvel employé, d'entrer dans la catégorie des hommes entraînés. Il n'existe pas d'autre manière actuellement.

M. VAUGHAN: Nous regrettons de ne pas avoir de travail à leur donner; mais si nous n'avons pas de travail, nous ne pouvons pas en donner.

M. BRADETTE: Je ne parle pas du manque de travail. Il y a ici un grand principe. Si les réseaux le peuvent, ils doivent en tenir compte. Il est très injuste de demander à ces jeunes gens de sacrifier les meilleures années de leur vie sans rémunération convenable.

M. LOCKHART: Il existe de nombreuses industries saisonnières, dans le pays, où cette situation se produit, plus ou moins.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est l'organisation ferroviaire qui crée la difficulté pour ces réserves.

M. EMMERSON: Monsieur le président, est-ce qu'on ne donne pas quelques fois des congés à ces hommes en disponibilité?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Pour prendre un autre emploi?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Et ils gardent leur place sur la liste d'ancienneté?

M. VAUGHAN: Ils gardent leur place sur la liste d'ancienneté, leurs droits à la pension, et autres avantages.

M. BRADETTE: Vous donnez des congés d'un an, mais pas davantage.

M. WALTON: Nous nous efforçons de leur procurer des travaux saisonniers ailleurs, quand nous pouvons nous passer d'eux.

M. EMMERSON: Ou de leur procurer du travail sur le réseau dans une autre spécialité?

M. WALTON: Oui. Cela se fait aussi. Il arrive souvent qu'un homme ayant trouvé un autre emploi nous dise: "Je travaille pour l'instant; passez-vous de moi si vous le pouvez; je voudrais continuer où je suis." Il reçoit une prolongation de congé pour essayer de combler l'intervalle. Des accords satisfaisants pour les deux parties sont souvent conclus de cette manière.

M. BRADETTE: Je comprends la situation des compagnies de chemins de fer. Il leur faut un certain nombre d'hommes pour conduire leurs trains et assurer le service. Mais je connais des exemples d'hommes mariés ayant à vivre avec quelque \$300 par an. C'est absolument impossible. S'ils restent trop longtemps éloignés du réseau, ils en sortent complètement. Il faut un remède. Même s'il en coûte un peu d'argent aux compagnies, il faut corriger cette situation. Je ne sais quelle serait la meilleure manière.

M. VAUGHAN: Je ne vois pas comment nous pourrions, plus que n'importe quelle autre industrie du pays, adopter le principe de payer des hommes qui ne travaillent pas.

M. BRADETTE: Vous les feriez travailler. Ils font une certaine somme de travail dans l'année. Supposons que nous accordions un minimum de \$600 par an. Est-ce que cela vous gênerait beaucoup?

M. VAUGHAN: Cela nous coûterait de l'argent que nous ne pouvons absolument pas dépenser, et cela procurerait aux hommes un avantage qu'aucune autre industrie ne leur procure.

M. BRADETTE: Il n'existe pas d'autre industrie comme la vôtre, avec un vaste réservoir d'hommes à votre disposition pour le jour où vous les appelez. Cela n'existe dans aucune industrie autre que les chemins de fer.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'aucune industrie traite son personnel plus généreusement que les chemins de fer.

M. BRADETTE: Pour les employés permanents. Je vous l'accorde. Mais pas pour la catégorie d'hommes dont je viens de parler.

M. NICHOLSON: Dans le même ordre d'idées, j'ai un échange de correspondance avec un homme ayant la compétence voulue, et qui avait été nommé garde-frein. Il avait acquis la compétence voulue pendant les années de dépression. Mais il était trop jeune lors de sa première nomination. Il est trop vieux maintenant, apparemment. Quels sont vos règlements en matière de limite d'âge, pour l'embauchage des hommes, et procédez-vous à des rajustements pour engager des hommes plus âgés?

M. WALTON: Oui. Nous avons rendu ces règlements un peu moins rigides l'année dernière, pour certains d'entre eux, en tenant compte de l'offre et de la demande de main-d'œuvre.

M. NICHOLSON: Quel âge faut-il avoir pour pouvoir devenir garde-frein, par exemple?

M. WALTON: Habituellement, nous n'embauchons pas les hommes de plus de trente-cinq ans, pour servir sur les trains. Mais nous nous sommes montrés moins exigeants ces derniers mois, quand l'état physique des hommes paraissait satisfaisant pour leur genre de travail.

M. NICHOLSON: Il s'agit là de l'âge maximum. Quel est l'âge minimum?

M. WALTON: Vingt et un ans.

M. EMMERSON: Est-ce un principe adopté sur tout le réseau, ou un principe régional? Je parle de la limite d'âge

M. WALTON: C'est un principe en vigueur sur le réseau, bien qu'il ne soit pas observé rigoureusement à la lettre.

M. MAYBANK: Vous nous avez parlé du problème de l'indemnité, au sujet des services de protection. Eprouvez-vous actuellement d'autres difficultés, avec d'autres catégories de main-d'œuvre, au sujet de l'indemnité, ou toutes les difficultés sont-elles réglées?

M. WALTON: Je crois que tout est réglé, et l'indemnité en vigueur dans tous les services où elle est applicable.

M. MAYBANK: J'ai rencontré dans le corridor le président fédéral de la "fraternité". Nous n'avons parlé que quelques minutes, mais j'ai bien vu qu'il avait dans l'esprit quelque grief relativement à l'indemnité.

M. WALTON: Oh, oui.

M. MAYBANK: Cet homme préside un syndicat d'employés du Canadien-Pacifique, non pas du Canadien-National, mais la situation est la même.

M. WALTON: Oui, les deux réseaux ont suivi des voies parallèles. L'indemnité est en vigueur dans tous les services, mais une réclamation est en route—je crois qu'elle a été présentée au Conseil national du travail en temps de guerre, il y a deux ou trois jours—au sujet du mode d'application à certains services ambulants, dans les cas d'absence partielle au cours d'un mois. C'est une

question de parcours accompli plutôt que d'heures de travail. Un éclaircissement est nécessaire, de la part du Conseil national du travail en temps de guerre. Les fraternités ont présenté leur mémoire; les réseaux, agissant conjointement, ont présenté le leur. Il s'agit de certains points d'application de l'ordonnance. Dans l'intervalle, les paiements sont effectués sur ce qui nous apparaît comme la base. S'il est décidé que nous sommes dans l'erreur, dans certains de ces cas, des mesures de redressement seront prises. Mais les décisions à venir ne concerneront qu'un petit nombre de cas sur l'ensemble.

M. MAYBANK: D'après sa façon de parler, cet homme paraissait furieux. Il employait des mots de cheminot.

M. WALTON: La grande majorité des hommes reçoivent la pleine indemnité. Mais la situation a besoin d'être éclaircie en ce qui concerne le nombre de jours d'absence dans un mois et la distance parcourue.

M. MAYBANK: Serait-ce un cas comme celui-ci: un garde-frein qui travaille les deux-tiers du mois et que les règles d'ancienneté empêchent de travailler l'autre tiers ne recevrait que les deux-tiers de l'indemnité.

M. WALTON: C'est une des questions. Il y en a une ou deux autres.

M. MAYBANK: D'un autre côté se pose la question de l'indemnité de subsistance. Cet homme doit vivre l'autre tiers du mois; il s'agit de savoir s'il touchera l'indemnité.

M. WALTON: Il y a aussi des cas où un certain nombre de jours sont perdus dans le mois. La distance parcourue varie en proportion du parcours total du mois, si la proportion du nombre de jours de travail dans le mois varie. Ce serait un peu long à expliquer en détail. Il s'agit simplement de demander au Conseil national du travail en temps de guerre un éclaircissement sur les arrêtés en conseil. Nous nous conformerons à la décision.

M. MAYBANK: N'est-ce que cela? Adoptez-vous une attitude neutre?

M. WALTON: Non. Nous avons soumis un mémoire indiquant notre interprétation, et les employés ont fait de même. Le Conseil national du travail en temps de guerre agira comme arbitre.

M. MAYBANK: Et vous n'êtes pas d'accord?

M. WALTON: Pas sur ces points. Nous sommes d'accord sur l'application générale de l'indemnité, mais pas sur ces points particuliers, sur ces détails en quelque sorte les plus reculés.

M. MAYBANK: Non, très peu, je crois, au total.

M. MAYBANK: Ces questions concernent-elles toutes les parties du Canada?

M. WALTON: Oui, les décisions, quelles qu'elles soient, s'appliqueront dans tout le pays.

M. MAYBANK: Et principalement dans les services de transport, dans les services ambulants.

M. WALTON: Cela concerne uniquement les services ambulants, à cause de leurs conditions variées de travail par rapport aux distances parcourues, entre autres.

M. MAYBANK: Et vous n'avez pas d'autre problème fixe?

M. WALTON: Non.

M. MAYBANK: Vous n'avez de problèmes que pour l'application au service de protection et aux services ambulants.

M. WALTON: C'est exact.

M. MAYBANK: D'une façon différente dans ces deux cas.

M. WALTON: C'est exact.

M. MAYBANK: Et savez-vous quand vous obtiendrez le jugement sur cette dernière question?

M. WALTON: Non, nous attendons.

M. MAYBANK: La question est-elle soumise depuis longtemps au Conseil national du travail en temps de guerre?

M. WALTON: Non. Le dossier a été complété, autant que je me rappelle, à la fin de la semaine dernière, peut-être au milieu de la semaine dernière, et a été envoyé au Conseil.

M. MAYBANK: A-t-il priorité sur d'autres affaires, ou faudra-t-il attendre longtemps?

M. WALTON: Je ne le sais pas.

M. MAYBANK: En avez-vous quelque idée?

M. WALTON: Je n'en ai pas d'idée.

M. MAYBANK: C'est tout ce que j'avais à demander.

M. ARMSTRONG:

Le PRÉSIDENT: Page 21.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

Actions:	Compagnies	Montant en cours	Quote-part du réseau	Valeur comptable
	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.....	\$ 5,480,700 00	\$ 12,524 33	\$ 9,168 13
	The Belt Railway Company of Chicago.....	3,120,000 00	240,000 00	240,000 00
	Canadian Government Merchant Marine, Limited.....	800 00	800 00	800 00
	Central Vermont Transportation Company..	200,000 00	50,000 00	20,000 00
	Chicago & Western Indiana Railroad Company.....	5,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
	The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000 00	1,500,000 00	1,887,000 00
	Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
	Northern Alberta Railways Company.....	625,000 00	312,500 00	312,500 00
	The Ontario Car Ferry Company (Limited)	500,000 00	250,000 00	179,007 53
	The Public Markets, Limited.....	1,150,000 00	575,000 00	575,000 00
	Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	6 actions	600 00
	The Toronto Terminals Railway Company..	500,000 00	250,000 00	250,000 00
	The Toledo Terminal Railroad Company...	4,000,000 00	387,200 00	387,200 00
	Trans-Canada Air Lines.....	3,750,000 00	3,750,000 00	3,750,000 00
	Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000 00	75,000 00	75,000 00
				<u>\$ 9,686,275 66</u>
Obligations:				
	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.....	\$ 3,000,000 00	\$ 3,000,000 00	\$ 3,012,040 00
	Northern Alberta Railways Co. 1st Mortgage Bonds.....	20,300,000 00	10,150,000 00	10,150,000 00
	The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,610,000 00	12,805,000 00	12,805,000 00
				<u>\$25,967,040 00</u>
Avances:				
	Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			\$ 1,734,340 18
	The Railroad Credit Corporation.....			157,579 96
	Railway Express Agency, Incorporated.....			107,026 82
				<u>\$ 1,998,946 96</u>
				<u>\$37,652,262 62</u>

IMPORTANTES PASSIFS ÉVENTUELS

Lignes aériennes Trans-Canada:

La Canadian National Railway Company possède \$5,000,000 du capital-actions des lignes aériennes sur lequel il a été fait jusqu'au 31 décembre 1941 un appel de \$3,750,000.

Northern Alberta Railways Company:

La Canadian National Railway Company possède \$3,125,000 du capital-actions sur lequel il a été fait en tout jusqu'à ce jour un appel de fonds de 10%.

Par acte d'achat en date du 6 février 1929, la Canadian National Railway Company s'est engagée pour la moitié du prix d'achat de la propriété. Cet engagement a été plus tard assumé par la Northern Alberta Railways Company qui est devenue titulaire. La Canadian National Railway Company, au 31 décembre 1941, était responsable de \$4,710,000 dont elle a remboursé depuis \$3,500,000; en outre, elle passe couramment à son compte de revenus la moitié du déficit annuel de la Northern Alberta Railways Company.

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 copropriétaires. 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 1941 s'élèvent à—

Emission pour propriété "en commun".....	\$39,973,019 39
Emission pour propriété "exclusive".....	252,535 36

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er mars 1936, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et autres compagnies copropriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First and Refunding Mortgage 4½%, Série "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1941 est de \$20,472,000.

Plan de Pensions C.N.R.:

Il n'y a pas de réserve pour les pensions courantes ni pour celles conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935 et les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les versements pour compte de pensions effectués par le chemin de fer sont débités au fur et à mesure aux frais d'exploitation.

Le nombre de pensions en vigueur d'après le plan contractuel de 1935 est de 4,428, et la moyenne de la pension annuelle de \$481, soit un total de \$2,130,600 par an, représentant un capital d'environ \$18,000,000. La portion de cette somme qui a été contribué par les retraités eux-mêmes est portée au passif comme compte créditeur ayant pour contre-partie des placements de fonds effectués séparément.

M. HARRIS: Avant que vous en arriviez là, monsieur le président, déposera-t-on un état relatif aux compagnies qui appartiennent entièrement aux deux réseaux? Par exemple, le Pacifique-Canadien et le Canadien-National possèdent et exploitent conjointement la Toronto Terminal Railway Company. Il nous faudrait un exposé des affaires de cette compagnie.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'elle publie un rapport annuel. Les deux réseaux lui versent un loyer juste suffisant pour joindre les deux bouts.

M. HARRIS: Existe-t-il, monsieur le président, quelque moyen de se renseigner sur les opérations de cette compagnie? Sinon, je poserai une question précise.

M. VAUGHAN: Nous pouvons certainement vous fournir des renseignements sur ses opérations.

M. HARRIS: Peut-être le président du réseau se rappelle-t-il que, lors de la formation de cette compagnie, le but était de faciliter le mouvement à travers Toronto, de faciliter la construction du viaduc, et de mettre de l'ordre dans la situation chaotique des chemins de fer, entre autres, dans la zone industrielle au sud. Les documents établiront qu'il fallait au terminus de Toronto un accord avec les commissaires du port de Toronto, et cet accord fut révisé. Il y a un certain nombre d'années, les chemins de fer Nationaux faisaient tout le travail à cet endroit. Aujourd'hui, ce sont les deux réseaux. Le président du Canadien-National nous dirait-il qui dirige actuellement les travaux dans la ville de Toronto, qui en est responsable?

M. VAUGHAN: Il y a un directeur du terminus, qui dirige tous les travaux. Il gère la propriété du terminus, qui comprend la compagnie mixte, c'est-à-dire la compagnie appartenant en commun aux deux réseaux.

M. HARRIS: Avez-vous un état de leurs affaires?

M. VAUGHAN: Nous nous en procurerons un. Nous pouvons verser au dossier un état financier de la compagnie.

M. HARRIS: Cet état montrera-t-il l'actif de la compagnie?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARRIS: Et la propriété qu'elle contrôle?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que ce renseignement figurera dans l'état, mais nous pouvons vous fournir un exposé contenant ces renseignements que vous désirez à ce sujet.

M. HARRIS: Cela ne semble pas bien clair, monsieur le président, ou plutôt on ne semble pas s'être entendu clairement sur le rôle de chacun par rapport au Toronto Terminal Railway, et il est bien difficile d'en connaître les directeurs ou de connaître leurs plans. C'est mon opinion, monsieur le président, comme citoyen de la région de Toronto, que, puisque cette entreprise appartient à l'Etat, nous avons le droit de connaître la politique de celui-ci dans l'exploitation du Toronto Terminal Railway.

Le PRÉSIDENT: Le Toronto Terminal Railway est-il propriété de l'Etat ou...

M. HARRIS: Non, le Canadien-National et le Pacifique-Canadien en sont les copropriétaires. Vous devriez plutôt poser cette question au président; je ne suis pas témoin.

Le PRÉSIDENT: La situation est la même à Winnipeg. Je me demande seulement s'il est de notre ressort de demander un relevé.

M. VAUGHAN: Nous serons heureux de déposer un relevé établissant l'entente conclue entre les deux chemins de fer, le travail accompli par chacun et le territoire desservi par le terminus.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous qu'on dépose ce relevé?

M. HARRIS: Oui, monsieur le président. J'aimerais qu'on dépose un relevé pour une période, disons, de deux ans, un relevé pour les deux dernières années. Il est survenu des changements dont nous, membres de ce Comité, devrions être au courant; et nous ne le sommes pas. Nous avons à nous acquitter d'une responsabilité. On ne nous a pas présenté de relevé l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: A titre de membre du Comité vous pourriez sans aucun doute le demander et il est probable que nous essaierons de vous l'obtenir.

M. VAUGHAN: Je ne vois pourquoi on ne déposerait pas un tel relevé.

M. HARRIS: S'il vous plaît, monsieur, j'aimerais un relevé pour les deux dernières années.

Le PRÉSIDENT: Très bien, vous l'aurez.

M. JACKMAN: Je remarque que les comptes sont intitulés, "Bilan d'ensemble", et en ce qui concerne ces placements dans des filiales, mettez-vous dans votre état des revenus ou des surplus pour l'ensemble du réseau les profits et les pertes que ces filiales ont pu vous rapporter?

M. COOPER: Je répondrais oui dans tous les cas, à l'exception de celui des Lignes aériennes Trans-Canada, dont nous avons un rapport distinct.

M. JACKMAN: Et l'on n'a pas transporté à la compagnie mère le profit réalisé l'an dernier sur le Trans-Canada?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Mais pour ce qui est de toutes les autres filiales, même si vous n'en êtes pas les actionnaires majoritaires, mettez-vous dans votre état

d'exploitation d'ensemble les profits et les pertes réalisés dans chaque compagnie individuelle ou en vertu de vos actions?

M. COOPER: Non, je ne dirais pas ça. Si ces compagnies sont exploitées avec profit et distribuent leurs profits aux actionnaires, nous recevons notre part des profits proportionnée à la quantité d'actions que nous possédons. Cela va à notre état des revenus.

M. JACKMAN: Ces filiales sont exploitées à profit ou à perte? Vous pourriez ignorer vos profits ou vos pertes si vous ne l'incorporez...

M. COOPER: Il faudrait les étudier à tour de rôle, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Pouvez-vous me donner votre opinion d'une façon générale, ou bien ces filiales sont-elles des compagnies de service exploitées sans profit ou perte?

M. COOPER: La Belt Railway Company est une compagnie à profit. Nous acceptons tout dividende que cette compagnie distribue au cours de l'année.

M. JACKMAN: Il nous faut évidemment approfondir un peu plus le sujet. Je puis faire d'énormes profits et ne pas déclarer de dividende. Je suis plus intéressé dans les revenus réels des compagnies que dans les dividendes déclarés.

M. COOPER: Non; la Belt Railway Company doit déclarer ses dividendes à ses actionnaires si elle a suffisamment de profits nets. En fait, elle a suffisamment de profits nets parce que, selon l'entente, les tenanciers doivent payer un loyer suffisant pour satisfaire à toutes les dépenses et payer 6 p. 100 sur le capital aux propriétaires.

M. JACKMAN: Ce dividende est donc distribué d'une façon plus ou moins mandataire?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Je crois que vous savez ce que j'ai en vue par rapport à...

M. COOPER: Je crois pouvoir répondre de la façon suivante, monsieur Jackman: il n'existe pas de pertes dans les filiales qui ne sont pas suffisamment protégées dans l'état des revenus du Canadien-National. Nous n'accumulons pas, dans ces placements à l'extérieur, des pertes qui ne sont pas entièrement protégées dans l'état des revenus pour l'ensemble du réseau.

M. JACKMAN: N'existe-t-il pas des surplus cachés que vous auriez perçus comme revenus à part de ces \$300,000, qui sont bien à vous, mais qui sont logés actuellement dans les coffres de Trans-Canada? Tout cet argent vous appartient, vous savez.

M. COOPER: Dans le cas de Trans-Canada, évidemment, le Canadien-National possède tout le capital-actions, i.e. \$3,750,000. Le résultat de l'entente, c'est que Trans-Canada paie 5 p. 100 d'intérêt au Canadien-National sur les actions possédées par le Canadien-National.

M. JACKMAN: Vous recevez donc 5 p. 100 sur ces actions?

M. COOPER: Nous recevons 5 p. 100. Trans-Canada a un surplus de \$300,000 une fois tous les intérêts payés, et Trans-Canada garde ce surplus de \$300,000 qui ne revient pas au Canadien-National.

M. JACKMAN: En d'autres termes, Trans-Canada paie au Canadien-National \$187,500 d'intérêt, équivalant à 5 p. 100 du capital, puis a fait un profit de \$300,000.

M. COOPER: C'est exact.

M. HARRIS: Et il a reçu un subside du ministère des Postes.

M. JACKMAN: Trans-Canada a toujours payé cet intérêt?

M. COOPER: Oui; Trans-Canada est obligé de le payer en vertu de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Quant aux autres placements dans les filiales il n'y a pas de sommes considérables qui n'aient pas été distribuées?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Sur quel principe vous basez-vous d'une façon générale pour savoir si vous ajouterez les revenus d'une compagnie subsidiaire au bilan d'ensemble du Canadien-National?

M. COOPER: Si nous sommes propriétaires de plus de 50 p. 100, c'est-à-dire si nous avons le parfait contrôle de l'exploitation d'une compagnie subsidiaire, alors nous incluons les revenus dans le bilan d'ensemble.

M. JACKMAN: Quelle que soit la proportion des actions possédées par le Canadien-National, cette proportion de pertes ou de profits est incluse dans le bilan d'ensemble du Canadien-National?

M. COOPER: Non, ce n'est pas cela qu'il faut dire. Si nous avons un intérêt majoritaire dans une compagnie qui a un déficit, la méthode traditionnelle consiste à protéger le déficit complet, parce qu'il serait impossible de demander aux actionnaires minoritaires de contribuer leur part du déficit.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 22.

M. HAZEN: Quelle est cette Railroad Credit Corporation à laquelle il est fait allusion ici à la page 21?

M. COOPER: C'est une compagnie établie aux Etats-Unis sous la direction de l'Inter-State Commerce Commission. La Commission fixa certaines augmentations de frais de transport vers l'année 1930, je crois, et on s'attendait à ce que tous les chemins de fer paient à cette compagnie les revenus qu'ils avaient touchés en raison de ces augmentations de frais de transport et l'on tira de ce fonds ainsi créé des sommes qu'on distribua aux lignes moins prospères. C'était un cas de recours aux lignes plus prospères pour venir en aide aux lignes moins prospères pour un temps. Les sommes furent versées selon cette entente; et les lignes moins prospères les remboursent à mesure qu'elles le peuvent. La Railway Credit Corporation nous a remis une partie très substantielle, environ 80 p. 100 peut-être, des montants que nos subsidiaires des Etats-Unis lui avaient avancés.

M. JACKMAN: Je ne comprends pas encore tout à fait pourquoi vous assumez la perte complète de la subsidiaire dont vous possédez la majorité des actions; car lorsque la compagnie fait des profits, vous ne pouvez certainement pas assumer tous les profits, dont une partie revient aux actionnaires minoritaires.

Le PRÉSIDENT: Page 22.

M. JACKMAN: Un moment, on a posé une question au Comité.

M. COOPER: Voici ma réponse, monsieur Jackman: si nous possédions 90 p. 100 de la compagnie, si elle était exploitée d'accord avec notre réseau et si elle ne réussissait pas à payer ses frais d'exploitation et ses charges fixes, nous, à titre de compagnie mère, de compagnie qui contrôle, d'actionnaire majoritaire, devrions pouvoir combler le déficit. Evidemment, j'admets que cette avance ne serait pas un actif très sûr à conserver; à moins que vous n'ayez de très bonnes raisons de croire que l'année suivante ou dans un avenir prochain, la situation doit changer et que la subsidiaire puisse rembourser ces avances. J'admets que la vraie méthode de comptabilité exigerait que nous absorbions l'avance complète et que nous mettions cela au compte des pertes pour cette subsidiaire dans notre état de revenus, plutôt que de le porter au compte d'un actif à percevoir.

M. JACKMAN: Supposez qu'un élévateur à grains soit exploité à perte—dans un cas comme celui cité hier par M. Donnelly—puis, pour une raison quelconque, il commence à rapporter beaucoup; vous ne pouvez pas en retirer plus que votre part et quelle réclamation pouvez-vous faire auprès de cette subsidiaire pour lui faire rembourser les avances sur les déficits que vous lui avez faites et que vous

avez mises au compte de frais d'exploitation d'une année antérieure et dont vous n'avez aucune indication à l'actif de vos livres parce que vous voyez que ce n'est pas un actif valide.

M. COOPER: Je n'aime pas discuter des cas hypothétiques, mais je puis vous référer à un cas réel, celui du Montreal and Southern Counties Railway. C'est un chemin de fer exploité juste au sud de Montréal. Nous ne possédons pas toutes les actions de cette compagnie. Le total des actions est de \$500,000 dont \$189,000 n'appartiennent pas au Canadien-National, mais la compagnie est exploitée sous la direction des autorités du Canadien-National. Le chemin de fer ne défraie pas ses propres dépenses. Chaque année le Canadien-National avance au Montreal and Southern Counties Railway les sommes nécessaires pour survivre.

M. JACKMAN: Ne recevez-vous pas quelque témoignage de leur débit?

M. COOPER: Nous nous protégeons contre les actionnaires minoritaires en obligeant la Montreal and Southern Counties Railway à nous donner une note. Mais nous croyons qu'il ne faut pas laisser ces avances, ces avances pour déficits, s'accumuler et être portées à titre d'actif dans le bilan du Canadien-National.

M. JACKMAN: Vous pourriez probablement les porter à un dollar par an. Vous devez en conserver le compte quelque part.

M. COOPER: Nous en avons certainement le compte, mais cela ne répond pas à la question que nous sommes à discuter, à savoir si le Canadien-National devrait absorber ou non le déficit total couramment dans son état de comptes, bien que, en réalité, il ne possède pas toutes les actions de la subsidiaire.

M. JACKMAN: C'est très satisfaisant pour les actionnaires minoritaires. Je ne crois pas que le Canadien-National ait le choix en la matière.

M. COOPER: Vous devriez aller demander à ces actionnaires minoritaires de payer leur part des déficits annuels et il y aurait pas mal de...

M. JACKMAN: Pourquoi ne laissez-vous pas cette compagnie faire banqueroute, pour en devenir les seuls propriétaires dans la suite?

M. COOPER: Vous avez peut-être raison.

M. JACKMAN: Où cela figure-t-il dans votre bilan?

M. COOPER: Nous en avons le compte complet. Le système de comptabilité du Canadien-National n'est pas un système d'à-peu-près, vous pouvez en être sûr. Le bilan d'ensemble des chemins de fer Nationaux comprend quelque cent compagnies. Elles ont toutes un bilan distinct et il se fait d'innombrables transactions entre les compagnies; mais dans le bilan final de chaque année, nous faisons disparaître ces comptes entre les compagnies, que ce soit pour un dollar ou pour un montant plus élevé.

M. JACKMAN: Mais ils sont tout de même quelque part dans vos comptes?

M. COOPER: Nous les avons certainement, non seulement dans nos livres —voici, par exemple: disons que le montant dû par le Montreal and Southern Counties Railway est de \$100,000; le bilan du Canadien-National porte une avance de \$100,000 au Montreal and Southern Counties Railway; le bilan du Montreal Southern Counties Railway porte une dette de \$100,000 envers le Canadien-National. Nous réunissons les deux sur notre bilan d'ensemble, et nous équilibrons l'actif et le passif. Mais ce n'est pas parce que nous procédons de la sorte pour établir le bilan d'ensemble que nous oublions nos \$100,000.

M. JACKMAN: Les deux s'annulent alors?

M. COOPER: Certainement.

M. JACKMAN: Je crois, et je crois que nous sommes d'accord, que la compagnie qui a un déficit permanent dans une compagnie subsidiaire devrait se débarrasser de ses actionnaires minoritaires.

M. COOPER: Personnellement, je pense comme vous, monsieur Jackman, mais c'est une opinion personnelle. Toutefois, il se peut qu'il s'agisse d'une manière de procéder propre à la compagnie avec laquelle je ne suis pas familier. Je ne sais pas pourquoi on n'a pas réorganisé la Montreal and Southern Counties Railway Company après s'être défait des actionnaires minoritaires.

M. JACKMAN: Je me demande si le président (M. Vaughan) aimerait à dire ce qu'il en pense.

M. VAUGHAN: C'est une question bien contrariante pour nous. La compagnie mère retire quelques bénéfices de cette ligne. Cette question n'a pas été soulevée depuis que je suis président, c'est-à-dire la question de mettre l'entreprise en liquidation. Je ne crois pas qu'il soit opportun de le faire actuellement; mais je puis vous dire que notre bureau des recherches et du développement cherche à trouver la meilleure solution à ce problème. Cette question est actuellement à l'étude, mais je ne puis vous dire ce que nous déciderons.

M. JACKMAN: Je crois que votre directeur associé, M. Symington, partagerait mes vues.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il me semble que nous avons perdu beaucoup de temps dans cette discussion entre M. Jackman et le contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada. Je crois que les questions et les comptes de ce genre sont régis par la loi. Cette discussion n'aboutira à rien, et je voudrais que le Comité poursuive ses travaux.

M. HARRIS: Avec tout le respect dû à votre opinion, je crois qu'il n'existe pas de loi permettant aux propriétaires des actions d'effacer un poste au bilan, ou la plupart des postes à leur bilan d'ensemble. J'allais poser une question, que je crois conforme au règlement. Qu'arrive-t-il dans le cas d'améliorations à la propriété; les actionnaires minoritaires en bénéficieraient-ils?

M. VAUGHAN: Une amélioration de la propriété serait à leur avantage comme au nôtre. Je ne sais combien de fois nous avons...

M. HARRIS: Très bien, sur ce point. Si je puis interrompre le président de la compagnie, je voudrais lui demander quelque chose. Une amélioration de la propriété comporte un coût, à la charge de l'exploitation de cette ligne particulière; ce coût se retrouvera au bilan, et aggravera le déficit. A son tour, ce déficit est assumé par le Canadien-National, propriétaire de la majorité des actions; tandis que les avantages profitent aux actionnaires minoritaires, ce qui, à mon avis, n'est juste ni pour le Canadien-National ni pour l'autre compagnie.

M. COOPER: La minorité est généralement faible, et souvent presque négligeable. Et comme il n'y a pas de dividendes payés dans aucun de ces cas, aucune personne étrangère n'en profite.

M. JACKMAN: Dans l'exemple cité, les actionnaires minoritaires comptent pour 29 p. 100, d'après les indications de M. Cooper; et dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada, qui ont enregistré un déficit avant de réaliser des bénéfices...

M. COOPER: Dans les premiers stades, dans ce qu'on appelait la période initiale, Trans-Canada a subi un déficit, comblé par des crédits votés par le Parlement.

M. JACKMAN: Quel était le mode de comptabilité à l'égard de ce déficit, en ce qui concerne l'état des revenus pour l'ensemble du réseau?

M. COOPER: J'ai dit en commençant que les comptes de Trans-Canada sont tenus séparément des comptes du réseau, à l'exception de l'intérêt sur les placements. En d'autres termes, il y a un état des comptes du réseau ferroviaire et un état des comptes de Trans-Canada. Ils sont distincts et séparés.

M. JACKMAN: Oui, mais ce n'est pas le capital placé à l'état d'ensemble des revenus du Canadien-National. Si je ne m'oppose pas trop à ce qu'on assume

tout le déficit lorsque le réseau national subit une perte,—plutôt, je ne m'oppose pas à ce qu'on ne prenne pas les bénéfiques, comme cela s'est fait pour les Lignes aériennes Trans-Canada—je crois que nous devrions nous opposer à ce que vous ne preniez pas au moins votre part du déficit lorsque toute la propriété vous appartient. Vous devriez assumer le déficit, en ce cas, bien que les comptes des Lignes aériennes soient, comme vous l'avez dit, distincts et séparés, et non réunis à l'ensemble. Mais s'il existe un autre cas de déficit dont vous ne preniez pas au moins votre part, j'estime que le Comité doit être informé. Existe-t-il un cas de déficit dont vous n'assumez pas votre part normale?

M. COOPER: Non. Les Lignes Trans-Canada ne sont pas en déficit aujourd'hui.

M. JACKMAN: Vous auriez dû faire figurer leur excédent dans votre bilan d'ensemble.

M. COOPER: Non, monsieur. La comptabilité de Trans-Canada est régie par la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada et par le contrat avec le ministère des Postes. La somme versée au Canadien-National est l'intérêt sur le placement de capital, et cet intérêt a été reçu. C'est tout. Tout excédent, après paiement de l'intérêt, reste à Trans-Canada et ne sera pas transféré au Canadien-National. Je crois que les termes de la Loi nous limitent, au moins pour une période de dix ans, à 5 p. 100 sur le capital que nous avons placé dans cette compagnie.

M. JACKMAN: Autrement dit, le Canadien-National est une sorte de parrain des Lignes aériennes Trans-Canada, qui ne peut en tirer de bénéfice au delà de 5 p. 100 et doit subir toutes les pertes, s'il y en a.

M. COOPER: Je n'ai pas dit cela. Nous n'avons assumé aucune perte du fait de Trans-Canada.

M. JACKMAN: Non, mais c'est parce que la compagnie détient maintenant des contrats avantageux d'autres administrations de l'Etat, qui lui procurent un excédent; mais, sans le succès actuellement réalisé, les Lignes aériennes auraient pu essayer une série de déficits, et vous auriez eu à les payer; le reste des actions aurait pu être appelé; tandis que vous ne pouviez gagner plus de 5 p. 100, dans la même période.

M. COOPER: Je ne veux pas faire durer la discussion, mais je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur Jackman. Nous ne procéderions sûrement pas à une émission de capital pour combler des déficits d'exploitation.

M. JACKMAN: Trans-Canada avait le droit de vous demander encore un million et quart. C'est automatique s'ils veulent exercer ce droit.

M. COOPER: Il est convenu que si les Lignes aériennes Trans-Canada ont un déficit, le tarif postal doit être augmenté.

Le PRÉSIDENT: Page 22.

M. ARMSTRONG: La page 22 est un tableau des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux.

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des Compagnies		
1	Canadian National Railway Company.....	\$ 18,000,000 00
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	267,283,019 32
		<u>\$285,283,019 32</u>

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA—*Suite*

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

Emissions des compagnies suivantes:		Détenu par la Cie N ^o	Capital émis	Détenu par le Public
3	The Bay of Quinté Railway Company..	23	\$ 1,395,000 00	\$
4	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company.....	23	125,000 00	
5	*Brooksby Realty Company.....	28	2,000 00	
6	*Canada Atlantic Transit Company.....	1	219,000 00	
7	*Canada Atlantic Transit Company of United States.....	1	250,000 00	
8	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800 00	
9	*Canadian National Electric Railways..	23	1,750,000 00	
10	Canadian National Express Company..	24	1,000,000 00	
11	Canadian National Land Settlement Association.....	1	—	
12	*Canadian National Railways (France).	1	2,007,400 00	
13	*Canadian National Realities, Limited...	23	40,000 00	
14	Canadian National Rolling Stock Lim- ited.....	1	50,000 00	
15	*Canadian National Steamship Com- pany, Limited.....	49	15,000 00	
16	Canadian National Telegraph Company	23	500,000 00	
17	*Canadian National Transportation, Ltd.	1	500 00	
18	The Canadian Northern Alberta Rail- way Company.....	23	3,000,000 00	
19	Canadian Northern Manitoba Railway Company.....	23	250,000 00	
20	The Canadian Northern Ontario Rail- way Company.....	23	10,000,000 00	
21	Canadian Northern Pacific Railway Company.....	23	25,000,000 00	
22	The Canadian Northern Quebec Rail- way Company.....		9,550,000 00	3,849,200 00
23	The Canadian Northern Railway Com- pany.....	1	18,000,000 00	
24	The Canadian Northern Railway Ex- press Company, Limited.....	23	1,000,000 00	
25	Canadian Northern Steamships, Limited	23	2,000,000 00	
26	Canadian Northern System Terminals (Limited).....	23	2,000,000 00	
27	Canadian Northern Western Railway Company.....	23	2,000,000 00	
28	*The Centmont Corporation.....	31	176,400 00	
29	The Central Ontario Railway.....	23	3,331,000 00	
30	Central Vermont Airways, Inc.....	28	5,000 00	
31	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000 00	
32	Central Vermont Terminal, Inc.....	31	5,000 00	
33	*Central Vermont Transit Corporation.	28	5,000 00	
34	*Central Vermont Warehouse, Inc.....	28	5,000 00	
35	The Champlain and St. Lawrence Rail- road Company.....	1	50,000 00	
36	*Chicago, New York and Boston Refri- gerator Company.....	52	1,129,400 00	
37	Cincinnati, Saginaw and Mackinaw Railroad Company.....	1	1,500,000 00	
38	*Consolidated Land Corporation.....	52	64,000 00	
39	*Continental Realty & Holding Company	13	90,000 00	
40	*The Dalhousie Navigation Company, Limited.....	23	50,000 00	
41	*Duluth and Virginia Realty Company.	39	45,000 00	
42	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Rail- way Company.....	44	2,000,000 00	
43	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.....	44	100,000 00	
44	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.....	23	3,100,000 00	
45	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company.....	52	200,000 00	
46	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.....	49	200,000 00	
47	*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited.....	49	3,000,000 00	
48	*Grand Trunk Pacific Dock Company, of Seattle.....	49	150,000 00	

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER
 NATIONAUX DU CANADA—*Suite*
CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC—*Suite*

Emissions des compagnies suivantes:		Détenu par la Cie N ^o	Capital émis	Détenu par le Public
49	The Grand Trunk Pacific Railway Company.....	1	24,940,200 00	
50	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company.....	49	20,000 00	
51	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited).....	49	501,000 00	
52	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Common).....	1	20,000,000 00	
	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Preferred).....	1	25,000,000 00	
53	The Great North Western Telegraph Company of Canada (Including \$331,500.00 held in escrow).....	16	373,625 00	6,925 00
54	The Halifax and South Western Railway Company.....	23	1,000,000 00	
55	*Industrial Land Company.....	52	1,000 00	
56	International Bridge Company.....	1	1,500,000 00	
57	The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company.....	23	53,500 00	500 00
58	The James Bay and Eastern Railway Company.....	23	125,000 00	
	A reporter.....		\$180,642,825 00	\$ 3,856,625 00
59	The Lake Superior Terminals Company Limited.....	23	500,000 00	
60	The Maganetawan River Railway Company.....	1	30,000 00	
61	Manitoba Northern Railway Company.....	1	500,000 00	
62	The Marmora Railway and Mining Company.....	23	128,600 00	
63	The Minnesota and Manitoba Railroad Company.....	23	400,000 00	
64	The Minnesota and Ontario Bridge Company.....	23	100,000 00	
65	Montreal and Province Line Railway Company.....	28	1,000,000 00	
66	*Montreal and Southern Counties Railway Company.....	1	500,000 00	189,500 00
67	The Montreal and Vermont Junction Railway Company.....	31	197,300 00	
68	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500 00	
69	*The Montreal Stock Yards Company..	1	350,000 00	
70	*The Montreal Warehousing Company..	1	236,000 00	12,240 00
71	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	23	5,000,000 00	
72	Muskegon Railway and Navigation Company.....	52	161,293 00	
73	*National Terminals of Canada, Limited	1	2,500 00	
74	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	500 00	
75	New England Elevator Company.....	1	400,000 00	
76	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	23	925,000 00	
77	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited)...	76	100,000 00	
78	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000 00	
79	The Ottawa Terminals Railway Company.....	1	250,000 00	
80	The Pembroke Southern Railway Company.....	1	107,800 00	
81	Portland Elevator Company.....	1	50,000 00	
82	*Prince George, Limited.....	1	10,000 00	
83	*Prince Rupert, Limited.....	1	10,000 00	
84	The Quebec and Lake St. John Railway Company.....	23	4,508,300 00	489,160 00
85	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.....	23	201,000 00	
86	*Rail & River Coal Company.....	1	2,000,000 00	

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA—Fin

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC—Fin

Emissions des compagnies suivantes:		Détenu par la Cie N ^o	Capital émis	Détenu par le Public
87	St. Boniface Western Land Company..	23	250,000 00	
88	The St. Charles and Huron River Rail- way Company..	23	1,000 00	
89	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000 00	
90	The Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company.....	28	608,333 33	
91	*The Thousand Islands Railway Com- pany.....	1	60,000 00	
92	The Toronto Belt Line Railway Com- pany.....	1	50,000 00	16,600 00
93	†Trans-Canada Air Lines.....	1	3,750,000 00	
94	The United States and Canada Rail Road Company.....	1	219,400 00	475 00
95	Vermont and Province Line Railroad Company.....	1	200,000 00	
96	The Winnipeg Land Company Limited	23	100,000 00	
			<u>\$204,290,351 33</u>	<u>\$ 4,564,600 00</u>

* Les comptes des compagnies indiquées ainsi (*) figurent à l'état des revenus du réseau sous le titre "Propriétés exploitées séparément".

† Considérée comme compagnie filiale.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—ANNÉES 1941-1940

	Année 1941	Année 1940	Augmentation ou Diminution	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pour- centage
PRODUITS AGRICOLES:				
Blé.....	6,937,627	4,998,619	1,939,008	38.79
Maïs.....	479,765	582,923	183,158	17.70
Avoine.....	605,271	547,433	57,838	10.57
Orge.....	469,507	371,272	98,235	26.46
Seigle.....	68,937	52,458	16,479	31.41
Graine de lin.....	73,793	46,837	26,956	57.55
Autres grains.....	33,827	30,249	3,578	11.83
Farine.....	917,408	765,201	152,207	19.89
Autres produits de mouture.....	1,455,735	1,314,170	141,565	10.77
Foin et paille.....	97,958	101,048	3,090	3.06
Coton.....	101,219	75,584	25,635	33.92
Pommes (fraîches).....	84,516	75,444	9,072	12.02
Autres fruits (frais).....	287,468	280,346	7,122	2.54
Pommes de terre.....	202,316	192,487	9,829	5.11
Autres légumes frais.....	173,292	161,414	11,878	7.36
Autres produits agricoles.....	677,939	631,999	45,940	7.27
Total.....	<u>12,666,578</u>	<u>10,227,484</u>	<u>2,439,094</u>	<u>23.85</u>
INDUSTRIE ANIMALE:				
Chevaux.....	22,743	27,582	4,839	17.54
Bestiaux.....	257,543	250,896	6,647	2.65
Moutons.....	14,867	15,811	944	5.97
Porcs.....	184,347	161,222	23,125	14.34
Viandes (fraîches).....	215,615	204,686	10,929	5.34
Viandes (fumées ou salées ou en conserve)	188,732	132,123	56,609	42.85
Autres produits de l'industrie des con- serves.....	48,989	45,425	3,564	7.85
Volailles.....	21,427	24,435	3,008	12.31
Oeufs.....	46,903	38,065	8,838	23.22
Beurre.....	70,741	65,114	5,627	8.64
Fromage.....	38,431	31,455	6,976	22.18
Laine.....	52,267	28,081	24,186	86.13
Peaux et cuirs.....	83,719	62,589	21,130	33.76
Autres produits de l'industrie animale.....	84,618	72,157	12,461	17.27
Total.....	<u>1,330,942</u>	<u>1,159,641</u>	<u>171,301</u>	<u>14.77</u>

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—*Suite*

	Année	Année	Augmentation	
	1941	1940	ou Diminution	Pourcentage
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
PRODUITS MINIERS:				
Charbon anthracite.....	2,108,001	1,675,492	432,509	25.81
Houille grasse.....	8,572,054	7,896,579	675,475	8.55
Charbon lignite.....	1,411,937	1,199,240	212,697	17.74
Coke.....	863,326	698,476	164,850	23.60
Minerais de fer.....	127,592	61,694	65,898	106.81
Minerais de cuivre et concentrés.....	229,660	202,484	27,176	13.42
Autres minerais et concentrés.....	2,089,724	1,569,905	519,819	33.11
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux)	707,897	567,939	139,958	24.64
Sable et gravier.....	1,929,958	2,077,764	147,886	7.11
Pierre (concassé, brisée, moulue).....	1,788,897	1,771,747	17,150	.97
Ardoise (grosses dimensions).....	91,575	90,661	914	1.01
Pétrole brut.....	386,834	368,140	18,694	5.08
Asphalte (naturelle et sous-produits)....	263,084	251,080	12,004	4.78
Sel.....	372,516	317,128	55,388	17.47
Autres produits miniers.....	1,247,156	864,510	382,646	44.26
Total.....	22,190,211	19,612,839	2,577,372	13.14
PRODUITS FORESTIERS:				
Billes poteaux, madiers.....	487,968	511,686	23,718	4.64
Bois de corde et de chauffage.....	576,655	599,305	22,650	3.78
Traverses.....	49,087	28,019	21,068	75.19
Bois à pâte.....	2,114,953	1,893,570	221,383	11.69
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves.....	3,946,375	3,404,404	541,971	15.92
Autres produits forestiers.....	383,087	318,696	64,391	20.20
Total.....	7,558,125	6,755,680	802,445	11.88
PRODUITS MANUFACTURIERS ET DIVERS:				
Essence.....	1,408,197	1,245,489	162,708	13.06
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence).....	870,085	813,257	56,828	6.99
Sucre.....	295,646	277,374	18,272	6.59
Fer, en gueuse et en lope.....	261,676	189,721	71,955	37.93
Rails et boulons.....	28,525	20,333	8,192	40.29
Fer et acier (en barres et en feuilles, fer à construction et tuyaux de fer)....	2,380,464	1,833,345	547,119	29.84
Fonte, machineries et chaudières.....	257,635	192,126	65,509	34.10
Ciment.....	545,454	556,697	11,243	2.02
Brique et pierre artificielle.....	257,026	213,726	43,300	20.26
Chaux et plâtre.....	387,333	313,770	73,563	23.44
Tuyaux et tuiles à drainage.....	26,228	25,172	1,056	4.20
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos.....	154,156	139,088	15,068	10.83
Automobiles, camions automobiles et pièces de rechange.....	2,557,722	1,733,986	823,736	47.51
Articles de maisons et bagages de colons.	10,932	12,794	1,862	14.55
Meubles.....	53,533	42,406	11,127	26.24
Boissons.....	263,580	211,331	52,249	24.72
Engrais de toutes sortes.....	557,059	457,128	99,931	21.86
Papier à journal.....	1,469,819	1,351,236	118,583	8.78
Autre papier.....	264,510	234,928	29,582	12.59
Papier pressé, papier à partitions.....	320,984	252,519	68,465	27.11
Pâte à papier.....	1,244,455	1,005,784	238,671	23.73
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.).....	80,889	74,697	6,192	8.29
Conserves (autres que viandes).....	436,223	347,566	88,657	25.51
Autres produits manufacturés et divers..	5,718,287	4,260,394	1,457,893	34.22
Marchandises (lots brisés).....	1,774,138	1,499,721	274,417	18.30
Total.....	21,624,556	17,304,588	4,319,968	24.96
Grand total.....	65,370,412	55,060,232	10,310,180	18.73

M. BRADETTE: Monsieur le président, je voudrais poser une question aux directeurs du Canadien-National. Il y a eu un an l'automne dernier, on m'a dit qu'il y avait un embouteillage sur le Canadien Northern, dans le nord de l'Ontario, pour l'expédition du bois de la Colombie-Britannique. Je suis venu trouver la Commission, à Ottawa, et elle m'a répondu qu'elle n'en connaissait rien.

Utilisez-vous complètement la section du chemin de fer transcontinental entre Winnipeg et Québec? Est-ce qu'il s'y effectue, actuellement, un trafic direct?

M. VAUGHAN: Il s'y effectue un certain trafic, mais nous dirigeons le trafic par les voies qui nous paraissent les plus économiques.

M. BRADETTE: Savez-vous d'où pouvait provenir l'embouteillage sur la section nord-ontarienne du vieux Canadian Northern?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. BRADETTE: C'est authentique. Mais on m'a dit que la voie était en très mauvais état à l'ouest de Cochrane, même lors du passage du Roi et de la Reine, qui n'ont pu voyager sur cette section. Quelques jours après, cependant, les trains 1 et 2 ont repris cette route, qui devait donc se trouver assez bien remise en état. Je crois que l'année dernière il est aussi passé sur cette section des trains chargés de prisonniers allemands. Je conclus de ces renseignements que la voie est en assez bon état.

M. VAUGHAN: La voie est en assez bon état pour assurer la sécurité des convois qui l'empruntent.

M. BRADETTE: Et en cas de besoin, si la section du Canadian Northern était surchargée, vous pourriez utiliser cette section, actuellement?

M. VAUGHAN: Oui, elle est dans un état satisfaisant pour le transport du fret.

M. BRADETTE: N'a-t-on pas critiqué les chemins de fer Nationaux, par exemple, parce que le bois de la Colombie-Britannique était retardé dans certaines sections de la voie, à partir de la frontière du Manitoba vers l'est?

M. VAUGHAN: Nous n'avons eu aucun retard.

M. BRADETTE: Vous n'avez eu aucun retard de ce genre?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. BRADETTE: Ainsi, il n'y a aucune nécessité d'utiliser cette belle section des chemins de fer Nationaux pour un transport quelconque à destination de la côte atlantique?

M. VAUGHAN: Il n'y a aucun besoin de l'utiliser plus qu'elle ne l'est actuellement.

M. ARMSTRONG: Page 26.

	31 décembre 1940	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année		31 décembre 1941
				Ajoutés	Réformés	
LOCOMOTIVES:						
Voyageurs-marchandises	2,092	....	61	....	....	2,031
De manœuvre	448	....	12	....	....	436
Electriques	15	9	....	....	....	24
A l'huile et à l'électricité.....	7	4	....	....	....	11
Total.....	2,562	13	73	....	....	2,502
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES:						
Wagons à marchandises fermés...	63,782	300	350	156	502	63,386
Wagons-plates-formes	4,878	300	31	....	83	5,064
Wagons à bestiaux.....	3,080	....	6	....	....	3,074
Wagons à charbon.....	13,186	475	73	....	5	13,583
Wagons-citernes	153	....	5	....	....	148
Wagons-frigorifiques	2,945	290	32	....	208	2,995
Cambuses	1,411	....	28	106	1	1,488
Autres wagons à marchandises....	8	....	....	3	....	11
Total.....	89,443	1,365	525	265	799	89,749

	31 décembre 1940	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année Ajoutés Réformés	31 décembre 1941
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS:					
Voitures de 1ère classe.....	881	28	3	.....	906
Voitures de 2e classe.....	140	.....	.....	22	2
Voitures combinées.....	289	.....	.....	.....	7
Voitures d'immigrants.....	194	19	.....	.....	1
Wagons-restaurants.....	93	.....	.....	1	9
Wagons-salons.....	125	.....	.....	3	8
Wagons-lits.....	318	5	.....	1	11
Wagons-postes.....	47	1	.....	.....	48
Wagons à bagages et à messageries	934	.....	5	22	17
Automotrices.....	53	.....	4	.....	49
Autres voitures de voyageurs.....	91	.....	.....	.....	91
Total.....	3,165	53	12	49	55
MATÉRIEL DE SERVICE:					
Wagons-bureaux.....	64	.....	1	.....	63
Tous les autres wagons au service de la Compagnie.....	6,264	232	321	545	5
Total.....	6,328	232	322	545	5
MATÉRIEL FLOTTANT:					
Transbordeurs de wagons.....	11	.....	2	.....	9
Barges.....	5	.....	1	.....	4
Remorqueurs.....	6	.....	2	.....	4
De service.....	4	.....	.....	.....	4

M. EMMERSON: A la page 26, je remarque que vous avez moins de wagons-citernes que les années précédentes, cinq de moins. Ces wagons-citernes sont-ils destinés au transport de l'huile combustible et de l'essence?

M. VAUGHAN: Nous nous servons de nos wagons-citernes pour nos propres produits.

M. EMMERSON: Ils sont employés pour le service du réseau?

M. VAUGHAN: Nos wagons-citernes servent surtout au transport de l'huile, ce que nous appelons le service O.C.S., en Colombie-Britannique et ailleurs; ils transportent de l'huile combustible pour nos propres locomotives.

M. ARMSTRONG: Aux pages 27 et 28 apparaissent diverses statistiques d'exploitation ferroviaire.

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	Marchandises		Service du transport Voyageurs		Total	
	1941	1940	1941	1940	1941	1940
Train-milles:						
Traction par locomotives.....	40,364,715	34,570,862	19,603,832	17,949,193	59,968,547	52,520,055
Automotrices.....	—	—	1,166,371	1,222,646	1,166,371	1,222,646
Total.....	40,364,715	34,570,862	20,770,203	19,171,839	61,134,918	53,742,701
Locomotive-milles:						
Traction des trains.....	40,392,690	34,590,380	19,603,841	17,949,195	59,996,531	52,539,575
Renfort.....	1,626,057	931,919	267,568	149,169	1,893,626	1,081,088
Machines isolées.....	823,371	625,684	352,620	313,122	1,175,991	938,806
Manceuvres des trains.....	3,350,003	3,017,993	99,235	86,625	3,449,238	3,104,618
Manceuvre en gare.....	13,747,527	11,301,055	1,084,996	1,015,606	14,832,523	12,316,661
Total.....	59,939,648	50,467,031	21,408,260	19,513,717	81,347,908	69,980,748
Wagon-milles:						
Wagons chargés.....	1,060,297,777	869,837,901	774,834	532,777	1,061,072,611	870,370,678
Wagons vides.....	512,885,837	429,886,243	773,669	293,523	513,659,506	430,179,766
Voitures ordinaires et combinées.....	8,511,543	8,198,321	58,212,996	47,772,213	66,724,539	55,970,534
Wagons-lits, salons et observatoires	1,006,436	921,859	41,022,088	34,245,143	42,028,524	35,167,002
Wagons-restaurants.....	171,422	176,817	6,976,162	5,166,379	7,147,584	5,343,196
Autres.....	8,929,225	9,490,560	50,972,432	48,508,199	59,901,657	57,998,768
Automotrices.....	—	—	1,232,892	1,280,565	1,232,892	1,280,565
Cambuses.....	39,312,748	33,144,376	1,230,398	593,566	40,543,146	33,737,942
Total.....	1,631,114,988	1,351,656,086	161,195,471	138,392,365	1,792,310,459	1,490,048,451
			Services des travaux Locomotive-milles			
			1941	1940	1941	1940
Traction par locomotives.....	1,332,698	1,192,967	1,766,696	1,551,930	2,724,068	3,352,907
Automotrices.....	130	—	—	—	—	—
Total.....	1,332,828	1,192,967	1,766,696	1,551,930	2,724,068	3,352,907

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	Année 1941	Année 1940
Longueur moyenne des lignes exploitées—Milles.....	23,524.95	23,603.38
TONNES-MILLES ET TRAINS-HEURES, SERVICE DE LA TRACTION:		
Tonnes-milles brutes, wagons-marchandises et cambuses.....	66,957,550,363	54,610,363,550
Tonnes-milles nettes, marchandises (payantes et en service) ..	30,049,483,326	23,893,076,937
Trains-heures, service des marchandises.....	2,509,925	2,101,084
TRAFFIC PAYANT:		
Tonnes de marchandises transportées.....	65,370,412	55,060,232
Tonnes-milles—marchandises payantes.....	27,199,875,760	21,532,181,524
Revenus du service des marchandises.....	\$239,592,287	\$194,562,209
Voyageurs transportés.....	17,681,343	11,204,289
Voyageurs-milles.....	1,761,970,856	1,124,820,121
Revenu du service des voyageurs.....	\$31,893,884	\$21,702,046
MOYENNES:		
Tonne payante-milles parcourus.....	416.09	391.07
Voyageur payant-milles parcourus.....	99.65	100.39
Recette par tonne-mille.....	\$0.00881	\$0.00904
Recette par voyageur-mille.....	\$0.01810	\$0.01929
Recette par tonne.....	\$3.66515	\$3.53362
Recette par voyageur.....	\$1.80382	\$1.93694
MOYENNE PAR MILLE DE VOIE EXPLOITÉE:		
Tonne-mille—marchandises payantes.....	1,151,306	908,158
Tonne-mille—toutes les marchandises.....	1,277,345	1,012,274
Voyageur-mille—payant.....	74,898	47,655
Recette brute.....	\$12,938.47	\$10,486.94
Frais bruts (y compris l'impôt, le matériel et le loyer des exploitations en commun).....	\$10,573.89	\$8,963.24
Revenu net de l'exploitation.....	\$2,364.58	\$1,523.70

LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

	1941	1940	Augmentation	Pourcentage
*Nombre moyen des employés.....	89,536	82,831	6,705	8.09
*Rémunération.....	\$153,654,368	\$132,584,063	\$21,070,305	15.89

*Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et télégraphes.
Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

RÉPARTITION DU DOLLAR

	1941	1940	1941	1940
	Dollars-recettes		Dollars-frais	
Employés.....	.4615	.4894	.5907	.5981
Combustible.....	.0848	.0827	.1086	.1011
Autres frais.....	.2349	.2461	.3007	.3008
Total des frais d'exploitation.....	.7812	.8182	\$1.00	\$1.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges.....	.2188	.1818	—	—
Total.....	\$1.00	\$1.00	\$1.00	\$1.00
Entretien de la voie.....	.1547	.1616	.1980	.1975
Entretien du matériel.....	.1812	.1944	.2310	.2376
Circulation.....	.0174	.0208	.0223	.0254
Transport.....	.3879	.3986	.4966	.4872
Exploitations diverses.....	.0089	.0067	.0114	.0082
Frais généraux.....	.0324	.0376	.0415	.0459
Transport au compte du capital—Crédit.....	.0013	.0015	.0017	.0018
Total des frais d'exploitation.....	.7812	.8182	\$1.00	\$1.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges.....	.2188	.1818	—	—
Total.....	\$1.00	\$1.00	\$1.00	\$1.00

M. JACKMAN: Je vois, au compte "Répartition du dollar", que vous avez dépensé .2188 du résidu disponible pour impôts et autres charges. S'agit-il principalement de taxes, de taxes locales?

M. ARMSTRONG: C'est le montant restant après paiement des dépenses d'exploitation. Le quotient d'exploitation est de 78.12 p. 100, c'est-à-dire que sur chaque dollar de recettes, 78.12 cents ont été dépensés en frais d'exploitation, laissant 21.88 cents pour tous les autres comptes, impôts, intérêts, et le reste.

M. JACKMAN: Je vois ce que vous voulez dire. A combien se montent vos taxes sur le dollar d'exploitation?

M. ARMSTRONG: Les impôts se montent à \$6,900,000, sur un revenu de \$304,000,000, soit environ 2 p. 100.

M. VAUGHAN: Cela ne comprend naturellement pas les droits de douane ou la taxe de vente.

M. JACKMAN: Le chiffre correspondant, pour le Canadien-Pacifique, est de 7.6 par dollar de dépenses d'exploitation.

M. ARMSTRONG: Son chiffre comprend l'impôt sur le revenu et une taxe sur les excédents de bénéfices, qui ne sont pas perçus sur les recettes du Canadien-National, sous cette réserve que nos bénéfices nets peuvent être transférés à l'Etat.

M. BRADETTE: Pourriez-vous nous donner le détail des .2349 de la troisième ligne. C'est un poste considérable.

M. ARMSTRONG: Le détail des dépenses d'exploitation figure aux pages 15 à 17, inclusivement. Ces dépenses comprennent la main-d'œuvre, le matériel et autres frais. Nombre de ces comptes, tel que la surintendance—première ligne de la page 15—comprennent de la main-d'œuvre, du matériel et d'autres dépenses.

M. BRADETTE: Je suppose que c'est de l'histoire ancienne, maintenant, mais bien des gens dans le peuple font entendre de vives critiques au sujet du wagon du surintendant. Personnellement, je n'y vois pas d'inconvénient, bien que je n'aie jamais voyagé dans un de ces wagons. Je voudrais savoir s'il y a eu quelque restriction, à ce sujet, depuis la guerre. Certaines personnes croient qu'il y a là un abus. Quand ces personnes voient les directeurs et surintendants voyager dans des wagons ordinaires, elles se demandent pourquoi un wagon particulier reste pendant des jours sur une voie d'évitement. Cette critique vient habituellement des cultivateurs et des marchands de bois de pulpe. Personnellement, je ne crois pas à un abus, mais beaucoup de personnes y croient.

M. VAUGHAN: Le surintendant de la voie est censé passer la plus grande partie de son temps sur la ligne, à surveiller le trafic. Nous surveillons attentivement la question dont vous parlez, et je ne crois pas qu'il y ait d'abus. Je ne sais pas ce qu'un wagon de surintendant ferait à rester à l'écart sur une voie d'évitement pendant plusieurs jours. A moins que ce ne soit à la ville où le surintendant réside et reste quelques jours. Mais il n'y a pas d'abus. Le wagon du surintendant est, dans bien des cas, sa maison.

M. BRADETTE: Je ne connais pas d'abus dans mon district, mais vous imaginez ce que diront les gens qui se rendent à la gare et voient des wagons ordinaires à moitié vides et un wagon privé à la gare.

M. VAUGHAN: Ce wagon privé est le bureau du surintendant, et vous verrez généralement que le brigadier-poseur, le contremaître de section, les ingénieurs de district et d'autres personnes sont avec le surintendant, qui dirige son service quotidien de son wagon et surveille en même temps les travaux de la voie.

M. DONNELLY: Le quotidien d'exploitation obtenu cette année est-il un des meilleurs?

M. VAUGHAN: Oui, c'est la meilleure année.

M. DONNELLY: Pouvez-vous nous donner le quotient d'exploitation pour les dix dernières années?

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous le donner; M. Cooper l'a ici.

M. COOPER: Pour 1931, 99.40; 1932, 96.34; 1933, 96.16; 1934, 92.14; 1935, 91.77; 1936, 91.89; 1937, 91.12; 1938, 96.67; 1939, 89.77; 1940, 81.82; 1941, 78.12.

M. SANDERSON: En ce qui concerne 1941 et 1942 jusqu'ici, 1942 révèle une bonne augmentation sur 1941, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, il est un peu meilleur qu'en 1941, pour les trois premiers mois de cette année.

M. SANDERSON: Quel est le pourcentage?

M. VAUGHAN: J'ai fait, il y a quelques jours, à ce sujet, un exposé qui est au dossier. A la fin de mars, les recettes d'exploitation indiquaient une augmentation de \$14,900,000 sur celles de 1941, soit 23 p. 100. Les dépenses d'exploitation étaient en augmentation de \$10,400,000, soit 19 p. 100. Le revenu net est donc de \$4,500,000 supérieur à ce qu'il était pendant le premier trimestre de 1941. Cette augmentation de revenu net est calculée après une nouvelle réserve pour dépréciation sur le matériel, pour tenir compte de l'usage intensif. De sorte que, pour les trois premiers mois de cette année, notre quotient d'exploitation est de 80.88, contre 83.47 pour les trois premiers de l'année dernière.

M. JACKMAN: Comment comptez-vous faire ressortir cet excédent de bénéfice d'exploitation, pour l'année, avec un quotient de 88 p. 100 pour le premier trimestre?

M. VAUGHAN: 80.8 p. 100.

M. JACKMAN: Par rapport à 83 p. 100.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Naturellement, pendant quelques-unes de ces années vous avez dû porter à votre compte de déficit une partie de vos frais d'exploitation? Vous avez eu un déficit d'exploitation?

M. COOPER: Les chemins de fer Nationaux n'ont jamais manqué de rentrer dans leurs frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Seulement le service des intérêts?

M. COOPER: Oui. Tous nos déficits sont venus des intérêts et non des frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Même en 1931 quand vous avez déboursé 99.40 p. 100 de vos recettes; c'était encore votre argent à vous, reçu du public et non obtenu du gouvernement?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Quand il s'est agi du service des Antilles par les navires de Canadian National (West Indies) Steamships, M. Cooper en parlant de la capitalisation du déficit, disait combien c'était risqué du point de vue d'une comptabilité prudente, et ce déficit sur les profits et pertes se chiffre dans les livres du service des Antilles à \$10,090,000. Je suis certain que la compagnie se rend compte qu'elle ne pourra jamais le combler. Ce ne serait pas raisonnable de s'y attendre. Pouvons-nous demander à la direction de nous indiquer quelle recommandation elle aimerait que ce Comité fasse au gouvernement; quelle recommandation elle voudrait que ce Comité étudie?

M. VAUGHAN: Cela nous serait difficile pour le moment. La *Canadian National Steamships Company* fait de meilleures affaires. La raison en est le volume du trafic actuel. Je ne crois pas qu'il soit sage de faire cette recommandation maintenant. Plus tard nous pourrions demander l'aide du Comité dans ce sens; mais à mon avis ce ne serait pas sage pour l'instant.

M. JACKMAN: Cela représente une perte que nous ne pourrions très probablement jamais rattraper.

M. VAUGHAN: Je ne pense pas que nous la rattrapions toute, mais nous espérons en regagner une partie.

M. COOPER: Nous avons remboursé \$600,000 l'an passé.

M. VAUGHAN: Oui, c'est ce que nous avons remboursé.

M. JACKMAN: Quel est le montant des intérêts supplémentaires que vous avez payés sur les arriérés d'intérêt?

M. COOPER: Quelque \$600,000.

M. JACKMAN: En d'autres mots, vous êtes presque capables de combler le déficit maintenant?

M. COOPER: Oui, nous avons eu un excédent de \$593,000, l'an dernier, cela en plus de \$346,000 d'intérêt pour l'année. Autrement dit, nous avons payé l'intérêt courant et réduit le déficit de \$593,000.

M. JACKMAN: Ou, en d'autres termes, vous avez payé l'intérêt courant et l'intérêt sur le déficit qui arrive à peu près à 6 p. 100. Vous avez payé presque \$600,000 sur \$10,000,000.

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: J'aimerais demander comment cette répartition du dollar se compare avec celle des chemins de fer de 1ère classe aux Etats-Unis.

M. VAUGHAN: Avez-vous des renseignements là-dessus, monsieur Armstrong?

M. ARMSTRONG: Oui. Je puis vous en donner dans les grandes lignes. Je veux dire, comme la dernière moitié de cette table les indique. Les voies de 1ère classe pour 1941, entretien de la voie, 11.28, entretien du matériel, 18.56.

M. HARRIS: 11.28 par comparaison avec 19?

M. ARMSTRONG: Non, avec 15.47.

M. HARRIS: Et quelle est la répartition du dollar?

M. ARMSTRONG: 11.28 pour les voies de 1ère classe et 15.47 pour le Canadien-National.

M. HARRIS: Quelle serait-elle pour le Canadien-Pacifique, si elle est publiée?

M. ARMSTRONG: Voici les chiffres du Canadien-Pacifique, tels que nous les avons pour 1941. Ce ne sont que des chiffres provisoires. Je ne sais s'ils peuvent servir à établir une comparaison. Le Canadien-Pacifique donne 13.30 comme chiffre provisoire correspondant. Au sujet de l'entretien du matériel les voies de 1ère classe ont 18.56; le Canadien-National, 18.12.

M. HARRIS: Et le Canadien-Pacifique?

M. ARMSTRONG: Le Canadien-Pacifique a 18.68. Pour la circulation, c'est 2.09 pour les voies de 1ère classe, 1.74 pour le Canadien-National et 2.17 pour le Canadien-Pacifique. Le transport sur les voies de 1ère classe est de 33.20; sur le Canadien-National, 38.79 et sur le Canadien-Pacifique, 32.62. Les frais généraux, 2.59 pour les voies de 1ère classe, 3.24 pour le Canadien-National et 3.19 pour le Canadien-Pacifique. Frais divers, .81 pour les voies de 1ère classe, .89 pour le Canadien-National et 1.69 pour le Canadien-Pacifique. Transport au compte du capital, crédit, les voies de 1ère classe et le Canadien-Pacifique ne donnent aucun chiffre pour 1941. Pour le Canadien-National il est de .13 au crédit. Je crois que vous trouverez que les voies de 1ère classe et le Canadien-Pacifique ont soustrait ce poste de leur pourcentage de transport.

M. HARRIS: Ce n'est pas un point important.

M. ARMSTRONG: Non, très peu. Le total est de 68.53 pour les voies de 1ère classe; de 78.12 pour le Canadien-National et de 71.65 pour le Canadien-Pacifique.

M. HARRIS: Vous attendez-vous à un autre gain sensible pour l'année courante?

M. ARMSTRONG: Pardon?

M. HARRIS: Il va y avoir encore une amélioration considérable cette année, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Nous l'espérons, monsieur Harris. Je pense que vous étiez absent quand on a parlé de l'indemnité de vie chère et d'autres déboursés.

M. HARRIS: Oui.

M. VAUGHAN: Nous donnerons cette année en indemnités de vie chère, en augmentations de salaire aux Etats-Unis, et en assurance-chômage, probablement 15 ou 16 millions de plus que l'an passé. Mais malgré cela, nous espérons faire une année encore meilleure que l'année passée. Le prix des matériaux monte en dépit du contrôle des prix pendant la guerre.

M. BRADETTE: Les matériaux?

M. VAUGHAN: Oui, les matériaux.

M. JACKMAN: Que renferment les frais de transport?

M. ARMSTRONG: C'est donné à la page 16 du rapport annuel.

M. JACKMAN: Je remarque que vous avez combustible pour locomotives des trains dans les frais de transport et que vous avez combustible dans la répartition du dollar.

M. ARMSTRONG: Monsieur Jackman, je pense que vous trouverez à la page 28 deux répartitions du dollar. Vous remarquerez que la première est distribuée entre employés, combustible et autres frais et un résidu disponible pour impôts et autres charges.

M. JACKMAN: C'est exact.

M. ARMSTRONG: Cela fait un dollar comme total.

M. JACKMAN: Je comprends.

M. ARMSTRONG: Les autres détails qui suivent donnent aussi un total d'un dollar.

M. JACKMAN: Comment se fait-il que le compte de vos frais de transport soit relativement si élevé par rapport aux voies de 1ère classe? Vous avez 38 cents et elles n'ont que 33 cents.

M. ARMSTRONG: Le coefficient de transport dépend d'un grand nombre de facteurs, dont un est la densité du trafic qui ne compte que pour un seul. Aux Etats-Unis, par exemple, vous avez des coefficients entre environ 20 p. 100 et 40 p. 100 ou 45 p. 100. Les voies de 1ère classe ont une densité de trafic qui est probablement de 50 à 75 p. 100 plus élevée que celle du Canadien-National. C'est la même chose pour le Canadien-Pacifique. Sa densité de trafic est de 20 à 25 p. 100 plus forte que celle du Canadien-National. Il y a plusieurs choses à considérer. La proportion du trafic des voyageurs, par exemple, produit un effet; la proportion du trafic des voyageurs par rapport au total des affaires; la moyenne des trains de marchandises entre également en ligne de compte; les différentes sortes de marchandises influent sur le poids par wagon; les montées, les courbes et toutes sortes de choses entrent dans les frais de transport quand on compare le coût dans deux chemins de fer différents. Un autre point est la rétribution des services que vous rendez. Par exemple, nous demandons moins de mille par tonne que bien d'autres chemins de fer. Nous devons faire plus de travail pour gagner le même dollar, ce qui fait monter le coefficient de transport.

M. NICHOLSON: Comment arrivez-vous à cet entretien de la voie de .1547 dans la colonne des dollars-recettes? Comment trouvez-vous ce chiffre?

M. VAUGHAN: Je ne comprends pas bien la question.

M. NICHOLSON: Sous le titre de dollars-recettes, on donne .1547 pour l'entretien de la voie. Comment arrivez-vous aux recettes dans les comptes d'entretien de la voie?

M. WALTON: Non, les recettes ne vont pas à l'entretien de la voie. Sur le dollar gagné, il y a .1547 de cent de dépensé pour l'entretien de la voie. Cela fait partie du dollar.

M. NICHOLSON: Dans la colonne des dollars-frais nous avons .1980. Je ne vois pas bien la distinction faite entre l'entretien de la voie dans ces deux colonnes.

M. WALTON: Je ne saisis pas la difficulté.

M. NICHOLSON: Au sujet des comptes d'entretien de la voie, vous avez dans la colonne des dollars-recettes .1547 et dans la colonne des dollars-frais, .1980. Comment arrivez-vous aux recettes?

M. WALTON: Les deux premières colonnes donnent les recettes d'exploitation et les deux autres se rapportent aux frais d'exploitation.

M. NICHOLSON: Je puis comprendre qu'il y ait des frais d'exploitation dans l'entretien de la voie, mais pas les recettes.

M. WALTON: Ce n'est pas ça. C'est inclus dans les recettes pour montrer le pourcentage que l'entretien de la voie prend chaque dollar de recettes, non pas les recettes d'entretien de la voie, mais du chemin de fer.

M. VAUGHAN: Une colonne se rapporte au dollar gagné et l'autre au dollar dépensé.

M. WALTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous déjà pris la page 29?

M. DONNELLY: Pas encore.

M. HARRIS: Avant de laisser la page 28, je voudrais poser une question sur la circulation. Est-ce que cela comprend les bureaux industriels?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas saisi.

M. HARRIS: A la page 28, sous le titre de répartition du dollar, il y a la question de circulation. Est-ce que cela comprend les bureaux industriels?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HARRIS: Combien y a-t-il de bureaux industriels? Suivent-ils la même répartition que les chemins de fer?

M. VAUGHAN: Nous avons un employé industriel à Montréal et un dans chaque région.

M. HARRIS: Le but de ma question, monsieur le président, était de connaître le bon travail que font les bureaux industriels et de faire remarquer à la direction que c'est là une partie de leur travail à laquelle on devrait donner une attention de plus en plus grande. Je désire féliciter surtout ceux qui appartiennent au bureau de Winnipeg. Je ferai aussi remarquer que je doute qu'ils fassent autant de progrès que leurs concurrents dans le même domaine. Je ne suis pas sûr si cela provient d'un manque de personnel ou d'autre chose. Ils font un bon travail, mais pas encore assez bon selon moi. J'aimerais que les dirigeants, s'ils le veulent bien, nous disent ce qu'ils pensent en général de la manière d'agir et du travail de ce bureau industriel particulièrement en ce qui concerne l'industrie.

M. VAUGHAN: Le devoir de notre bureau industriel est de se mettre en relation avec les fondateurs d'industries futures, pour que ces industries s'établissent sur nos lignes et nous procurent ainsi du trafic. Ils sont toujours aux aguets et dès qu'ils apprennent qu'une industrie va venir s'établir dans ce pays, des Etats-Unis ou d'ailleurs, ils entrent en relation avec tout industriel qui veut une nouvelle usine ou un nouvel emplacement. Si un ministère du gouvernement veut un emplacement pour une fabrique de munitions ou quelque chose de la sorte, les bureaux industriels sont là pour le servir. Nous pensions que notre division industrielle était partout très efficace, et nous avons reçu de nombreux compliments sur son travail.

M. HARRIS: J'aimerais à demander ceci, monsieur le président. A-t-on établi des contacts avec les industries du Royaume-Uni qui ont été désorganisés par la guerre, en vue de les faire venir, ou de les renseigner, par l'entremise de ce bureau qui a sans doute des relations dans le Royaume-Uni, sur la possibilité de venir s'établir par ici?

M. VAUGHAN: Oui. Nous avons un représentant à Londres, pour s'occuper de cela.

M. HARRIS: Qui est-ce? De qui dépend-il?

M. VAUGHAN: Il relève de M. Clews, notre gérant pour l'Europe, à Londres.

M. HARRIS: C'est le gérant pour l'Europe, à Londres?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARRIS: Monsieur le président, je pensais surtout au Royaume-Uni.

M. VAUGHAN: Il s'occupe spécialement du Royaume-Uni, mais il est chargé de toute l'Europe. Il n'y a pas grand'chose à faire maintenant, mais en temps normal, nous avons des représentants dans les villes importantes d'Europe.

M. HARRIS: Malgré tout le respect que j'ai pour l'opinion du témoin, monsieur le président, je suis d'avis qu'il y a beaucoup à faire au Royaume-Uni dans le cas d'industries bombardées, celles qui avaient auparavant des débouchés au Canada en vertu du tarif préférentiel britannique. J'attire l'attention de la direction sur le grand champ d'action qui s'ouvre là pour ses bureaux industriels, et j'aimerais entendre la direction nous dire ou nous donner une idée des moyens qui existent dans le Royaume-Uni pour s'occuper de ce point spécial.

M. VAUGHAN: Dans notre bureau de Londres, monsieur Harris, nous avons un homme qui s'occupe personnellement de ces industries. Cette question est venue sur le tapis plusieurs fois, et nos hommes à Londres surveillent la situation attentivement.

M. HARRIS: De combien se compose le personnel, à Londres?

M. VAUGHAN: Il a été réduit; plusieurs de nos employés se sont enrôlés dans l'armée active. Je ne puis pas vous en donner le nombre, je ne le sais pas en ce moment. Notre personnel est nombreux là-bas.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini, monsieur Harris? Allons-nous passer à la page 29?

M. ARMSTRONG:

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1942

Territoire	Lignes appartenant aux compagnies constituantes				Lignes louées ou sous contrat		Droits de passage				Total des lignes				Eperons, voies d'évitement et voies de gare
	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème et autres voies principales	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème et autres voies principales	
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Région de l'Atlantique...	2,986.77	49.97	—	—	6.41	—	82.95	—	—	—	3,076.13	49.97	—	—	890.23
Région Centrale.....	7,137.29	714.28	15.91	9.82	337.55	9.31	29.72	25.17	2.13	4.10	7,504.56	748.76	18.04	13.92	2,617.65
Région de l'Ouest.....	11,091.15	86.24	—	—	378.22	4.29	64.07	23.04	—	—	11,533.44	113.57	—	—	2,548.22
Lignes du Grand Trunk Western.....	904.62	363.18	10.62	—	61.14	—	59.75	6.33	1.36	0.99	1,025.51	369.51	11.98	0.99	805.92
Vermont Central.....	237.90	0.63	—	—	125.18	0.03	58.73	32.75	—	—	421.81	33.41	—	—	161.80
*Total des lignes.....	22,357.73	1,214.30	26.53	9.82	908.50	13.63	295.22	87.29	3.49	5.09	23,561.45	1,315.22	30.02	14.91	7,023.82
Lignes au Canada.....	20,984.20	849.92	15.91	9.82	565.43	12.49	172.35	44.77	2.13	4.10	21,721.98	907.18	18.04	13.92	5,893.89
Lignes aux Etats-Unis....	1,373.53	364.38	10.62	—	343.07	1.14	122.87	42.52	1.36	0.99	1,839.47	408.04	11.98	0.99	1,129.93

*Ne comprend pas les lignes électriques ou à vapeur exploitées séparément.

M. EMMERSON: Pour ce qui regarde le premier article, celui concernant la région de l'Atlantique, pouvez-vous dire au comité quelle est la longueur de la voie et à quel endroit se trouvent les droits de passage?

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous procurer ces données.

M. EMMERSON: Je voudrais poser une autre question au sujet des droits de passage sur une longueur de 82.95 milles. N'est-ce pas une partie de la ligne qu'exploite la D.A.R.?

M. WALTON: Nous devons nous enquerir de cela.

M. ARMSTRONG: Je crois que le principal article sous cette rubrique est la ligne de Fredericton à Vanceboro. Nous avons des droits de circulation sur la ligne du Canadien-Pacifique. Je crois que cette ligne constitue la principale partie de cette longueur de 82.95 milles.

M. EMMERSON: Elle constitue la principale partie des 82.95 milles?

M. ARMSTRONG: J'ai dit que les droits de passage du Canadien-National sur la ligne du Canadien-Pacifique entre Fredericton et Vanceboro se trouvaient compris dans cette longueur. Le Canadien-National a des droits de passage sur la ligne du Canadien-Pacifique entre ces deux endroits.

M. EMMERSON: De Fredericton à Vanceboro?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. VAUGHAN: Nous utilisons la ligne du chemin de fer Canadien-Pacifique à un ou deux endroits de Saint-Jean à Westfield Beach. Les diverses lignes formeraient ce total. Nous pouvons décomposer ce total et vous donner les renseignements détaillés plus tard.

M. ARMSTRONG: Voici ce qui peut prêter à confusion, monsieur Emmerson: nous avons des droits de passage entre ces deux endroits et le Canadien-Pacifique pilote notre trafic entre Fredericton et Vanceboro en vertu d'un accord de coopération. Il existe, toutefois, un accord relatif à des droits de passage entre ces deux endroits.

M. EMMERSON: Où figurent les droits de passage de Windsor Junction à Windsor?

M. ARMSTRONG: Cela ne se trouverait pas ici, monsieur, cela figurerait au rapport annuel du Canadien-Pacifique. Ce chemin de fer possède des droits de passage sur notre ligne.

M. EMMERSON: Il loue la ligne; vous ne l'exploitez pas du tout.

M. ARMSTRONG: Pas entre Windsor Junction et Halifax.

M. EMMERSON: Non, Windsor Junction et Windsor. Vous possédez la ligne, mais vous ne faites pas circuler de trains sur cette ligne.

M. ARMSTRONG: Cela devrait figurer au rapport du Canadien-Pacifique, si c'est une ligne qu'il loue.

M. EMMERSON: C'est la seule longueur de ligne exploitée?

M. ARMSTRONG: La longueur des lignes qu'exploite le réseau du Canadien-National.

M. VAUGHAN: Je crois que la meilleure chose à faire serait de vous donner les détails à ce sujet. Le total est constitué d'un grand nombre de petits articles, monsieur Emmerson.

M. DONNELLY: La longueur totale de vos lignes est composée de tous ces chiffres additionnés ensemble, ce qui donne un total de 31,945?

M. ARMSTRONG: La longueur totale des milles de voies.

M. DONNELLY: Les milles de voies.

M. ARMSTRONG: Les milles de voies sont la première voie principale, 23,561; la deuxième voie principale, 1,315; la troisième voie principale, 30 milles; la

quatrième et autres voies principales, 14.9; éperons, voies d'évitement et voies de garage, 7,023, ce qui forme un total de 31,000 milles comprenant presque toutes les voies.

M. DONNELLY: Presque 32,000.

M. ARMSTRONG: Cela est exact, presque 32,000.

M. DONNELLY: Je propose l'adoption du rapport.

M. JACKMAN: Le chemin de fer a-t-il des subsidiaires dites de camionnage?

M. VAUGHAN: Nous exploitons des camions mais nous n'avons pas de compagnies subsidiaires de camionnage.

M. JACKMAN: Vous exploitez des camions simplement de la gare à l'endroit de livraison. Est-ce que les camions transportent effectivement des marchandises ou des voyageurs sur un certain nombre de milles?

M. VAUGHAN: Il y a quelques localités où nous avons un service de ce genre. Par exemple, nous exploitons un service d'autobus de Geraldton à Port-Arthur, ainsi qu'un service de camionnage entre ces endroits.

M. BRADETTE: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Vaughan? Je viens d'une localité où le nombre des employés de chemin de fer est relativement faible. En voyageant d'une localité à l'autre j'entends des plaintes à l'effet que le personnel des écritures et le personnel d'entretien dans des villes comme Toronto, Montréal, Winnipeg et Vancouver, ont des chances d'avancement que nos hommes n'ont pas. Je songe au dicton de Napoléon que tout soldat porte un bâton de maréchal dans sa giberne. Je constate qu'un grand nombre d'emplois supérieurs dans mon district sont occupés par des hommes venant d'ailleurs. Je ne suis pas fixé sur ce point, mais on me dit que des hommes dans notre division ne peuvent pas compter être promus à des postes supérieurs ailleurs. S'il en est ainsi, cela ne pourrait manquer de décourager ces brillants jeunes hommes. Je sais que dans le passé les jeunes hommes ont été appelés à occuper des postes supérieurs; et en jetant un coup d'œil dans cette salle je vois des dirigeants du Canadien-National qui sont passés d'humbles emplois à leurs hauts postes actuels. Ce sera très décourageant pour les jeunes hommes de notre district et des environs si cette chance d'avancement leur est refusée. Pour ce qui regarde les surintendants dans ma partie du pays, ce sont tous de bons hommes, mais ils viennent de Toronto, de Québec ou d'ailleurs. Je songe à M. Gibault et d'autres employés de mon propre district qui ont été appelés à occuper des postes supérieurs.

M. VAUGHAN: Vous avez eu des surintendants originaires de ce district qui ont été promus.

M. BRADETTE: Ils ne faisaient pas partie du personnel des écritures. Il me semble que ces jeunes hommes seront découragés s'ils ne peuvent entrevoir une telle perspective d'avancement. Je sais qu'il en est ainsi pour les comptables.

M. VAUGHAN: Cette question était sur le tapis l'autre jour. Nous cherchons à procurer de l'avancement à ces hommes en centralisant la comptabilité. Quelques-uns d'entre eux seront transférés à des centres plus peuplés où leurs perspectives d'avancement seront meilleures.

M. BRADETTE: Ils auront la chance de monter plus haut?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous prêts à adopter ce rapport?

M. DONNELLY: Je propose l'adoption du rapport.

M. McCULLOCH: J'appuie la proposition.

M. LOCKHART: Puis-je poser une question, s'il vous plaît. Puis-je demander à M. Vaughan dans quelle mesure on emploie des services d'autobus pour aider où les services ferroviaires sont discontinués ou ne suffisent peut-être pas à

répondre aux besoins du public? Y a-t-il plusieurs endroits où l'on fournit un tel service?

M. VAUGHAN: Vous faites allusion à notre propre service d'autobus?

M. LOCKHART: Oui.

M. VAUGHAN: Non, dans la péninsule de Niagara seulement, je crois.

M. LOCKHART: C'est ce à quoi je faisais allusion. On n'agit pas de la sorte généralement?

M. VAUGHAN: C'est le seul endroit où nous fournissons un tel service.

M. LOCKHART: Ce service semble fonctionner d'une manière très satisfaisante?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions? Le Comité est saisi d'une résolution en faveur de l'adoption de ce rapport; elle est proposée par le Dr Donnelly et appuyée par M. McCulloch.

La résolution est adoptée.

M. DONNELLY: Je propose que nous ajournions.

Le PRÉSIDENT: Un instant, ne soyez pas trop pressés. Nous avons ici quatre numéros qui se rapportent aux crédits: le n° 400, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, lignes de l'est des chemins de fer Nationaux du Canada, \$3,350,000.

M. DONNELLY: Je crois que nous devrions laisser cette question en suspens jusqu'à ce soir, car je constate que quelques-uns des membres n'ont pas apporté leur exemplaire des crédits avec eux. Je constate aussi au livre bleu que le montant inscrit l'an dernier était de \$3,500,000, et il me semble que le montant est sensiblement moindre cette année.

Le PRÉSIDENT: Qu'en décidez-vous, messieurs, le Comité siègera-t-il à 8 h. 30, ce soir?

Le Comité convient de siéger le soir à 8 h. 30.

A 6 h. 30, la séance est suspendue jusqu'à 8 h. 30 du soir.

SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à 8 h. 30.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons quatre crédits à étudier et ce Comité a l'habitude de les approuver et d'en recommander l'adoption à la Chambre. Le premier numéro est le n° 400 que vous trouverez à la page 47 du budget des dépenses.

M. McCULLOCH: Je propose que le crédit soit approuvé.

(Le crédit est approuvé).

Le PRÉSIDENT: Le crédit n° 401 est le suivant.

M. DONNELLY: Je propose que ce crédit soit approuvé.

(Le crédit est approuvé).

Le PRÉSIDENT: Le crédit n° 410 est le suivant.

M. DONNELLY: Je propose que le crédit soit approuvé.

(Le crédit est approuvé).

Le PRÉSIDENT: Le crédit suivant est le n° 411.

M. DONNELLY: Ce crédit se rapporte à l'île du Prince-Edouard. Je propose que le crédit soit approuvé.

(Le crédit est approuvé).

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, si vous voulez permettre à M. Matthews, de la maison George A. Touche & Co., les vérificateurs, de comparaître devant vous, M. Matthews vous sera très reconnaissant car il veut retourner à son bureau à Montréal sans tarder. Je suppose que nous allons demander à M. Matthews de lire ce rapport de la manière habituelle.

M. MATTHEWS: (Il lit):

10 mars 1942.

Monsieur le ministre des Transport,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre:—

Conformément à la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et au chapitre 5, 1941, de la "Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux," nous avons vérifié les comptes du réseau National pour l'exercice terminé le 31 décembre 1941, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Nous joignons à ce rapport les états suivants du réseau National:—

Pièce I —Bilan d'ensemble au 31 décembre 1941—avec certificat de vérification

Pièce II —Dominion du Canada—Part de Propriétaire au 31 décembre 1941

Pièce III—Compte de profits et pertes—exercice 1941

Pièce IV—Etat des revenus—exercice 1941

Pièce V—Placements dans les filiales au 31 décembre 1941

Pièce VI—Importants passifs éventuels, y compris plans de pensions, au 31 décembre 1941.

Bilan d'ensemble

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés et matériel telles qu'elles figurent aux livres des compagnies au 1er janvier 1923. Quant aux placements immobiliers apportés dans les comptes du réseau National en 1923, ils ont été soumis aux réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Depuis le 1er janvier 1923, les acquisitions de propriétés et les améliorations, déduction faite des retraits, figurent au prix de revient. Les acquisitions de propriétés depuis cette époque comprennent les frais de construction sur certains embranchements dont l'achèvement est suspendu depuis plusieurs années.

Les placements dans les filiales, mentionnés dans la Pièce V, sont principalement représentés, excepté les Lignes Aériennes, par 50% ou une part moindre de capital-actions. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient, ou en certains cas, sur des évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission. L'industrie ferroviaire en général tient compte de deux facteurs principaux dans ce genre de placement, à savoir:—

- (1) Les avantages directs que les compagnies propriétaires dérivent de leurs placements au point de vue du trafic, et
- (2) Le fait que les filiales ont employé en grande partie l'argent réalisé par la vente de leurs titres à l'achat de propriétés et de matériel affectés au service du transport. Il est évident, en conséquence, que le point de vue adopté par l'évaluation future des placements dans les filiales dépendra, fondamentalement, de la valeur économique des propriétés et du matériel de l'industrie ferroviaire en général.

La plus grande partie de la réserve pour assurances, principalement en cas d'incendie, est placée en obligations fédérales, provinciales et municipales, ainsi qu'en valeurs de compagnies du réseau National.

En ce qui concerne la réserve pour dépréciation, il est à remarquer que depuis le 1er janvier 1940, la comptabilité de dépréciation est appliquée au matériel roulant de toutes les lignes du réseau et la comptabilité de retrait aux pro-

priétés immobilières, tandis qu'avant cette date la comptabilité de dépréciation était appliquée au matériel roulant appartenant aux lignes aux Etats-Unis et la comptabilité de retrait, sur la base de prix coûtant, aux autres unités de propriété du réseau.

Les comptes du réseau sont tenus en monnaie canadienne—la conversion des livres sterling et des devises des Etats-Unis est effectuée au pair du change.

Un sommaire de la Part de Propriétaire du Dominion du Canada au 31 décembre 1941 figure dans le bilan, et les opérations en 1941 intéressant la Part de Propriétaire sont détaillées dans la Pièce II.

Les importants passifs éventuels, y compris plans de pensions, font l'objet de la Pièce VI. En ce qui concerne les plans de pensions, nous ferons remarquer que le bilan ne contient pas de réserve pour les pensions courantes ni pour celles conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935 et par les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les paiements de pensions courantes effectués par le chemin de fer sont débités au fur et à mesure aux frais d'exploitation. Pour les pensions déjà accordées et en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, le chemin de fer a préparé des chiffres estimatifs que nous avons acceptés et qui représentent un capital d'environ \$18,000,000. Cette somme ne comprend pas les pensions conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935.

Compte de profits et pertes

Le surplus de caisse pour l'exercice 1941 figure dans la Pièce III et a été établi après avoir fait provision pour:—

- (a) Intérêt sur la dette consolidée aux mains du public;
- (b) Intérêt sur les prêts courants consentis par l'Etat;
- (c) Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée;
- (d) Dépréciation du matériel roulant, et
- (e) Retraits de propriétés immobilières autres que pertes de capital débitées à la Part de Propriétaire.

Les fonds supplémentaires ainsi affectés à l'amortissement, à la dépréciation et aux retraits de propriétés immobilières, compris ci-dessus, ont réduit d'autant les immobilisations en espèces qu'aurait dû faire le Gouvernement au cours de l'exercice 1941.

En ce qui concerne le programme d'entretien courant, nous avons reçu du président des certificats à l'effet que les propriétés et le matériel du réseau National ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état de service au cours de l'exercice 1941.

Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada

Les comptes du réseau National se conforment aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937

Le Trust des Titres des chemins de fer Nationaux du Canada, en vertu de l'article 22 de la Loi sur la revision du capital, a été traité comme faisant partie du réseau National au 31 décembre 1941. L'article 23 de la Loi contient toutefois une clause à l'effet que les régisseurs doivent soumettre un rapport au Parlement et que le Trust des Titres doit avoir un bilan à part. Le rapport des régisseurs expose sommairement les opérations du Trust des Titres en 1941. Notre certificat de vérification accompagne le bilan séparé.

Portée générale de la vérification

La portée générale de notre preuve de vérification du réseau National en 1941 peut brièvement être énoncée comme suit:

- (a) Examen des autorisations d'importantes dépenses, basées principalement sur des décisions enregistrées des administrateurs. Ces autorisations ont été ensuite sanctionnées principalement par des statuts de la

Canadian National Railway Company, des lois du Parlement et des arrêtés en conseil;

- (b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux du réseau, donnant une coupe transversale des principales dépenses ainsi autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne exercé par le personnel chargé de la vérification interne du réseau. Sous ce rapport nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc., et
- (d) Vérification et certification du bilan, de l'état des revenus et du compte de profits et pertes embrassant l'ensemble du réseau, pour soumettre au Parlement qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la manière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La vérification a compris les bilans des différentes unités de comptabilité du Canada, des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne avec états de revenus et comptes de profits et pertes provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux se rapportant aux quelque 96 compagnies dont l'ensemble constitue le réseau National au point de vue exploitation.

Un exemplaire de notre mémoire au conseil d'administration sur des questions d'ordre interne sera adressé au ministre des Transports en temps utile.

Nous déclarons au Parlement que les comptes du réseau National ont été tenus, au cours de l'exercice 1941, en bonne et due forme et conformément en général aux classifications de comptabilité en usage chez les chemins de fer des Etats-Unis appartenant à la Classe I.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Les Lignes Aériennes Trans-Canada n'ont pas été comprises dans l'ensemble du réseau National quoique la Canadian National Railway Company soit l'unique propriétaire des actions. Nous avons certifié un bilan et un état des revenus séparés au 31 décembre 1941.

La réserve pour assurances, couvrant les risques d'aviation et la responsabilité patronale, ne fait pas l'objet d'un placement spécifique, et les fonds affectés à cet effet sont inclus dans le fonds général de roulement des Lignes Aériennes.

Le surplus pour l'exercice 1941 figurant à l'état des revenus des Lignes Aériennes a été établi après avoir fait provision pour:

- (a) Intérêt de 5% sur le capital engagé, conformément au contrat des Lignes Aériennes, et
- (b) Dépréciation de l'actif à des taux similaires à ceux des autres grandes lignes aériennes de l'Amérique du Nord, conformément au contrat des Lignes Aériennes.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Les comptes de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau National attendu que toutes les actions de la compagnie mère appartiennent au Dominion. Nous

avons certifié séparément un bilan d'ensemble ainsi qu'un état des revenus et un compte de profits et pertes au 31 décembre 1941.

La perte du SS *Lady Somers*, qui avait été réquisitionné pour service de guerre en octobre 1940, a été annoncée en juillet 1941 par suite d'action ennemie. En attendant un règlement de la part du Gouvernement, la valeur du navire figure séparément dans le bilan d'ensemble sur la base de son prix coûtant moins dépréciation à la date de sa réquisition.

La réserve pour assurances, couvrant les risques maritimes et les risques de guerre, est placée principalement en obligations fédérales, provinciales et municipales. Le SS *Lady Hawkins*, dont la perte par suite d'action ennemie a été annoncée en janvier 1942, était assuré par ce fonds d'assurance pour un montant de \$1,500,000.

Le surplus pour l'exercice 1941 figurant à l'état des revenus pour l'ensemble des compagnies a été établi après avoir fait provision pour:

- (a) Intérêt sur la dette consolidée aux mains du public;
- (b) Intérêt sur les prêts consentis par l'Etat, et
- (c) Dépréciation à 3% sur la valeur des navires. Ce taux, en vigueur depuis l'origine des compagnies, est basé sur une expectative de 25 ans de service et de 25% de valeur de sauvetage.

Quant à l'entretien courant, les membres autorisés de la direction des Lignes Aériennes et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, nous ont remis des certificats à l'effet que leurs propriétés et leur matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de 1941.

En ce qui concerne les Lignes Aériennes et la compagnie des Steamships, la preuve de vérification que nous avons effectuée pour 1941 ressemble en portée à celle du réseau National et peut brièvement être énoncée comme suit:

- (a) Examen des autorisations concernant les dépenses importantes et embrassant principalement les décisions enregistrées des administrateurs, statuts de compagnies, lois du Parlement et arrêtés en conseil;
- (b) Preuves de vérification donnant une coupe transversale des principales dépenses ainsi autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne effectué par les vérificateurs des compagnies et couvrant les recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc., et
- (d) Vérification et certification des bilans, états des revenus et comptes de profits et pertes pour soumettre au Parlement.

Nous déclarons que les comptes des Lignes Aériennes et de la compagnie des Steamships ont été efficacement tenus au cours de l'exercice 1941.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Ces pièces qui font suite à ce rapport, les pièces 1 à 6, constituent la confirmation des annexes comparées à l'appui des comptes imprimés des chemins de fer. Cela comprend les pièces 1 à 6.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous signaler quelque chose à ce sujet?

M. MATTHEWS: Non. Pour ce qui nous concerne, docteur, notre rapport contient tout ce que nous désirons dire à son sujet.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il parcourir ces feuilles et en discuter le contenu, ou discuter le rapport même? Monsieur Matthews, je me souviens que

vous avez recommandé, soit l'an dernier soit l'année précédente, un système de comptabilité uniforme.

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous avez recommandé que les chemins de fer canadiens l'emploient. Avez-vous connaissance que quelque décision a été prise à ce sujet?

M. MATTHEWS: Monsieur le président, cette année marque la première fois depuis 1933, je crois, que nous n'en avons pas fait mention dans notre rapport. Bien que nous n'ayons pas changé d'opinion à ce sujet, nous estimons qu'il n'est pas opportun d'insister davantage sur ce point dans le moment. Comme M. Cooper l'a dit au Comité l'autre jour, beaucoup de travail a été accompli en vue d'établir une comptabilité uniforme entre ces deux chemins de fer. Malheureusement, les circonstances ne se sont pas prêtées à l'application d'un tel système à cette époque. Je crois que M. Cooper a expliqué cela au Comité.

M. McCULLOCH: Je propose que le rapport soit adopté.

Le PRÉSIDENT: M. McCulloch propose que le rapport de George A. Touche & Company, vérificateurs pour le compte du ministère des Transports, soit adopté tel que lecture en a été faite.

M. NICHOLSON: Je voudrais poser une question avant que vous ne mettiez cette résolution aux voix. Il y a un article inscrit au passif, dette à long terme, \$1,000,000. Quelle portion de ce montant est détenue en Grande-Bretagne?

M. MATTHEWS: Je ne saurais vous le dire.

M. HAZEN: Le chemin de fer avait un certain actif en France, n'est-ce pas, lorsque la guerre a éclaté? Qu'en est-il advenu?

M. MATTHEWS: Je n'ai pas saisi la question.

Le PRÉSIDENT: La compagnie avait-elle un actif en France lors de la déclaration de la guerre?

M. MATTHEWS: Oui.

M. HAZEN: Qu'advint-il de cet actif? A-t-il été annulé?

M. MATTHEWS: Non. Cet actif se rapporte à l'hôtel Scribe. Non, il n'a pas été annulé. Il figure au compte 705, placement en propriétés diverses en général. Le sujet est compris dans nos commentaires au conseil, mais nous n'estimons pas à ce stade que les rajustements qui pourraient être effectués sont définitifs, de sorte que le montant est porté au compte de placement en attendant que l'on prenne une décision définitive à ce sujet.

M. HAZEN: A quel chiffre en établissez-vous la valeur?

M. MATTHEWS: La valeur est portée dans les livres au prix coûtant.

M. HAZEN: Qu'est-ce à dire?

M. MATTHEWS: Quel est le montant?

M. HAZEN: Oui.

M. MATTHEWS: \$2,666,173 sont inscrits au compte des propriétés diverses et \$64,000 au compte des immobilisations en voie et matériel.

M. HAZEN: A-t-on arrêté les travaux sur un embranchement quelconque après le début de la guerre?

M. MATTHEWS: Arrêté les travaux après le début de la guerre?

M. HAZEN: Oui. Construisez-vous des embranchements ou exécutiez-vous d'autres travaux de construction?

M. MATTHEWS: Cette question relève de M. Vaughan.

Le PRÉSIDENT: Oui. Cela n'est pas du ressort des vérificateurs.

M. VAUGHAN: Pas depuis la guerre. Quand la guerre a éclaté nous n'avions presque pas de travaux de construction d'embranchements en cours, de sorte qu'il n'y avait pas de travaux à arrêter.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à vous prononcer?

M. GRAY: Votons.

Le PRÉSIDENT: La résolution est adoptée.

Je suppose que le sujet suivant devrait être celui du Trust des titres de chemins de fer Nationaux du Canada.

M. MAYBANK: Avant que vous passiez à autre chose, je dois dire que, quoique nous ayons adopté le rapport du Canadien-National, je présume que nous allons avoir la visite du représentant du ministère de l'Aviation et aussi un rapport du ministre des Affaires navales.

Le PRÉSIDENT: C'était convenu, mais M. Power n'est pas disponible, et M. Macdonald n'était pas à la Chambre, car je l'aurais averti. Je ne sais pas où il est.

M. MAYBANK: Il était allé chercher des renseignements.

Le PRÉSIDENT: Oui, je le sais. Il les a eus et il s'attendait à venir cet après-midi, mais il n'est pas venu.

M. MAYBANK: Je crois encore qu'il est important d'avoir des renseignements sur les ministères de l'Air et des Affaires navales. Cela ne veut pas dire qu'il faut nous arrêter ici.

Le PRÉSIDENT: Vous aimeriez encore que M. Macdonald revienne. Vous croyez que nous devrions l'envoyer chercher?

M. MAYBANK: Je n'ai pas dit comment nous prendre pour le faire venir.

Le PRÉSIDENT: C'est le seul moyen de le faire.

M. MAYBANK: Il devrait être ici.

Le PRÉSIDENT: Très bien. En attendant occupons-nous du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DONNELLY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Alors je vais demander à M. F. M. Maclellan de présenter ce rapport.

M. MACLENNAN:

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

OTTAWA, le 11 mars 1942.

L'honorable P.-J.-A. CARDIN, député,
Ministre des Transport,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1941.

La valeur du capital-actions du Trust des titres a été augmentée au cours de l'année de \$1,576,413.70, ce qui représente l'excédent du gain de capital et le surplus de recettes sur les pertes de capital des chemins de fer Nationaux du Canada en 1941.

Les pertes de capital qui n'ont pas été remboursées en espèces au chemin de fer par Sa Majesté, et le gain de capital de même que le surplus des recettes du Réseau comprennent:

ABANDONS DE VOIES, ETC.

Parisville à Deschailions.....	3.54 milles	\$	61,234 71
Tweed à Yerker.....	33.94 "		607,145 87
Embranchement de Marmora.....	6.19 "		76,534 35
Whitby à Port-Perry.....	17.50 "		191,563 27
Lignes dans la ville de Niagara-Falls.....	1.20 "		329,214 79
Clinton à Wingham Jct.....	22.93 "		430,773 37
Installation du terminus de Bay-City.....	2.94 "		379,984 90
Red-Deer Jct. à Red-Deer.....	5.09 "		367,377 55
Fortierville à St-Grégoire.....			38,083 64
Chemin de fer Québec Central—lignes télégraphiques.....			57,274 76
Total.....		\$	2,539,187 21
Gain de capital sur le rachat de Perpetual Debenture Stock du G.T.R.			99,274 17
Surplus de recettes des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1941.....			4,016,326 74
Gain net crédité à la part de propriétaire.....		\$	1,576,413 70

En ce qui concerne le gain de capital s'élevant à \$99,274.17, les chemins de fer Nationaux du Canada avaient estimé, pour les fins de leur comptabilité de 1940, que £22,500,000 de 4 p. 100 Perpetual Debenture Stock du Grand-Tronc seraient finalement cédés en vertu d'une ordonnance de dévolution en date du 26 octobre 1940 édictée par le Trésor de Sa Majesté dans le Royaume-Uni. En conséquence, il a été disposé en 1940 du gain de capital de \$5,503,500 par le compte de la part de propriétaire. Les détails de cette transaction sont consignés au rapport du Trust des titres pour 1940.

Le chiffre des débetures rachetées d'après l'ordonnance de dévolution du Royaume-Uni au 31 décembre 1941 s'élevait à \$22,760,000, soit une diminution de la dette en cours du chemin de fer de \$5,567,096. Une offre faite aux personnes résidant au Canada le 14 décembre 1940 a produit le rachat d'une somme supplémentaire de £139,890 en 1941, ce qui a réduit la dette du chemin de fer de \$35,678.17.

Cette réduction de la dette du chemin de fer, s'élevant à \$5,602,774.17, figure comme gain de capital dans la part de propriétaire—\$5,503,500 dans la comptabilité de 1940 et \$99,274.17 dans celle de 1941.

Il n'y a pas eu au cours de l'année de transaction concernant les valeurs en nantissement détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1941.

Pour les régisseurs,

Le président,
W. C. CLARK.

Vient ensuite le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1941.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1941

ACTIF

PASSIF

Créances pour capital des emprunts—

Chemin de fer Canadian Northern...\$	312,334,805 10	
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182 33	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.	116,006,599 08	
Canadian National Railway Company	96,936,971 75	
		\$ 643,860,558 26

Créances pour intérêts des emprunts—

Chemin de fer Canadian Northern...\$	309,702,897 65	
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802 95	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.	107,326,622 84	
Canadian National Railway Company	54,501,313 57	
		574,781,637 01

Valeurs en nantissement—

Voir Annexe A.1.....		
		\$ 1,218,642,195 27

Capital-actions au nom de Sa Majesté—

5,000,000 d'actions sans valeur nominale, ayant une valeur initiale fixée à.....\$	270,037,437 88
Plus: Surplus de caisse du Réseau National:	
Année 1941.....	4,016,326 74
Moins: Pertes nettes de capital du Réseau National après le 1er janvier 1937—non remboursées par Sa Majesté:	
Au 31 décembre	
1940.....\$4,330,832 26	
Année 1941.....	2,439,913 04
	6,770,745 30
	\$ 267,283,019 32

Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt—ci-contre—excède la valeur comptable des actions ci-dessus	951,359,175 95
	\$ 1,218,642,195 27

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICATS DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des Titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminée le 31 décembre 1941.

Les billets à vue et autres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés dans 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 1941, 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.

10 mars 1942.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A.1

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

*Billets et nantissements

Emprunts

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—	
Emprunt 3½%, chapitre, 6, 1911.....	\$ 2,396,099 68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000 02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000 00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000 00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	
*Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000 00
*Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000 00
*Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000 00
*Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077 00
*Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806 42
*Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000 00
Emprunt 6%, Loi des mesures de gurre, 1918.....	1,887,821 16
*Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000 82
Dette remboursée par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	
*Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	
Total du Canadian Northern.....	\$ 312,334,905 10
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000 00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435 18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747 15
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000 00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ulté- rieures de titres et emprunts garantis.....	
Total du Grand Trunk.....	\$ 118,582,182 33
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—	
Obligations 3%, chapitre 23, 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 Saskat- chewan.....	2,898,536 98
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....	
Total du Grand Trunk Pacific.....	\$ 116,006,599 08

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date du 23 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 26
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-débtures 4%.....	1,975,866 00
Actions-débtures 3½% et 4½%.....	7,139,399 00
Billets à vue 6%.....	56,858,496 44
Diverses obligations et débtures.....	24,573,539 90
Diverses obligations et débtures.....	668,000 00
Diverses obligations et débtures.....	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
Obligations hypothécaires 4% G. T. Pacific.....	10,000,000 00
Billet à vue 6%.....	23,288,747 15
Billet à vue 4%.....	15,000,000 00
Débtures 4% G.T.P.....	15,000,000 00
Actions-débtures 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 du Grand Trunk Pacific Development Co.....	2,999,000 00

C'est exactement le même que l'an dernier. Il n'y a pas de changements dans le tableau joint au présent rapport pour l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Alors il n'est pas nécessaire de le lire. Vous avez entendu le rapport. Y a-t-il quelque point à discuter?

M. HAZEN: Je veux m'informer de la ligne urbaine de Niagara-Falls. On dit qu'elle est de 1.20 mille et qu'elle vaut plus de \$329,000. Que représente-t-elle?

M. VAUGHAN: C'est une ligne électrique que nous avons à Niagara-Falls.

M. HAZEN: Y a-t-il autre chose que la ligne? S'il n'y a que la ligne, cela semble un peu cher pour ce faible parcours.

M. VAUGHAN: Il y avait quelques bâtiments, la ligne et la gare de tête de ligne.

M. HANSON: N'a-t-on rien réalisé là-dessus? N'avez-vous rien récupéré lorsque vous avez abandonné la ligne?

M. VAUGHAN: C'est là la somme nette. Il y a eu une certaine récupération. On a récupéré \$291,886.51 et il est resté \$329,214.79.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres points à discuter? Sinon la motion d'adopter le rapport sera dans l'ordre.

M. GRAY: Je propose que le rapport soit adopté.

M. McCULLOCH: J'appuie cette motion.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant aborder le budget.

M. ARMSTRONG: Voici le budget du Canadien-National pour l'année 1942.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(Ensemble du réseau)

BUDGET POUR L'ANNÉE 1942

SOMMAIRE

Excédent net en espèces au compte du revenu:

	Page indicatrice	Somme	Total
Chemins de fer Nationaux du Canada.....	2		\$ 5,000,000
Immobilisations	3	\$ 9,162,000	
Acquisition de titres.....	4	3,403,000	
Rachat d'obligations échues au compte de capital: Y compris les versements au fonds d'amortisse- ment et les paiements de matériel.....	5	9,795,000	
Budget total.....			\$22,360,000
Autorisation statutaire: Lignes aériennes Trans-Canada: Chapitre 43, Statuts du Canada, 1937.....	4		\$ 1,250,000

Montréal, 24 avril 1942.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(Ensemble du réseau)

BUDGET POUR L'ANNÉE 1942

	Somme
Excédent net en espèces au compte du revenu—	
Recettes d'exploitation, sauf contribution de 20 p. 100 d'après la Loi des T.M.M.	\$ 348,090,000
Contribution du Gouvernement, d'après la Loi des T.M.M. (20 p. 100).....	3,510,000
Part du Gouvernement au compte d'exploitation du passage des wagons et des termini de l'Île du Prince-Edouard.....	400,000
Total des recettes d'exploitation.....	\$ 352,000,000
Frais d'exploitation	281,000,000
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 71,000,000
Autres frais de revenus et de profits et pertes.....	14,108,000
Net disponible pour les intérêts.....	\$ 56,892,000

Frais d'intérêts:

Intérêts dus au public sur dette à long terme.....	\$ 43,855,000
Intérêt sur les prêts du gouvernement fédéral pour immobilisation et remboursements	8,037,000
Total des frais d'intérêts.....	\$ 51,892,000
Excédent net approximatif en espèces à l'état des revenus.....	\$ 5,000,000

M. MAYBANK: Avant que vous entriez dans les détails de l'estimation des immobilisations, je voudrais un peu plus d'explications sur cet article de quatorze millions "Autres frais de revenus et de profits et pertes". De quoi cela se compose-t-il?

M. ARMSTRONG: Cela comprend un bon nombre de comptes, entre autres, les taxes, les loyers payés ou reçus pour le matériel, les recettes de location de la voie, les recettes de valeurs consolidées, recettes diverses, loyers divers, recettes de propriétés exploitées séparément...

M. MAYBANK: Toute une agglomération qui forme quatorze millions.

M. ARMSTRONG: C'est exact. C'est le solde débiteur net d'un grand nombre de comptes soldés les uns par un crédit, les autres par un débit.

M. MAYBANK: Très bien.

M. ARMSTRONG: Le total du compte général des additions et améliorations est de \$16,210,000.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Budget de l'année 1942.

IMMOBILISATIONS PRÉVUES

Additions et améliorations en général, moins les retraits—

Région de l'Atlantique.....	\$ 1,605,887
Région centrale	4,716,179
Région de l'Ouest.....	2,509,062
Grand Trunk Western Railroad Company.....	812,924
Central Vermont Railway, Inc.....	110,867
Hôtelleries	83,652
Construction des termini de Montréal.....	1,900,000
Passage et termini de l'Île du Prince-Edouard.....	160,500
Compagnies subsidiaires	75,410
Compte général, y compris additions et améliorations au matériel.....	4,235,519
	<u>\$16,210,000</u>

Le PRÉSIDENT: Vous avez passé là-dessus très rapidement, monsieur Armstrong. Je pensais que le Comité aimerait vous interroger sur la situation générale et les améliorations, car ce sont là des articles très importants, à mon avis.

M. McCULLOCH: Je remarque ici un poste: "Région de l'Atlantique, \$1,605,887." Que veut-on faire dans cette division?

M. ARMSTRONG: Il y a un grand nombre d'articles là dedans, monsieur McCulloch. Nous pourrions vous donner...

M. McCULLOCH: Juste les principaux.

M. ARMSTRONG: Les rails, la fixation des voies et le ballast constituent une forte somme, les prolongements de voies de garage et...

M. McCULLOCH: C'est très bien.

M. ARMSTRONG: Diverses améliorations.

M. McCULLOCH: Je vois l'article "Passage et termini de l'île du Prince-Edouard, \$160,500".

M. ARMSTRONG: C'est surtout le remplacement du charbon par l'huile.

M. McCULLOCH: Voilà une mauvaise idée.

M. VAUGHAN: Il y a là encore d'autres articles. On est à construire des cabines et des abris sur le tillac, et en général on remet en état l'ancien bateau transbordeur qui remplace le Charlottetown qui a été...

M. EMMERSON: Ces frais auront lieu en 1942? Le remplacement du charbon par l'huile n'a-t-il pas eu lieu l'an dernier?

M. VAUGHAN: On a commencé le travail à la fin de l'année dernière. Presque tous les comptes vont venir en 1942.

Le PRÉSIDENT: Le poste concernant la construction des termini de Montréal, \$1,900,000, va à peu près compléter la dépense à cette fin, je suppose?

M. VAUGHAN: C'est le reste de la somme que nous nous attendons à dépenser pour ces immobilisations.

M. HANSON: L'article des hôtelleries comprend-il les déficits?

M. VAUGHAN: Non, ce seront des immobilisations. Il y a une foule de petites améliorations à faire aux diverses hôtelleries.

M. McCULLOCH: Vous proposez-vous d'acheter 4,000 fourgons?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. McCULLOCH: Je présume qu'un bon nombre sont déjà commandés?

M. VAUGHAN: Oui; nous les avons presque tous commandés.

M. McCULLOCH: Neuf cent cinquante, je crois, de la Eastern Car?

M. VAUGHAN: La Eastern Car Company va construire 900 fourgons et 250 wagons-trémies, soit un total de 1,150.

M. McCULLOCH: Quel sera à peu près le coût global de ces achats?

M. VAUGHAN: Nous devons avoir cela ici. Je vais le chercher.

M. NICHOLSON: Ces 81 voitures usagées en acier pour voyageurs ont-elles été livrées?

M. VAUGHAN: Non, elles ne l'ont pas toutes été; un certain nombre l'ont été et le reste le sera sous peu.

M. MAYBANK: Jusqu'à quel point les \$1,900,000 affectés aux termini de Montréal sont-ils censés être la dernière somme à dépenser à cette fin?

M. VAUGHAN: Nous comptons que c'est la dernière somme à dépenser pour finir les termini.

M. MAYBANK: Y entrerez-vous bientôt?

M. VAUGHAN: Nous nous attendons d'y entrer à la fin de l'automne.

M. NICHOLSON: Tous les matériaux nécessaires sont disponibles, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. DONNELLY: Que voulez-vous dire par ces voitures usagées?

M. VAUGHAN: Ces voitures usagées ont été achetées de la Pullman Company, de Chicago, et nous les avons eues à un prix très raisonnable.

M. HANSON: A propos d'amélioration sur les lignes de l'Ouest, y a-t-il un article pour l'embranchement Jasper-Prince Rupert, la ligne du Nord?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il a de petits articles. Il y a un fonds de dépenses casuelles d'un quart de million pour les travaux sur cette ligne.

M. McCULLOCH: Quelle est la valeur de ces wagons?

M. VAUGHAN: A peu près \$5,000,000.

M. BRADETTE: Quel serait le prix approximatif de ces locomotives?

M. VAUGHAN: Environ \$165,000 chacune.

M. BRADETTE: Et combien coûtent les fourgons?

M. VAUGHAN: Ils coûtent à peu près \$3,800 chacun.

M. SANDERSON: Sont-ils construits au Canada?

M. VAUGHAN: Les fourgons se construisent tous au Canada.

M. NICHOLSON: Vous employez un certain nombre de locomotives fonctionnant à l'électricité et au pétrole sur certaines lignes de votre système. Je comprends que leur fonctionnement est très économique. Serait-il possible d'en augmenter le nombre afin d'assurer un meilleur service sur les lignes où l'on utilise actuellement des autobus?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il serait possible d'en trouver d'autres présentement. Les moteurs Diesel sont très difficiles à obtenir maintenant. Mais je ne serais pas surpris si nous jugions économique, après la guerre, d'en acheter un certain nombre.

M. NICHOLSON: Est-ce qu'on s'en est servi beaucoup?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Armstrong.

M. ARMSTRONG: La page 3 continue:

Achats de matériel—100% du coût

Chemins de fer Nationaux—

81 wagons à passagers d'occasion, entièrement en acier (devant être convertis en wagons pour colons et en wagons de première classe non à air climatisé).

Grand Trunk Western Railroad Company—

200 fourgons.

Coût total prévu, y compris taxe de vente, frais d'inspection et coût de transformation.....\$ 3,208,000

Achat de matériel en vertu de l'accord de vente-location avec le Dominion.

Le remboursement du prix de ce matériel sera probablement réparti en une période de plusieurs années à compter de 1943.

Aucun paiement comptant n'est requis en 1942.

Chemins de fer Nationaux—

25 locomotives du type Northern

4,000 fourgons

100 wagons frigorifiques

250 wagons-trémies de 70 tonnes avec triple ouverture inférieure à charnière

10 fourgons à bagages

Coût total prévu, y compris taxe de vente et frais d'inspection, \$25,168,000.

Matériel au rancart 2,056,000

Montant disponible des réserves pour dépréciation et amortissement d'es-compte de la dette..... 8,200,000

\$ 9,162,000

M. EMMERSON: Quel est ce type de locomotive Northern?

M. WATSON: Le type Northern est semblable en pratique aux locomotives énumérées dans la série 6100.

M. McCULLOCH: Quelle est la valeur de ces locomotives?

M. VAUGHAN: Comme je l'ai dit il y a quelque temps, monsieur McCulloch, nous n'en connaissons le coût définitif que lorsqu'elles seront terminées, mais le contrat prévoit un prix approximatif de \$163,000.

M. DONNELLY: Est-ce là le montant ordinaire pour le matériel neuf de chaque année?

M. VAUGHAN: Non, ce montant dépasse le chiffre ordinaire. Nous n'avons pas acheté de matériel en quantité considérable depuis quelque temps. Nous en avons acheté, toutefois, l'an dernier.

M. DONNELLY: Quelle a été la moyenne?

M. VAUGHAN: Pendant quelques années, nous n'avons fait aucun achat, surtout durant la crise économique. Comme question de fait, même avec notre nouveau matériel, nous aurons moins de matériel qu'en 1928, la dernière année du chiffre d'affaires maximum, et pourtant nous avons beaucoup plus de transport

aujourd'hui qu'alors. Entre temps, bien des wagons ont été détruits et mis au rancart, de sorte que nous avons beaucoup moins de locomotives et de wagons qu'en 1928.

Le PRÉSIDENT: Très bien, continuons.

M. ARMSTRONG: La page 4 nous indique l'acquisition de titres en 1942:

ACQUISITION DE TITRES

Toronto Terminals Railway Company—

Conjointement avec la compagnie du Pacifique-Canadien
Proportion prévue des immobilisations des chemins de fer Nationaux pour la
Toronto Terminals Railway Company en 1942.....\$ 100,000

M. DONNELLY: Est-ce bien là votre part, chaque année?

M. ARMSTRONG: Pas nécessairement.

Northern Alberta Railways Company—

Conjointement avec la compagnie du Pacifique-Canadien
Proportion prévue des immobilisations des chemins de fer Nationaux pour la
Northern Alberta Railways Company en 1942.....\$ 200,000
Rachat des obligations sans garantie à 4 p. 100 de la Edmonton and
British Columbia Railway échues le 16 février 1942, total,
\$6,429,451. Proportion de la part des chemins de fer Natio-
naux, 50 p. 100.....\$ 3,214,726

Total de la proportion du Canadien-National.....\$ 3,414,726
(disons) \$ 3,415,000

Chicago and Western Indiana Railroad Company—

Avance à faire à la Chicago and Western Indiana Railroad Company en vertu des
dispositions du quatrième contrat bilatéral supplémentaire, en date du 1er
mars 1936, conclu entre cette compagnie et la Bankers Trust..... 138,000

Detroit and Toledo Shore Line Railroad—

Réduction de la valeur comptable du capital-actions par l'application des divi-
dendes spéciaux à recevoir au cours de 1942..... 250,000

Grand total.....\$ 3,403,000

Autorisations statutaires—

Lignes aériennes Trans-Canada

Contribution prévue des chemins de fer Nationaux pour l'achat du
solde du capital-actions des lignes aériennes Trans-Canada,
achat autorisé par le chapitre 33 des Statuts du Canada, 1937:
Total du capital-actions autorisé.....\$ 5,000,000
Montant déjà acquis..... 3,750,000

Solde\$ 1,250,000

La page 5 indique les rachats d'obligations échues, les paiements pour compte de fonds d'amortissement et de matériel, comme suit:

Date d'échéance 1942	Emissions	
16 avril	— Paiement en vertu de l'accord de vente-location, 1938.....	\$ 517,173 07
18 avril	— Paiement en vertu de l'accord de vente-location, 1939.....	991,968 32
1er mai	— Canadian National Railway Company 4½% Equipment Trust Series "J" Certificates.....	1,000,000 00
1er mai	— Canadian National Railway Company 5% Equipment Trust Series "K" Certificates.....	1,200,000 00
1er juin	— Canadian National Railway Company 4½% Equipment Trust Series "L" Certificates.....	1,050,000 00
1er juin	— Grand Trunk Western Railroad Equipment Trust, 1941.....	285,000 00
1er juillet	— Canadian National Railway Company 2% 1927 Guaranteed Debenture Stock.....	1,008,210 40
1er juillet	— Canadian National Railway Company 2½% Equipment Trust Series "Q" Certificates.....	650,000 00
1er juillet	— Wellington, Grey and Bruce Railway Company 7% Bonds.....	6,813 33
1er août	— Canadian National Railway Company 2½% Equipment Trust Series "O" Certificates.....	1,430,000 00
15 sept.	— Canadian National Railway Company 2½% Equipment Trust Series "P" 1938.....	500,000 00
1er octobre	— St. John and Quebec Railway Company 4% Stock.....	27,279 77
1er décembre	— Grand Trunk Western Railroad Equipment Trust, 1941.....	285,000 00
14 décembre	— Grand Trunk Western Railroad Equipment Trust, 1929.....	283,000 00
14 décembre	— Central Vermont Railway, Inc., Equipment Trust, 1929.....	124,000 00
31 décembre	— Dette envers l'Etat du Michigan relativement à l'avenue Wood- ward.....	430,000 00
1943		
1er janvier	— Compagnie Wellington, Grey and Bruce, obligations à 7%.....	6,813,33
	Grand total.....	\$9,795,258 22
	(disons)	\$9,795,000 00

REMARQUE—L'état ci-dessus n'inclut pas les paiements semi-annuels de \$250,000 chacun du fonds d'amortissement, dus le 1er juillet 1942 et le 1er janvier 1943, pour la compagnie Canadian Northern Railway, obligations du fonds d'amortissement, 6½%, car ces montants, de l'avis de l'administration, ne seront pas requis étant donné qu'il est peu probable que nous pourrions les utiliser conformément aux conditions de l'accord concernant l'entente de fiducie.

M. GRAY: Combien de temps encore paierez-vous les obligations à 7% de la compagnie Wellington, Grey and Bruce Railway?

M. COOPER: Ces obligations tombent sous les arrêtés actuels de dévolution et, selon toute probabilité, elles seront rachetées cette année.

M. DONNELLY: Bien.

M. NICHOLSON: Depuis combien de temps payons-nous ce 7 p. 100?

M. COOPER: Pas moins de soixante ans.

M. VAUGHAN: Trop longtemps pour qu'on s'en souvienne.

Le PRÉSIDENT: Très bien, au suivant.

M. ARMSTRONG: C'est la fin du budget.

Le PRÉSIDENT: C'est la fin de votre budget, en effet. Avez-vous quelque chose à discuter? Si vous n'avez rien, adoptons le budget et continuons nos délibérations.

Sur la proposition de M. Donnelly, secondé par M. Sanderson, le budget est adopté.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, l'hon. M. Macdonald est venu ici rendre un témoignage qui lui a été réclamé par le Comité. Etes-vous prêts à entendre sa déclaration?

M. GRAY: Permettez-moi d'interrompre une seconde avant que M. Macdonald commence. Nous avons déjà adopté des articles des budgets N^{os} 400, 401, 410 et 411. Je crois que vous exigez une proposition séparée afin de soumettre ces articles à la Chambre et je suis prêt à faire cette proposition, à savoir que le Comité soumette à la Chambre les budgets que j'ai énumérés et qui ont été adoptés par notre Comité.

La proposition est adoptée.

L'hon. M. MACDONALD: Hier soir, messieurs, certaines questions m'ont été posées à la fin de ma déclaration. D'après mes notes, on m'a d'abord demandé si les chemins de fer Nationaux avaient à rembourser ou à indemniser le Canadien-Pacifique quant à certains passages payés à Halifax. Je pense que les chemins de fer ont promis de répondre à cette question. Ce n'est pas de mon ressort.

On m'a demandé en second lieu si le règlement naval que j'ai lu hier soir, le règlement n° 281, qui ordonne d'utiliser les chemins de fer Nationaux ou le Canadien-Pacifique de la manière la plus avantageuse et en servant les meilleurs intérêts des services, s'opposait à l'ordre donné par le secrétaire de la marine, le capitaine Cosette. J'ai une note ici à ce sujet. Elle laisse entendre que le capitaine Cosette n'avait pas l'intention d'aller à l'encontre des règlements en donnant cet ordre. Il ne pouvait passer outre les règlements navals, mais son but était d'éclaircir la situation autant que possible; son ordre, ou ses instructions étaient basés sur le résultat d'une réunion à laquelle assistèrent des représentants des chemins de fer dans la personne de M. Sauvé, pour le Canadien-Pacifique, de M. Basil Humphrey pour les chemins de fer Nationaux, et où le Capitaine Brock représentait les départements du service naval. A la suite de cette réunion, à ce que me dit le capitaine Brock, une recommandation fut faite demandant la mise en vigueur du partage recommandé par l'ordre du capitaine Cosette, c'est-à-dire que le transport à l'ouest de Montréal; à l'exception du transport à l'arrivée et au départ d'Edmonton et de Saskatoon, se fasse par le Canadien-Pacifique, et que le transport à l'est de Montréal se fasse par les chemins de fer Nationaux. Je vous ai communiqué hier soir les résultats de cette méthode, pour ce qui est de l'an dernier, et je crois vous avoir dit que, en ce qui concerne le transport du fret et des messageries, les chemins de fer Nationaux ont reçu de nous \$1,247,000 en chiffres ronds et le Canadien-Pacifique \$557,000.

On m'a aussi demandé si le transport du fret commandé par le département des services navals suivait la même route que le transport des passagers. M. Coulter, chef de la division du fret de la marine, me dit qu'il applique le règlement 281 comme suit: A son avis, il s'agit de faire voyager le fret aussi rapidement que possible et il se soucie peu de la ligne de chemin de fer employée.

Une troisième question m'a été posée, à savoir si les hommes en congé étaient libres de voyager par la compagnie de chemin de fer de leur choix. La réponse est dans l'affirmative, comme il a été dit hier soir. Les hommes en congé peuvent choisir la ligne de chemin de fer qu'ils désirent, tout comme les hommes qui voyagent individuellement. Les règlements auxquels il a été fait allusion s'appliquent aux hommes qui voyagent par groupes.

M. DONNELLY: Pour ce qui est des hommes en congé, vous dites qu'on leur permet de voyager comme ils veulent lorsqu'ils payent leurs frais? Cela s'applique-t-il dans tous les cas, que le gouvernement paye les frais ou non?

L'hon. M. MACDONALD: Les hommes en congé choisissent toujours leur propre route. Les règlements font allusion à des groupes considérables d'hommes.

Le PRÉSIDENT: Vous avez dit que lorsque des individus voyagent seuls ils peuvent aussi choisir leur manière de transport.

L'hon. M. MACDONALD: Oui.

M. NICHOLSON: J'ai posé une autre question, à savoir si l'on pourrait songer à contremander les ordres donnés par le capitaine Cosette, en s'en tenant uniquement au règlement en question.

L'hon. M. MACDONALD: La question pourrait être mise à l'étude. Le seul ennui à ce sujet, c'est que les représentants des chemins de fer l'ont acceptée et qu'il faut croire que les chemins de fer en sont satisfaits. Je ne sais pas si nous tiendrons à approfondir cette question, à moins que les chemins de fer ne

soulèvent une objection et nous demandent de la mettre à l'étude. A ma connaissance, le service naval ne s'est guère plaint, du moins tant au mode d'opération de cet ordre ou règlement.

On a parlé de la difficulté de transporter les hommes d'une gare à l'autre à Montréal. Très souvent les détachements parcourent la ville en tous sens et apparemment ils n'estiment pas un grand dérangement de se rendre de la gare Windsor à la gare Bonaventure pour y prendre un autre train. Ce sont les renseignements que j'ai pu recueillir jusqu'ici. J'ignore ce que pense le Comité, monsieur le président, de la révocation de l'arrangement établi. En l'absence de preuve qu'il n'est pas satisfaisant aux deux chemins de fer, il serait peut-être malavisé de le modifier.

M. NICHOLSON: J'ai compris des dirigeants du Canadien-National que cet arrangement n'était pas très satisfaisant, à les en croire.

M. VAUGHAN: Nous étions sous le coup d'une méprise hier lorsque M. Macdonald nous a parlé de ce que couvrait l'ordre précité. Les chemins de fer et le ministère de la Marine en sont venus à une entente là-dessus, M. Fraser a notre dossier, je crois, et il peut nous entretenir de cette situation. S'il existe un ordre relatif à l'acheminement des marchandises stipulant qu'il s'effectuera par le chemin de fer pouvant assurer le meilleur service, il n'est pas douteux que le Canadien-National obtiendrait 90 p. 100 de ce transport dans ces conditions.

L'hon. M. MACDONALD: Votre compagnie a un fort trafic de marchandises.

M. MAYBANK: Demandons à M. Fraser de nous en dire plus long à ce sujet s'il le peut. M. Vaughan nous a dit que celui qui est le plus qualifié au Canadien-National pour en parler est M. Fraser. Voyons s'il a quelque chose à ajouter.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il entendre M. Fraser?

M. MAYBANK: S'il peut ajouter quelque chose à l'exposé ci-haut.

M. FRASER: Monsieur le président, j'ai laissé l'impression hier soir tout à fait sans intention que l'entente ci-dessus n'existait pas à ma connaissance. C'était exact, mais je me suis renseigné et voici la situation: le capitaine Brock a envoyé chercher les représentants du Canadien-National et du Pacifique-Canadien; il a conféré avec eux et j'ai appris—je crois que c'est exact—il leur a dit qu'il lui incombait de voir à ce que le trafic de marchandises soit partagé le plus également possible entre les deux chemins de fer. Il a donné quelques motifs à l'appui.

M. HAZEN: Etiez-vous présent?

M. FRASER: Non.

M. HAZEN: Alors cela n'est qu'un on-dit.

M. FRASER: C'est ce que j'ai dit. J'ai dit qu'on me l'avait dit. Peu m'importe de dire ce qu'on m'a dit ou non; si vous y tenez, je vous renseignerai avec plaisir. On m'a dit avoir déclaré aux représentants que le trafic de marchandises devait être partagé également ou aussi également que possible entre les deux chemins de fer. Le capitaine Brock a proposé ce qui fut en fait adopté comme la méthode qui conviendrait le mieux à ses fins et nous l'avons acceptée d'après cette entente. Je ne crois pas qu'on puisse trouver beaucoup à redire à ce propos. Franchement, je suis d'avis que le capitaine Brock a bien exposé ses arguments. Voici l'une des principales difficultés auxquelles il a eu à faire face d'après ce qu'on m'a raconté—c'est encore un on-dit—il y a des concentrations d'hommes de la R.V.M.R.C à divers endroits, ils se déplacent assez régulièrement d'un mois à l'autre de la région à l'ouest de Montréal, mais dans l'Ouest les plus fortes concentrations sont dans des endroits comme Calgary sur le Pacifique-Canadien. A tout événement, c'est très avantageux pour son ministère que ces matelots voyagent par un seul chemin de fer au lieu d'un petit groupe par l'un et d'un autre par l'autre. Ces groupes voyagent sans escorte et si une partie

d'entre eux empruntaient une ligne et l'autre une autre il faudrait un officier en charge sur chaque train, d'où des frais supplémentaires. Nous avons cru que dans les circonstances le meilleur parti à prendre était d'accepter le trafic en provenance de l'est de Montréal, nous rappelant que celui provenant du territoire de Toronto à Montréal est partagé à tout événement. Telle était la base de l'entente. Le seul point sur lequel j'insiste et que j'ai essayé d'exposer au Comité est que le capitaine Brock croyait que ses instructions étaient telles qu'il devait obtenir autant que possible un partage égal du trafic entre les deux chemins de fer. Je n'en ai pas pour l'instant contre cet ordre. Si nous avons à nous en plaindre, j'admets avec le ministre que nous en saisissons l'autorité compétente. Telle est la situation.

Si vous voulez m'entendre encore un instant, j'aimerais vous dire aussi, afin de prévenir toute méprise possible quant à ma situation ou à celle des chemins de fer: toutes mes paroles ne contiennent pas la moindre critique à l'adresse de tout ministère ou de tout fonctionnaire concernant la répartition du trafic. Je ne critique que les conditions d'après lesquelles ce fonctionnaire doit parfois travailler d'après les instructions reçues.

M. McCULLOCH: Pourquoi faire un partage égal alors que le C.-N. compte bien plus de voies et un personnel plus nombreux? Ne devrait-il pas être d'après une proportion de 60 à 40?

M. FRASER: Je ne sais pas si je me suis fait bien comprendre. Le ministère a donné pour raison qu'il lui était grandement avantageux d'effectuer le transport par un seul chemin de fer sur la plus grande distance possible, de prendre des matelots ici et là. Ainsi, lorsqu'un train en direction de l'Est arrive à Montréal il est à peu près bondé. Ils peuvent prendre le même train pour tout le trajet et être sous la direction d'un seul officier. La plus forte proportion des matelots qui se déplacent ainsi viennent d'endroits plus rapprochés du Canadien-Pacifique que du Canadien-National. Telle est la situation et je ne suis pas disposé à y trouver à redire.

M. NICHOLSON: J'ai compris que les ministres présents hier ont laissé entendre qu'ils verraient d'un œil favorable la recommandation au Conseil à l'effet que tous les ordres donnés à l'effet que le trafic doit être partagé également pourraient être annulés. Le ministre pourrait, je crois, étudier de nouveau l'à-propos de prendre l'ordre du livre bleu comme l'ordre unique à être émis pour son ministère. J'ai dit hier avoir rencontré un certain nombre d'officiers de marine dans mes voyages entre mon comté et Ottawa. Certains d'entre eux favorisent le Canadien-National. J'en ai aussi rencontré dans les trains du Canadien-Pacifique, vu que je prends toujours les trains les plus commodes. Ils m'ont demandé pourquoi ils doivent transférer leurs bagages à Montréal en faisant le trajet d'Halifax à Winnipeg. Pour le trajet d'Halifax à Winnipeg, la meilleure voie, me semble-t-il, est le C.-N. Si les autorités de la Marine recevaient l'ordre de déplacer leurs marins aussi rapidement et économiquement que possible ce serait un moyen assez satisfaisant d'y arriver et ne pas les obliger de voyager par le C.-N. jusqu'à Montréal et par le C.-P. de Montréal à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: C'est une question que le Comité devrait débattre. Avons-nous fini l'audition des témoins?

M. NICHOLSON: Les témoins nous ont exposé leur attitude hier.

Le PRÉSIDENT: On peut difficilement s'attendre à ce qu'un témoin s'engage au Comité ce soir.

L'hon. M. MACDONALD: Les matelots dont vous parlez voyagent-ils seuls ou font-ils partie de détachements?

M. NICHOLSON: Ils voyagent seuls.

L'hon. M. MACDONALD: Ils peuvent prendre le chemin de fer qu'ils veulent. Un matelot obtient une feuille de route simple et il peut prendre celui qu'il veut; les règlements ne s'appliquent qu'aux détachements.

M. NICHOLSON: Et l'officier qui se déplace?

L'hon. M. MACDONALD: Il reçoit une feuille de route générale pour chemin de fer. Elle est bonne partout et je crois qu'il peut suivre la route qui lui plaît.

M. EMMERSON: Cette feuille de route ne prescrit-elle pas le trajet à suivre et le mode de transport?

L'hon. M. MACDONALD: Je ne le crois pas. L'officier reçoit une feuille de route générale où il inscrit le nom du chemin de fer qu'il utilise. Peut-être M. Fraser vous en dira-t-il un mot?

M. FRASER: Voici ce qui en est: tout matelot qui part en congé choisit le parcours qui lui plaît, mais le ministère se réserve le droit de choisir le chemin de fer pour un officier ou un marin, s'il le juge bon, qui voyage en service avec une feuille de route. Je crois qu'il se réserve ce droit. Dans la pratique, le ministère pourrait laisser cette décision au matelot, mais il est entendu que dans le cas d'un déplacement commandé le ministère peut émettre, et il le fait d'habitude, la feuille de route par un certain chemin de fer; mais chaque fois qu'un matelot paye ses frais de déplacement il est libre de voyager comme il veut.

M. LOCKHART: J'aimerais demander au ministre le nombre moyen dans l'ensemble des matelots dans les groupes qui voyagent d'Halifax vers l'Ouest—serait-il de 50 ou de 100?

L'hon. M. MACDONALD: Vous entendez dans un an?

M. LOCKHART: Non; voyagent-ils par groupes de 50 ou de 100?

L'hon. M. MACDONALD: Cela varie. Certains groupes se composent de 500 et d'autres de 100. Ce serait difficile de vous renseigner sans recherches.

M. LOCKHART: Disons que le nombre est de 100, monsieur le président. Quels bagages ces 100 marins emportent-ils dans un tel voyage?

L'hon. M. MACDONALD: Ils emportent leur sac d'ordonnance sur leurs épaules.

M. LOCKHART: On a parlé du transfert de bagages; ceux-ci ne comprennent-ils que ce sac?

L'hon. M. MACDONALD: Oui, les marins le portent sur le bras ou à l'épaule.

M. NICHOLSON: Permet-on à l'officier qui va d'Halifax à Vancouver de faire enregistrer ses bagages?

M. EMMERSON: Un officier ne porte pas son sac; cela n'est pas permis, n'est-ce pas?

L'hon. M. MACDONALD: Non, il n'en porte pas.

M. NICHOLSON: On ne permet pas à l'officier qui voyage d'Halifax à Vancouver de faire enregistrer ses bagages?

L'hon. M. MACDONALD: A l'officier? Oui.

M. NICHOLSON: Ou aux matelots de tous grades?

L'hon. M. MACDONALD: Je présume que si rien ne s'y oppose ils peuvent les faire enregistrer dans le fourgon à bagages. Mais ils emportent toujours leur sac d'ordonnance. Je n'en ai jamais vu se déplacer sans leur sac sous le bras. C'est un petit sac qui ressemble à celui du soldat.

M. NICHOLSON: Oui, je le connais. Il s'agit bien là des matelots qui se plaignent dans les fumoirs d'être obligés de suivre une certaine route.

L'hon. M. MACDONALD: Vous parlez des matelots ordinaires—les matelots de tous grades?

M. NICHOLSON: Oui.

L'hon. M. MACDONALD: J'ignore s'ils se plaignent. Je dirais que si c'est là leur unique motif de plainte dans leur vie de marin, ils s'en tireront à bon compte.

M. NICHOLSON: Ce n'est pas là le point. Nous débattons la répartition du trafic.

L'hon. M. MACDONALD: En avez-vous contre la répartition actuelle au point de vue du C.-N.? Elle me paraît être des plus généreuses pour ce dernier, mais si vous voulez reprendre la discussion, j'y suis très disposé. La proportion est de plus du double d'après l'entente actuelle, mais si le Comité veut l'étudier et l'établir 60 à 40, je suis disposé à considérer cela.

M. MAYBANK: Je crois que le point exposé par le C.-N.—que je fais mien—n'a pas trait à la proportion de 60 à 40 ou de 65 à 35. Il veut simplement la suppression complète des restrictions et que le trafic se déplace d'après la règle que vous nous avez lue d'abord. C'est un exposé très juste de la situation générale—non pas nécessairement rien que pour le transport des matelots, mais pour tout le transport.

L'hon. M. MACDONALD: Il veut que les matelots prennent le chemin de fer qui les avantage le mieux.

M. MAYBANK: Oui—celui qui donne le meilleur service. Si le C.-N. y perd, c'est parce qu'il ne donne pas un bon service, et vice-versa pour le P.-C.

L'hon. M. MACDONALD: Oui, cela pourrait se faire.

M. MAYBANK: J'entends que la Marine ne saurait avoir d'objection, n'est-ce pas,—à ce que les matelots prennent le chemin de fer qui leur convient le mieux?

L'hon. M. MACDONALD: C'est cela. Nous préférons cependant que l'on fasse une distinction. C'est le but de cet ordre. Par exemple, il a été décidé que tout le trafic à partir de Winnipeg ou de Calgary se dirigeant vers la côte du Pacifique serait transporté par le P.-C. On s'habitue à cette ligne. On préfère que les matelots l'utilisent. C'est probablement la raison primordiale de l'adoption de cet ordre. Mais il est très facile de le supprimer pour dire ensuite aux matelots de suivre les règlements. Le résultat serait probablement le même. Ils continueraient probablement à suivre la pratique établie, la pratique actuelle.

M. MAYBANK: Le capitaine Brock a pris pour principe que le P.-C. doit consentir à un partage égal du trafic. Telle était évidemment son idée.

L'hon. M. MACDONALD: Dans ce cas, les résultats n'ont pas répondu à son attente.

M. MAYBANK: Je ne crois pas qu'il y ait des faits à l'appui, dans un sens ou dans l'autre, monsieur le ministre. Vos chiffres d'un peu plus d'un million et de \$500,000 ont trait aux premiers résultats. Il ne s'ensuit pas qu'ils n'ont pas varié.

L'hon. M. MACDONALD: Je croyais que les chemins de fer devaient décomposer ces sommes.

M. MAYBANK: Ils devaient le faire, mais en tout cas nous ne sommes pas encore renseignés sur ce point.

M. VAUGHAN: Cela prendra quelque temps. Ce sera un gros travail.

M. MAYBANK: L'idée m'est venue hier soir que l'on ne pouvait pas décomposer ces sommes.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suis porté à croire que cette discussion est quelque peu irrégulière. Nous avons fait venir l'honorable M. Macdonald pour entendre son témoignage et il nous l'a donné. Nous devons maintenant délibérer sur ce qu'il nous a appris.

M. SHAW: Monsieur le président, je crois avoir été le premier à traiter hier de la liberté qu'ont les matelots en congé de voyager par le chemin de fer qui leur plaît. Lorsque le ministre a d'abord répondu à la question ce soir, j'ai cru qu'il en était convaincu. Mais ensuite il a modifié plus ou moins sa déclaration et a dit qu'il le croyait. Puis M. Fraser a dit qu'il le pensait, ce qui ne constitue pas une réponse satisfaisante. J'aimerais savoir si oui ou non les matelots sont libres de choisir la voie ferrée qu'ils veulent, ou bien faire une partie du trajet sur une et le reste sur une autre?

L'hon. M. MACDONALD: M. Fraser peut s'expliquer lui-même; mais je crois qu'il a dit que le commandement se réserve le droit de dire aux hommes en service: "Vous allez en permission, et vous prenez le Canadien-National, ou le Pacifique-Canadien." Il se réserve ce droit.

M. SHAW: Oui, c'est très compréhensible.

L'hon. M. MACDONALD: Mais je ne crois pas qu'aucun de nous ait dit qu'un itinéraire était imposé aux hommes en permission. Nous avons dit que les hommes en permission sont parfaitement libres, car ils contribuent au coût du transport, et ont par conséquent le droit de choisir leur ligne. Mais si le Comité a des recommandations à faire sur ce point, je serai très heureux de les étudier, et de les appliquer si c'est possible.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suppose que vous en avez fini avec cette enquête. Je ne crois pas nécessaire de retenir plus longtemps M. Macdonald. Je dois annoncer au Comité, ou lui rappeler, qu'il faut nous réunir de nouveau demain, car nous l'avons promis à un correspondant qui a télégraphié de Winnipeg.

M. McCULLOCH: Demain matin ou demain après-midi?

Après discussion, le Comité s'ajourne à 9 h. 55 du soir, pour se réunir de nouveau le 6 mai à 10 heures du matin.

ADDENDUM

Rapport du débat tenu le 4 mai 1942, devant le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, sur les motions suivantes de M. Shaw, membre dudit Comité:

(1) Que les commissaires des transports, dissidents et autres, qui ont siégé à l'audience à laquelle a été étudié l'abandon de la voie de 53 milles .4 entre Forth (près de Red Deer) et Ullin, Alberta, et dont la décision a été rendue ces derniers jours, soient appelés à comparaître devant le Comité des chemins de fer et de la marine marchande pour être interrogés sur cette décision.

(2) Que les représentants du Canadien-National faisant partie du Comité mixte des chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien, qui avaient représenté le Comité mixte devant la Commission des transports, soient appelés à comparaître devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, nous devrions régler la question soulevée par M. Shaw.

M. SHAW: Quand nous discutons cette question, j'ai demandé si les représentants du Canadien-National dans le Comité mixte; qui ont présenté une requête, d'eux-mêmes ou conjointement avec les représentants du Pacifique-Canadien, sont ici, aujourd'hui.

M. VAUGHAN: Aucun d'eux n'est là.

M. SHAW: Comme je l'ai indiqué vendredi dernier, la question m'était suggérée par une note de la page 7, d'après laquelle "au cours de l'année, conjointement, le Canadien-National et le Pacifique-Canadien ont demandé à la Commission l'autorisation d'abandonner 6.5 milles de voies du Canadien-National et 53.4 milles de voies du Pacifique-Canadien entre Forth (près de Red Deer) et Ullin, Alberta; et la décision est en suspens". J'ai signalé vendredi

qu'une décision a été rendue. Sur les trois commissaires, deux ont approuvé la requête, et le troisième—M. Cross, président de la Commission—a voté contre. Maintenant, voici la première question que je désire porter à l'attention du Comité. Dans son rapport minoritaire, M. Cross dit, à la page 26: "Depuis la modification apportée au chapitre 47 de la Loi des chemins de fer, en 1933, par l'insertion de l'article 165 (a), la Commission a étudié un nombre considérable de requêtes. Dans ces examens, la Commission s'est guidée sur le principe que dans toutes les requêtes en autorisation d'abandon de voies, la question se ramène à savoir si la perte et les inconvénients subis par le public dépassent la charge imposée au réseau par le maintien en exploitation de la ligne considérée."

Ensuite, il cite une cause: "Chemins de fer Nationaux du Canada vs, Tweed, 1935", et un ou deux autres exemples. Puis il continue: "Dans la plupart des requêtes en autorisation d'abandon de voies soumises à la Commission, la perte imposée au réseau par l'exploitation d'une ligne particulière était manifeste, et quelquefois très sérieuse." Voici qui est significatif. "Dans le cas actuel, il n'a pas été démontré, ni même prétendu que la ligne du Canadien-National fonctionne à perte. Les requérants n'ont offert aucune preuve à cet égard. L'embranchement du Pacifique-Canadien, pendant les trois ans pour lesquels des chiffres ont été donnés, réalise un bénéfice d'exploitation annuel de \$71,000 en moyenne. La requête est fondée sur ce fait que les abandons projetés font partie des mesures conjointes, déjà mentionnées, que les deux compagnies se proposent de prendre pour réaliser des économies conformément à l'article 16 de la Loi sur le Canadien-National et le Pacifique-Canadien."

Le second point est que, apparemment—je puis me tromper, mais apparemment le réseau n'a subi aucune perte pendant plus de vingt-cinq ans d'exploitation de ces deux lignes. Le National n'a offert aucun témoignage dans ce sens, et le Pacifique reconnaît un bénéfice annuel de \$71,000 en moyenne. J'ai dit vendredi, et je désire répéter, que le droit d'abandonner la ligne, ou au moins une partie d'une ligne et une partie de l'autre, impose aux populations des villes intéressées, y compris les fermiers et les commerçants qui font affaire dans ces villes, un fardeau qui dépasse, de beaucoup, la maigre somme de \$58,000, évaluée comme l'économie conjointe des deux réseaux. Lorsque cette ligne sera abandonnée, la distance de nos villes au chemin de fer sera accrue, pour l'une d'elle au moins de neuf milles, pour une autre de 7 milles $\frac{1}{2}$, pour une autre 2 milles $\frac{1}{2}$, pour une autre de 7 milles, pour une autre de 6 milles $\frac{1}{2}$, et pour une autre encore de 6 milles $\frac{1}{2}$. Permettez-moi de dire, en commençant: tout le monde sait que lorsque le Pacifique-Canadien projetait la construction d'une ligne dans cette région—et je ne cherche pas à justifier la concurrence entamée avec l'autre compagnie—il reçut des subventions sous forme de terres, qu'il vendit aux fermiers en leur promettant l'exploitation de la ligne.

La valeur des terres s'est naturellement trouvée accrue par cette promesse, faite à ceux qui arrivèrent entre 1901 et 1906. Jusqu'en 1941, les acquéreurs des terres reçurent la promesse que le service fonctionnerait. Le Pacifique-Canadien et le Canadien-National n'ont pas dit aux acquéreurs de terres, depuis 1934, qu'ils projetaient l'abandon de cette ligne, s'ils en obtenaient la permission. Et le réseau forme ce projet depuis 1934. Autre chose, l'Alberta...

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Shaw. Vous présentez ces remarques à l'appui de votre motion, n'est-ce pas?

M. SHAW: Exactement.

M. DONNELLY: Nous ne sommes pas ici pour écouter des discussions.

Le PRÉSIDENT: Non, mais une motion est présentée au Comité, et je suppose qu'il défend la motion. C'est la seule raison que je puisse voir à cette discussion.

M. DONNELLY: Je comprends cela, mais je ne vois pas...

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit nécessaire; mais le Comité est saisi d'une motion, que nous avons laissée en suspens, et la motion sera discutée. Je suppose qu'il présente ces arguments à l'appui de la motion.

M. SHAW: Merci, monsieur le président. Je signalais simplement qu'entre 1934 et 1941, des terres ont été vendues aux fermiers de cette région, sans qu'on leur dise que le réseau projetait d'abandonner sa ligne, s'il en obtenait la permission; et je dis que le réseau formait ce projet depuis 1934.

Il y a encore autre chose. En 1937, l'Alberta Pool Elevators construisit un élévateur.—Je crois, sans en être sûr, que c'était à Condor—au coût de \$15,000. On ne lui a pas dit que les réseaux projetaient l'abandon de leur ligne. Dans ces deux cas, les réseaux ont manqué de bonne foi à l'égard des populations. Je voudrais encore mentionner, monsieur le président, les terres vendues par les réseaux à ces fermiers. Il y avait 128,581 acres de terres cultivables, et environ 9,323 acres de taillis. Les réseaux n'ont pas seulement vendu des terres aux fermiers, mais aussi des lotissements urbains à des gens qui s'installèrent en cet endroit, et souvent y établirent leur commerce, avec la ferme conviction que les chemins de fer continueraient à fonctionner.

C'est un fait important que les meilleures terres agricoles de cette région sont au sud de la ligne du Pacifique-Canadien dont on projette l'abandon. Au nord de la ligne du Canadien-National, qui est au nord de celle du Pacifique...

M. DONNELLY: A quelle distance sont-elles l'une de l'autre?

M. SHAW: Elles sont parfois à six ou sept milles, et parfois très près l'une de l'autre. En un endroit, à partir des montagnes Rocheuses, en allant vers l'Ouest, les deux réseaux empruntent la même voie sur une courte distance. En abandonnant la ligne du Pacifique, vous enlevez aux principales régions agricoles, à l'ouest de Red Deer, leur voie ferrée.

En ce qui concerne la suppression de ces services, on a évalué, et je crois que tous les commissaires l'admettaient, que le coût de mise en vente du blé serait augmenté d'environ \$17,000 pour ces fermiers. La valeur des terres serait réduite partout de \$1 à \$12 l'acre. Les fermiers de cette région vendent leur blé aux minoteries de Calgary. En raison de l'accroissement de la distance, ils paieront quelque cinq cents de plus par cent livres de grain. Le bétail expédié de cette région devra être conduit à Drumheller, une augmentation de distance d'environ 60 milles, qui entraînera une augmentation de frais d'environ \$9 par wagon. Je compte dans ce montant le supplément de nourriture à donner au bétail en conséquence de ce changement.

A l'ouest de Rocky Mountain House fonctionnent, je crois, trois scieries exploitées par l'Atlas Lumber Company. Cette compagnie a établi des dépôts de bois le long de la voie ferrée. Elle estime, et rien ne prouve que cette évaluation soit erronée, que l'expédition de son bois lui coûtera de 5 à 15 dollars de plus par wagon. Et je crois qu'elle a expédié approximativement 500 wagons l'année dernière. La compagnie conclut: "Nous allons être obligés de fermer nos scieries et de les transporter ailleurs, et de fermer aussi nos dépôts à bois."

Vous comprendrez facilement les conséquences qui peuvent en résulter pour cette partie du pays.

Puis-je ajouter une chose...

M. DONNELLY: Pensez-vous qu'il aurait mieux valu abandonner le Canadien-National et laisser fonctionner le C.P.R.?

M. SHAW: Les deux réseaux ont réalisé un bénéfice. Ils ont dû avoir une raison, en premier lieu, pour construire en cet endroit. Personnellement, je ne vois aucune justification à l'abandon de l'une ou l'autre ligne.

C'est nettement manquer aux engagements pris envers le peuple, et permettre à notre pays de reculer au lieu d'avancer.

M. JACKMAN: Puis-je demander à M. Shaw où il trouve la preuve que les réseaux avaient, dès 1934, l'intention d'abandonner ces lignes?

M. SHAW: Le jugement est ici; il me faudra peut-être un moment pour le trouver, mais il est ici. C'est dans le rapport minoritaire du commissaire en chef, M. J. A. Cross, et il me faudra un peu de temps pour le trouver. Mais c'est ici, je le trouverai et je vous le montrerai.

Maintenant, monsieur le président, je voudrais parler de la situation de la voirie entre la ligne du Pacifique et celle du National. Il y a là une des régions les plus difficiles à parcourir, en auto ou en camion, de toute les circonscriptions agricoles. Les ingénieurs estiment qu'il faudrait jusqu'à \$2,500 dans chaque cas pour mettre ces routes en état, de l'emplacement des élévateurs qu'il va falloir abandonner ou démolir jusqu'au nouveau chemin de fer. Cela entraînerait une augmentation de taxes dans cette région, sur des terres qui vont se déprécier.

Je dis qu'il est injuste, en une époque comme celle-ci où l'on adresse tant d'appels à notre peuple, de mettre les gens subitement dans une pareille situation. Vous allez priver cette région de plusieurs milliers de dollars de taxes—approximativement \$13,000—qu'elle a payés. Quand les municipalités perdront ce revenu, elles imposeront des taxes au peuple, pour le remplacer et pour continuer leurs fonctions. Je crois que ce n'est pas douteux.

Monsieur le président, on dit également que l'abandon de la voie privera trente hommes de leur travail. Ces trente employés sont sur les chemins de fer. On peut dire qu'ils trouveront facilement un autre emploi; mais c'est plus facile à dire qu'à faire. Avec le temps, certains de ces hommes seront peut-être repris, en raison de leurs droits d'ancienneté; mais je dis "peut-être". Ce n'est pas garanti. Les témoignages portent "peut-être".

M. LOCKHART: Certains d'entre eux sont-ils propriétaires de leur maison?

M. SHAW: Je n'en suis pas sûr, mais certains d'entre eux sont là depuis assez longtemps. Je suppose qu'ils doivent être propriétaires de leur maison. Je ne voudrais pas prendre trop de temps au Comité, monsieur le président, mais je dois dire que le grain, le bétail et les autres produits—car c'est une belle région de culture mixte—expédiés sur la ligne du Pacifique par les fermiers établis au sud de cette ligne, devront être expédiés par camions, pourvu qu'on trouve des pneus et de l'essence. Permettez-moi de lire ce que dit à ce sujet M. Cross, commissaire en chef: "Il y a une autre question à laquelle nous devons prendre garde. Celle du changement de situation créé par la guerre, devenue un conflit mondial, à laquelle le Canada prend une part active. Nous subissons déjà un rationnement de l'essence pour les automobiles particulières, et une restriction presque totale de pneus en caoutchouc, pour remplacement ou réparation sur ces voitures. La fabrication des automobiles pour l'usage particulier est entièrement ou presque entièrement interdite. Les restrictions sont beaucoup moindres sur les camions, autobus et véhicules de transports publics. Sans pouvoir prédire l'avenir, on peut prévoir des restrictions plus sévères sur l'usage des transports automobiles. On n'a guère parlé de la nécessité de la ligne du Pacifique-Canadien pour le transport des voyageurs, mais, pour les raisons que je viens de dire, ce transport peut croître en importance. Me basant sur ce qui a été dit à l'audience je suis persuadé qu'un certain nombre de cultivateurs auraient besoin de camions pour transporter leurs produits sur le marché en raison du plus long trajet à effectuer aux différents endroits d'expédition. Il se peut qu'ils ne puissent pas se les procurer."

Or, monsieur le président, indépendamment de toutes les autres observations que j'ai faites, j'estime qu'on est mal avisé de contraindre, si ce terme est juste, les gens à utiliser plus de camions, plus d'autos, s'ils peuvent les obtenir, en un temps critique comme celui-ci alors que l'on nous a dit de conserver l'essence et le caoutchouc. Je crois que cela constitue un point extrêmement important.

Or, le ministère des Postes a protesté contre l'octroi de cette demande en raison de ce fait, comme l'a déclaré M. Farran, surintendant du service postal du district de Calgary. Il a dit entre autres choses: "Le ministère des Postes a actuellement un service de fourgons sur le Pacifique-Canadien et le Canadien-National, sur le Canadien-Pacifique entre Red-Deer et Rocky Mountain House, suivant la fréquence des convois. Eckville et Rocky Mountain House ont actuellement un service quotidien, un service par le Pacifique-Canadien et un

par le Canadien-National. L'abandon des lignes réduirait de moitié le service actuel de ces deux localités. Rocky Mountain House compte une population de 1,000 âmes environ et perdrait le service du courrier trois jours par semaine. Je ferai observer que l'on n'a pas rendu de témoignage contradictoire.

Puis, M. Farran, du ministère des Postes, continue: "Si l'on fait droit aux demandes, le ministère devra établir un service de transport des lettres par diligence aux endroits privés d'un service de chemin de fer. En général, ce genre de service n'est pas satisfaisant ou régulier en toutes saisons de l'année. Cela incommoderait quelque peu le public intéressé et le ministère. Le transport des lettres par diligence n'est pas nouveau et l'on peut compter que le ministère des Postes essayera pour le moins à procurer un service passablement raisonnable aux localités en question". J'ose dire que le service ne sera pas aussi satisfaisant ou loin d'être aussi satisfaisant qu'il l'était auparavant.

Monsieur le président, je ne veux pas empiéter davantage sur le temps du comité, mais j'estime qu'une responsabilité m'incombe à ce sujet. J'estime que les plusieurs milliers de personnes qui sont allées s'établir de bonne foi dans cette région et qui produisent les choses mêmes dont le Canada a besoin aujourd'hui sous forme d'aliments et ainsi de suite ne devraient pas être abandonnées à l'heure actuelle et ramenées vingt-cinq ans en arrière.

M. Cross a aussi fait cette affirmation: "Quand la Commission est priée d'approuver l'abandon de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer l'effet que cet abandon produira sur le public est une des premières questions qui entrent en ligne de compte. L'article 165A de la Loi des chemins de fer et l'article 2 (3) de la Loi du Canadien-National et du Canadien-Pacifique, 1933, impose à la Commission le devoir d'approuver ou de refuser ces demandes d'abandon, et dans l'accomplissement de ce devoir la Commission doit tenir compte des droits et des intérêts en jeu, qui comprennent le public intéressé aussi bien que la compagnie de chemin de fer". Puis, quelques lignes plus loin, il continue: "Compte tenu des faits et circonstances qui se rattachent aux demandes je ne puis en conclure que le fardeau qui pourrait être imposé aux compagnies par suite du maintien de l'exploitation de ces lignes de chemin de fer sera plus considérable que la perte et l'incommodité subies par le public par suite de l'abandon. Je suis persuadé que c'est le public qui y perdrait le plus et en serait le plus incommodé". C'est le commissaire en chef qui fait cette affirmation. Il dit:

"L'embranchement du Canadien-Pacifique est un embranchement profitable et il n'est pas établi que la ligne du Canadien-National ne soit pas également profitable. Le fardeau que les compagnies pourraient subir par suite du rejet des demandes tient au fait qu'elles bénéficieront du profit additionnel qui résulterait de l'économie anticipée. En tout cas, et vu les conditions existantes, j'estime que le fardeau accru qui serait imposé à la collectivité par suite de l'abandon est plus lourd que celui qu'elle ne devrait être appelé à supporter à l'heure actuelle".

C'est précisément ce que je soutiens, monsieur le président. C'est aussi ce que soutiennent des milliers d'autres personnes, non seulement les personnes qui demeurent dans cette région mais des personnes qui estiment que ces citoyens ne sont pas traités équitablement. Il se peut, monsieur le président, que les renseignements dont j'ai saisi le Comité ont été présentés de façon déconseillée. Personnellement, comme je l'ai dit vendredi, je tiens à protester le plus énergiquement possible contre cette ligne de conduite. Je prie le Comité de m'appuyer en demandant au ministre des Transports, et par son entremise au gouvernement,—ceci ne constitue peut-être pas le procédé régulier, je ne saurais dire,—de suspendre cette requête, du moins jusqu'après la cessation des hostilités, et je dis même après cela, à moins que la compagnie qui formule la demande ne présente une meilleure cause qu'elle n'a, à mon sens, présentée jusqu'à présent.

M. LOCKHART: Combien de milliers de personnes sont desservies, avez-vous dit?

M. SHAW: J'ai simplement employé l'expression "plusieurs milliers". Il n'y a pas que les personnes demeurant dans cette région qui sont desservies, mais il y a aussi plusieurs milliers de personnes demeurant ailleurs qui sont desservies par des institutions établies dans cette zone.

L'hon. M. CARDIN: Je m'associe aux opinions que M. Shaw a exprimées. J'ai une raison particulière de partager son point de vue dans une affaire de cette nature, vu que le Canadien-National a abandonné des lignes dans ma propre région, dans ma circonscription, et il en est résulté que des cultivateurs ont souffert très sensiblement de l'abandon de ces lignes. Mais la question a été portée devant la Commission des Transports qui remplit une fonction judiciaire et qui, je prétends, monsieur le président, n'est pas sujette du tout aux pouvoirs et à la juridiction du présent Comité. Quand la Commission des Transports a rendu une décision, tout individu ou intéressé qui est mécontent de la décision qu'a rendue cette Commission peut interjeter un appel au Conseil, j'entends le Gouvernement. Je suggère à mon ami, M. Shaw, et à ceux qui sont intéressés à la même question que le procédé régulier à suivre serait de formuler un appel.

M. SHAW: Voudriez-vous m'excuser un instant, monsieur Cardin? Je vous ai écrit à ce sujet, et j'en ai appelé au gouvernement par votre entremise. Cela constitue-t-il un appel formel?

L'hon. M. CARDIN: Non. L'appel doit être communiqué au greffier du Conseil privé.

M. SHAW: Merci.

L'hon. M. CARDIN: Mais je pourrais transmettre votre lettre et votre plainte à la Commission. Toutefois, il serait peut-être préférable de suivre le procédé ordinaire, procédé comportant l'envoi d'une lettre ou d'une requête au Gouverneur en conseil, interjetant appel contre la décision de la Commission des Transports. C'est le procédé habituel. Bien que mes sympathies soient acquises à une cause comme celle que vous avez signalée, je ne tiendrais guère à ce que la Commission des Transports soit appelée à répondre à des questions ou critiquée au sujet d'une décision qu'elle a rendue, probablement de bonne foi, bien qu'il existe un rapport minoritaire. Après tout, ils sont les juges, et nous devons accepter leur décision tout comme un homme ordinaire doit accepter la décision du tribunal quand tous les juges ne sont pas d'accord sur le point en litige. Je suggère qu'il vaudrait beaucoup mieux envoyer une requête au Gouverneur en conseil interjetant appel contre la décision rendue, exposant les motifs particuliers de l'appel et demandant que le Gouverneur en conseil, le Gouvernement, entende les plaidoyers à l'appui. Le Gouvernement vous fournira ou fournira à toute personne intéressée l'occasion d'être entendue. C'est ce que je vous conseille. Cela répondrait à votre demande. Supposons que nous fassions venir les membres de la Commission des Transports ici. Nous n'aboutirions à rien, car nous n'avons pas la juridiction nécessaire pour renverser une décision rendue par la Commission. Cette juridiction appartient seulement au Gouverneur en conseil.

M. SHAW: Monsieur le président, vu la déclaration de M. Cardin, je suis parfaitement disposé à faire annuler la résolution enjoignant aux membres de la Commission des Transports de comparaître ici. J'ai appris beaucoup sur la méthode d'aborder une question de cette nature. Si je fais un appel auprès du Gouverneur en conseil et le Conseil m'accorde la permission d'être entendu, est-ce que cela voudrait dire que d'autres pourraient être entendus également?

L'hon. M. CARDIN: Oui.

M. SHAW: Je voudrais amener une autre question sur le tapis. Notre Canadien-National a été associé à la demande d'abandon de ligne. Je ne veux

pas employer d'expression injuste, mais ma première idée serait de le condamner pour en avoir agi ainsi. J'estime qu'on devrait adopter ma résolution demandant que les représentants du Canadien-National dans ce comité mixte de coopération soient sommés de comparaître devant ce Comité afin d'essayer de justifier, si possible, leur conduite. Monsieur le président, je me demande si j'ai déjà présenté une résolution en ce sens.

M. MAYBANK: Ou pour exprimer leurs regrets.

M. SHAW: Ou pour exprimer leurs regrets, comme M. Maybank l'a proposé.

Le PRÉSIDENT: Tel que j'entends la situation, monsieur Shaw, vous retirez la résolution précédente?

M. SHAW: Qui a trait à la Commission des Transports?

Le PRÉSIDENT: Oui, parce qu'il n'est pas de notre compétence de contraindre les membres de cette commission à venir ici. Nous pourrions seulement leur demander de venir.

M. SHAW: Je n'ai pas saisi votre observation, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je dis qu'il n'est pas de notre compétence de les contraindre à venir ici. Nous pourrions seulement leur demander de venir.

M. SHAW: C'était simplement une question de langage. Je suis parfaitement disposé à retirer la résolution.

Le PRÉSIDENT: Alors, votre première résolution est retirée. Présentez-vous une autre résolution?

M. SHAW: Oui. Je propose que les représentants du Canadien-National qui font partie de ce comité mixte de coopération soient appelés à comparaître devant ce Comité. Je crois que cela est suffisant.

M. DONNELLY: Pourquoi voulez-vous les faire venir ici?

M. JACKMAN: Il veut les faire changer d'opinion.

M. VAUGHAN: Je voudrais faire observer que ces messieurs ont suivi les instructions sous le régime de la Loi du Canadien-National et du Canadien-Pacifique avec l'objet de collaborer et de pratiquer des économies; et ils ont estimé, je suppose, que lorsqu'ils avaient présenté leurs preuves à la Commission des Transports, la question serait jugée selon ses mérites et une décision rendue conforme à la preuve.

M. SHAW: Monsieur le président, je ne suis peut-être pas juste en faisant cette affirmation, mais vous avez une commission composée de trois hommes et le commissaire en chef s'est prononcé contre la demande en faveur de l'abandon de la ligne. Or, je dis que cela est significatif.

M. JACKMAN: Cela constitue un motif d'appel.

Le PRÉSIDENT: Ne perdons pas d'autre temps à ce sujet. Nous avons une résolution. Quelqu'un désire-t-il la discuter? Si non, je vais la mettre aux voix.

M. SHAW: Monsieur le président, en qualité de membre de ce Comité, je crois avoir présenté certaines preuves. Et s'il n'existait pas d'autre motif que celui de fournir peut-être à ces messieurs une occasion de discuter un autre aspect de la cause devant les membres de ce Comité, je crois que l'on devrait les faire comparaître. Je crois que nous siégeons comme comité pour nous enquérir de certains sujets de la nature de celui-ci. Sinon, quelle est la raison d'être d'un tel comité? Pourquoi siégeons-nous?

M. HAZEN: La majorité du tribunal a décidé que ces messieurs avaient raison.

M. SHAW: Je le conteste, et cela constitue naturellement un motif d'appel.

M. DONNELLY: Votons.

Le PRÉSIDENT: M. Shaw propose que les personnes représentant le Canadien-National dans le comité mixte du Canadien-National et du Canadien-Pacifique soient priées de comparaître devant ce Comité,—que les représentants du Canadien-National dans le comité mixte du Canadien-National et du Canadien-Pacifique qui ont présenté des preuves à la Commission des Transports, soient priés de comparaître devant ce comité pour y témoigner ou répondre à des questions.

L'hon. M. CARDIN: Monsieur le président, puis-je demander à M. Shaw s'il ne croit pas lui-même qu'il est quelque peu injuste et inéquitable de faire comparaître devant ce Comité seulement les représentants du Canadien-National dans ce comité mixte? Si le comité mixte a formulé la demande ou fait les représentations, je ne crois pas qu'il soit juste de faire comparaître devant nous pour les critiquer, seulement les représentants du Canadien-National sur lesquels nous avons une certaine juridiction. Par ailleurs, d'après la loi, ce comité est censé agir seulement lorsqu'il cherche à éviter des pertes. La loi l'autorise et le contraint à collaborer, même à pratiquer des économies. Voilà ce que dit la loi sous l'empire de laquelle il exerce ses pouvoirs. Il ne fait pas de doute que M. Shaw obtiendrait également le résultat qu'il veut obtenir en suivant la méthode que je lui ai proposée il y a un instant; car, ce comité qui a présenté une demande en faveur de l'abandon de cette ligne va certainement comparaître devant le Gouverneur en conseil pour combattre vos représentations et votre demande de faire révoquer ou de modifier la décision de la Commission. Vous les aurez devant le tribunal compétent. Leur comparution ici ne mènerait nulle part, car ils ne possèdent aucune autorité de changer quoi que ce soit. Ils ont fait valoir leur argument. Ils ont présenté les faits, suivant leur jugement, devant le tribunal. Le tribunal s'est prononcé. Que pouvons-nous y gagner en les faisant venir devant nous et en critiquant leur conduite? Nous ne pouvons rendre aucune décision qui ferait droit à votre demande. Le comité ne peut satisfaire votre demande en critiquant ces hommes. Mais il se peut que lorsque vous aurez une nouvelle occasion de faire discuter la question devant l'autorité compétente, le Gouverneur général en conseil, vous obtiendrez de meilleurs résultats. Ces personnes vont comparaître là et alors il vous sera loisible de les questionner devant l'autorité compétente. C'est un autre appel et une nouvelle occasion vous est fournie; et cette occasion vous donnera plus de latitude et vous assurera peut-être de meilleurs résultats que vous n'obtiendriez en les faisant comparaître ici quand nous ne possédons aucune juridiction pour leur imposer une décision quelconque. Je me demande si je me suis exprimé clairement ou non.

M. SHAW: J'ai mentionné le Canadien-National en premier lieu parce que je ne croyais pas que nous avions l'autorité de faire comparaître les représentants du Canadien-Pacifique qui font partie de ce comité. En deuxième lieu, les paroles du ministre des Transports (l'hon. M. Cardin) ont produit sur moi une impression favorable et je suis disposé à laisser la question en suspens étant donné les observations qu'il a faites. Je ne suis pas un avocat.

L'hon. M. CARDIN: Eh bien, monsieur Shaw, vous pourriez être un avocat. Je vous décernerais un brevet n'importe quand.

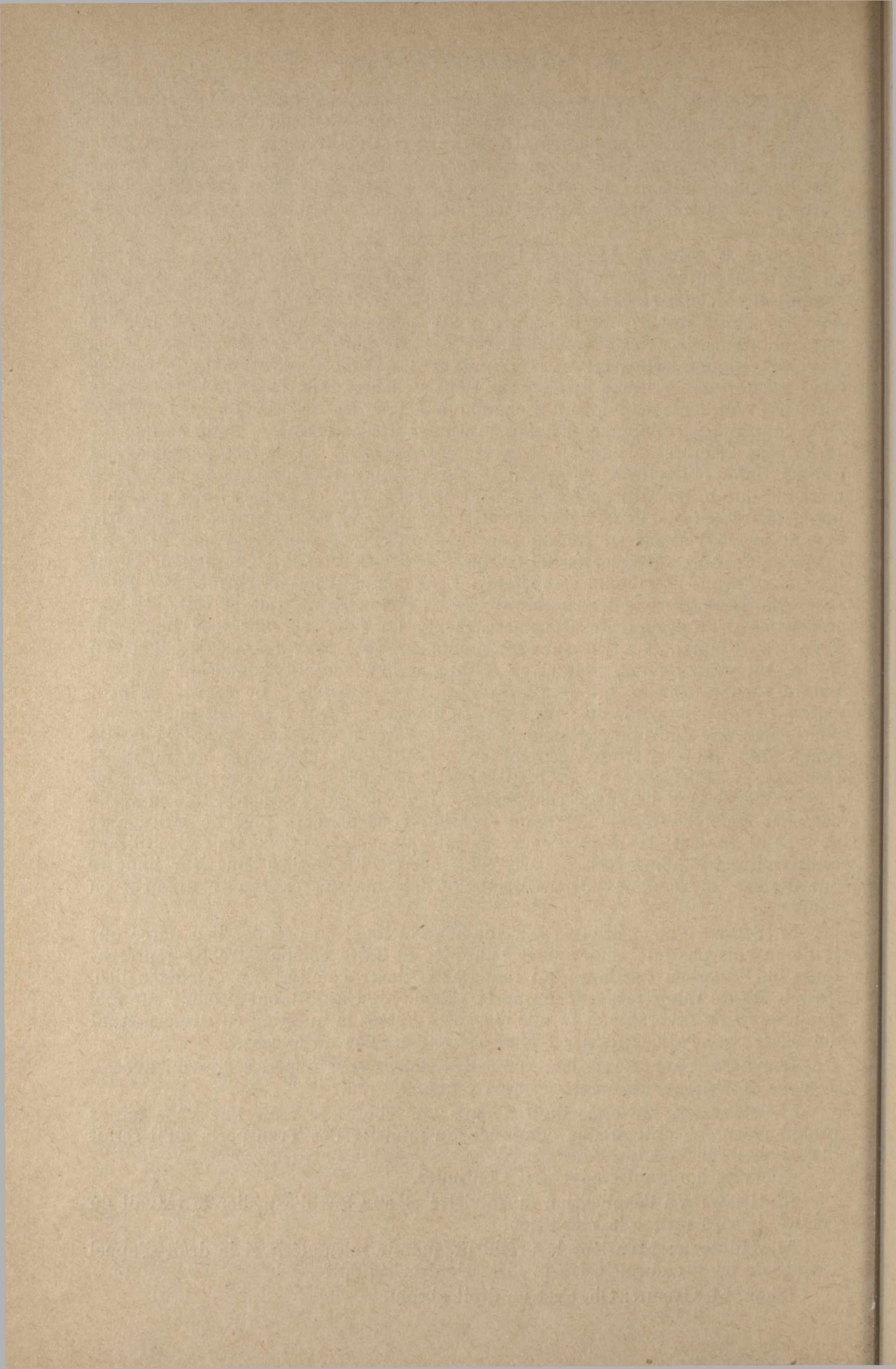
M. MAYBANK: Je crois qu'il a omis une chose; je crois que vous auriez probablement pu obtenir une admission du ministre des Transports qu'il serait disposé à se rendre auprès du Conseil et se constituer votre interprète.

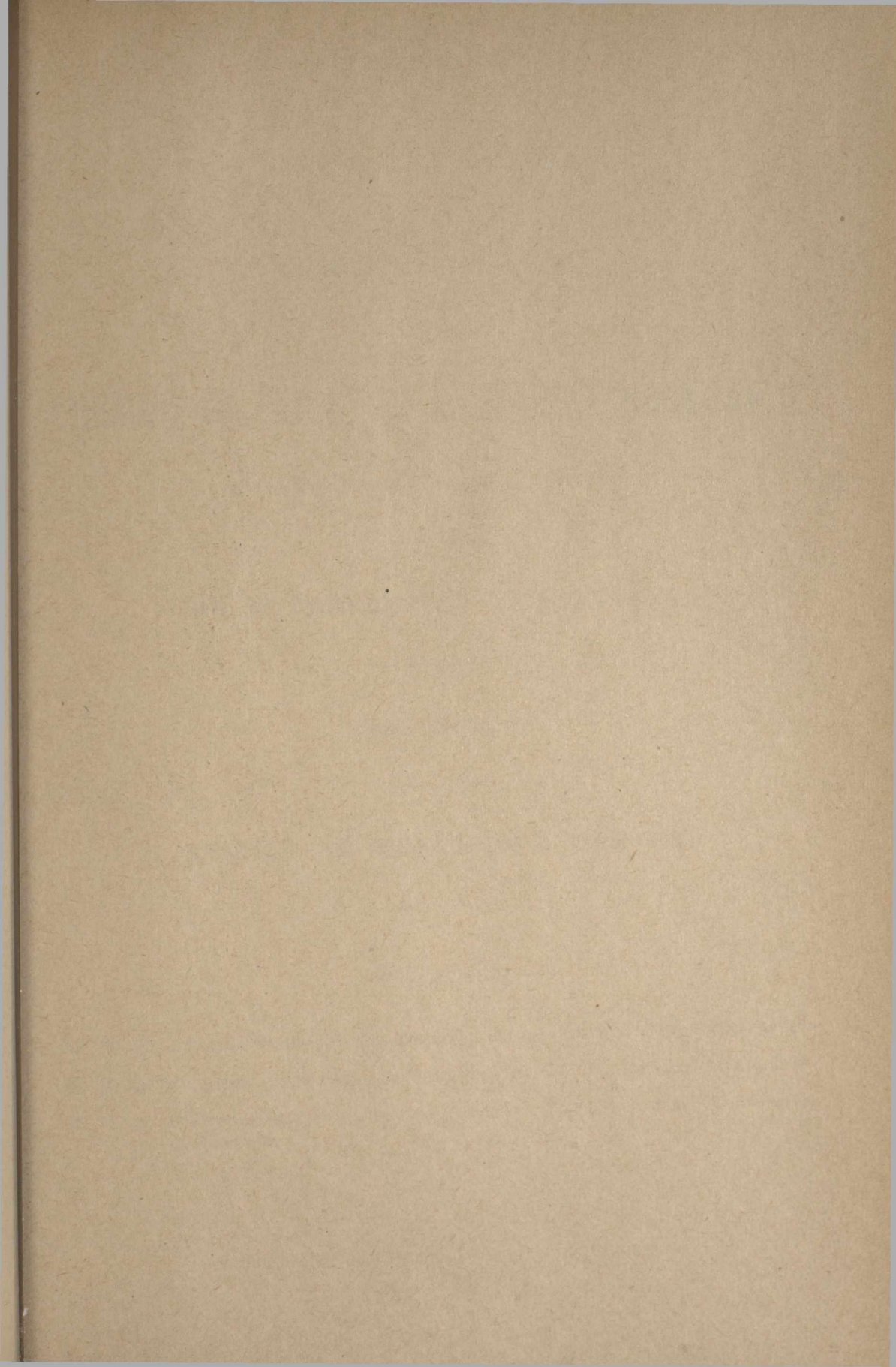
Quelques honorables DÉPUTÉS: Continuez.

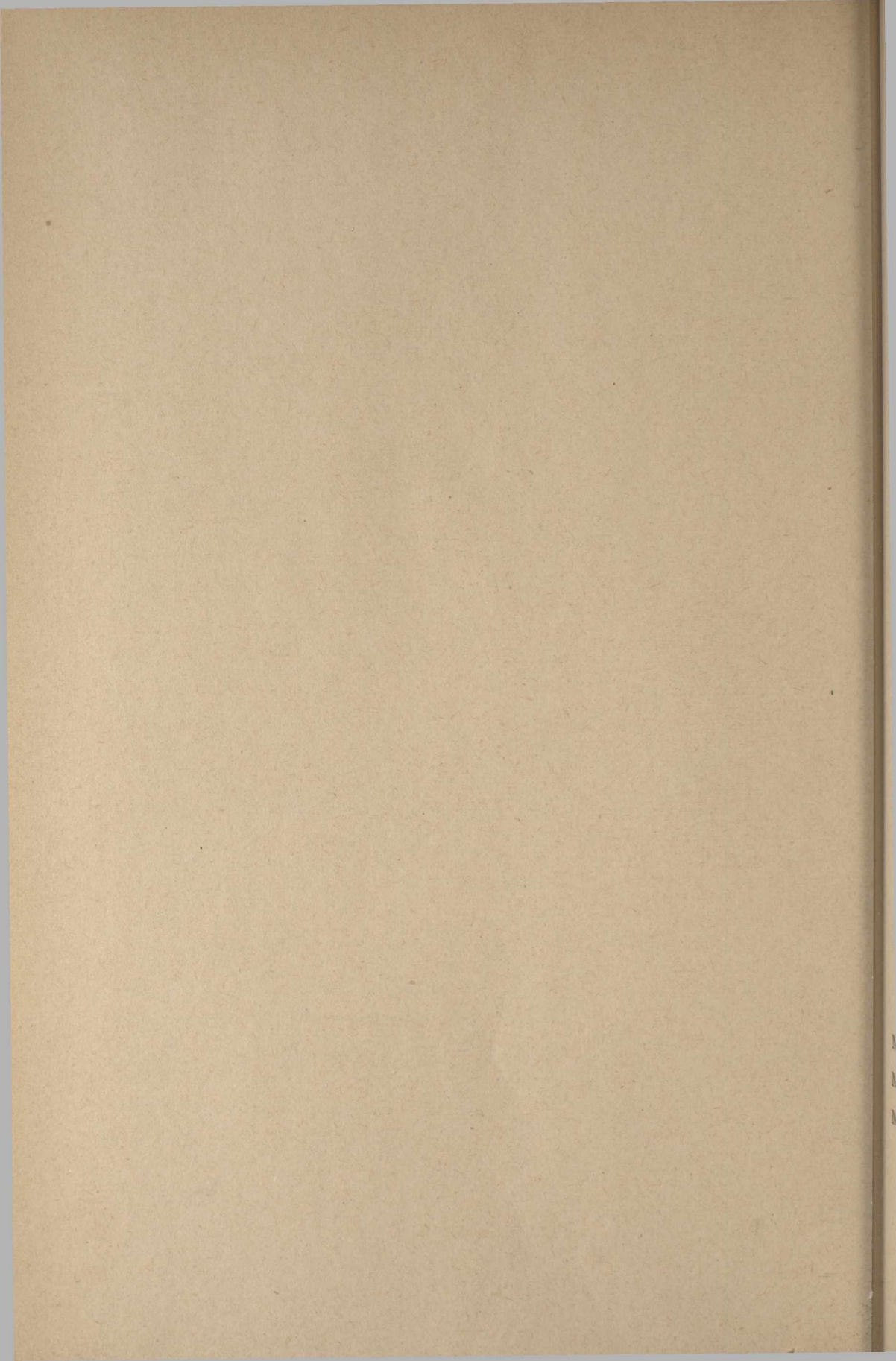
M. SHAW: Vu l'explication du ministre et aux fins d'expédier le travail du comité, je vais retirer la résolution.

M. JACKMAN: Monsieur le président, puis-je m'enquérir si le droit d'appel est absolu ou si ce droit est à la discrétion du conseil?

L'hon. M. CARDIN: Oh, c'est un droit absolu.







SESSION 1942

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

des

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 5

SÉANCE DU MERCREDI 6 MAI 1942

TÉMOINS:

- M. H. R. Moore, Fraternité des mécaniciens et chauffeurs de locomotives.
- M. R. C. Vaughan, président des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, vice-président, exploitation, chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1942

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 6 mai 1942.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les crédits suivants du Budget des dépenses qui lui ont été transmis le 29 avril 1942, et il les approuve, savoir:

400	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Canadien-National, lignes de l'Est.....	\$ 3,350,000
401	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—chemins de fer autres que le Canadien-National	900,000
410	<i>Canadian National (West Indies) Steamships, Limited</i> —Avance sur le capital.....	20,000
411	Bacs transbordeurs et termini de l'Ile du Prince-Edouard—Déficit de 1911.....	400,000

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

J. P. HOWDEN.

PROCÈS-VERBAUX

Salle 277, CHAMBRE DES COMMUNES,
Le MERCREDI 6 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Bercovitch, Bradette, Donnelly, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Nicholson, Sanderson, Shaw, Sissons.

Sont aussi présents: Les fonctionnaires suivants des chemins de fer Nationaux du Canada: R. C. Vaughan, président; N. B. Walton, vice-président, exploitation; Alistair Fraser, vice-président de la circulation; W. M. Armstrong, chef adjoint du service des recherches et de l'expansion; T. H. Cooper, contrôleur; W. S. Thompson, directeur des relations publiques; M. R. H. Moore, président des comités des Fraternités de chauffeurs de locomotives et de la Fraternité des mécaniciens de locomotives du Canadien-National.

M. R. H. MOORE est appelé.

Le témoin est interrogé au long et ensuite congédié.

Au cours de l'interrogatoire du témoin, quelques questions sont posées à M. Vaughan et à M. Walton au sujet du mémoire de M. Moore.

Le président, de la part de M. Mayhew, député, dépose au Comité un télégramme de T. H. Guy, président de la Fraternité des chauffeurs de locomotives du lac Cowichan, C.-B., et de E. Duncan, C.-B., qui contiennent des observations sur le partage des affaires régies par l'Etat entre le Canadien-National et le Canadien-Pacifique.

M. J. Gordon, député de Moose-Jaw, Sask., dépose personnellement quatre télégrammes semblables qui lui ont été adressés, à savoir:

De G. A. Huffman, président, Syndicat des télégraphistes commerciaux, Moose-Jaw, président de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, Moose-Jaw;

De J. Rogan, secrétaire, et J. A. Magrath, président, de la Loge 521, B.L.F. & E., Moose-Jaw;

De W. S. Knox, président, Fraternité des cheminots d'Amérique (Loge n° 204 de Moose-Jaw).

M. Bercovitch propose, appuyé par M. Gray, que les télégrammes ne soient pas reproduits au compte rendu mais qu'il en soit pris note aux procès-verbaux. Mise aux voix, ladite motion est adoptée sur division.

Le président, au nom du Comité, remercie les fonctionnaires des compagnies de transport appartenant à l'Etat de leur précieuse coopération, et M. Vaughan, en leur nom, exprime sa gratitude de la courtoisie que leur ont manifestée les membres du Comité. Il est ensuite permis aux fonctionnaires de se retirer.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est convenu que le président et trois membres du Comité de son choix, constituent un sous-comité chargé de la rédaction du rapport définitif qui sera plus tard soumis au Comité.

M. Nicholson propose, et le Comité y agrée, que le ministre de la Défense nationale pour l'Air soit appelé à comparaître devant le Comité avant l'étude du rapport définitif.

Sur la proposition de M. Donnelly, le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

Le secrétaire,

ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 277,

Le 6 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à dix heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte, messieurs. Nous avons quorum et nous ne disposons que d'une heure. M. H. R. Moore, de l'Ouest, qui représente ici, ce matin, la Fraternité des chauffeurs de locomotives et la Fraternité des mécaniciens de locomotives, a télégraphié au Comité, il y a quelques jours, pour demander la permission de comparaître. Comme notre temps est compté, je demanderai sans plus tarder à M. Moore de nous présenter son plaidoyer.

M. H. R. MOORE: Monsieur le président, messieurs, nous nous débattons à l'heure actuelle dans une situation qui est probablement sans précédent, en ce sens qu'à l'époque où il devrait y avoir du travail pour tout le monde, étant donné les conditions actuelles, nous constatons une diminution des emplois en ce qui nous concerne. Cette situation remonte à un an environ. A l'époque, les membres de notre syndicat travaillaient sans interruption, mais l'activité ferroviaire ayant commencé à décliner au mois de septembre, il est arrivé qu'entre cette époque et le 20 décembre de l'année dernière nos membres ayant vingt ans de service n'ont pas eu de travail. Depuis, ils ont accompli la valeur de deux semaines de travail, je veux dire de travail régulier. Il a donc fallu que ces employés se déplacent d'un territoire à l'autre à certains moments de l'année pour se procurer du travail et gagner ainsi un certain salaire annuel. Mais, à l'heure actuelle, ils ne peuvent se fixer à un endroit du district d'ancienneté de l'Ouest. Antérieurement à la date que j'ai mentionnée, la même situation existait au Canadien-Pacifique.

M. MAYBANK: Excusez-moi, monsieur Moore. Voici une lettre que j'ai reçue et qu'on m'a prié de vous remettre. Elle contient des renseignements supplémentaires qui vous sont destinés.

M. MOORE: Comme je ne veux pas vous retarder, messieurs, je poursuis mon exposé. Nous voulons vous dévoiler les faits tels qu'ils sont afin de voir s'il est possible de remédier à la situation.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je crois qu'il vaudrait mieux que le témoin se place à l'avant de la pièce. Il me semble aussi qu'aucun autre témoin n'a dû se tenir debout, à moins qu'il ne l'ait préféré.

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà discuté l'affaire et nous avons cru que l'arrangement présent était le meilleur.

M. MAYBANK: Je vous demande pardon. Je n'avais pas l'intention de revenir sur ce qui a déjà été décidé.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas discuté la chose avec le témoin, mais les membres du Comité s'étant concertés, ils ont pensé que le témoin serait mieux compris de la place où il se tient maintenant.

M. MAYBANK: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT: Poursuivez, monsieur Moore. Il vous est loisible de vous asseoir, si vous le désirez. Faites ce que bon vous semblera.

M. MOORE: Je vous remercie. Je voudrais vous citer en exemple, le septième district d'ancienneté du Canadien-National, afin de vous donner une idée exacte de la situation. Ce district s'étend de la tête des Lacs à Wainwright, et compte 1,383 employés. A l'heure actuelle, 473 de ces employés sont inactifs. Le personnel de la région de l'Ouest compte de 800 à 900 cheminots expérimentés qui n'ont pas de travail, malgré des états de service de quinze ans et plus. Cela peut paraître invraisemblable à nombre de gens, mais c'est la vérité, et il est possible de le prouver. Le chômage qui atteint 473 hommes sur 1,383 date du mois de décembre et, exception faite de deux ou trois semaines d'activité, il dure encore. Pendant l'époque de leur mise en disponibilité, ce n'est qu'au Pacifique-Canadien ou sur les lignes de l'Est du Canadien-National que ces chômeurs ont pu obtenir du travail. Bon nombre de nos hommes sont allés travailler pour le réseau de l'Est du Canadien-National. En tant que syndicat, nous sommes en face d'une situation telle qu'il se peut qu'un employé soit trop ancien pour travailler, en raison du fait que les plus jeunes ont été rappelés pour protéger leur droit d'ancienneté, de sorte que les anciens ont été réduits à garder les emplois qui leur avaient été offerts par d'autres chemins de fer et par le Canadien-National lui-même, sur ses lignes de l'Est, où nos règles d'ancienneté ne s'appliquent pas.

Je désire plaider d'une façon toute particulière la cause de ces hommes qui ne sont pas encore avancés en âge. Ce sont des hommes méritants dont les services sont inappréciables en temps de guerre. Ils sont compétents, et la compétence n'est pas à dédaigner dans les temps difficiles que nous traversons, car il en résulte une économie de temps et d'argent. Chacun de ces hommes détient un livre d'assurance qui le classe dans la catégorie des employés de chemin de fer. S'ils s'adressent ailleurs pour obtenir du travail, l'employeur ne tient pas à les engager car ce sont des cheminots. Ils sont indésirables en ce sens qu'ils doivent reprendre leur travail primitif s'ils sont rappelés. Du fait de cette situation, il leur est difficile de se placer ailleurs qu'aux chemins de fer. Les conditions que je viens de vous décrire et qui existent au Canadien-National aujourd'hui sont précisément celles que l'on a constatées à l'égard du Pacifique-Canadien, il y a dix-huit mois. De fait, des états de service de vingt ans ne suffisent pas à assurer un emploi dans le septième district. Il y a dix-huit mois, la même situation existait au Pacifique-Canadien, mais aujourd'hui, certains des employés qui y travaillaient ont été engagés cette année, de sorte que nous sommes d'avis que l'on s'est efforcé de remédier à la situation ailleurs, où les facilités sont telles qu'il se peut qu'un chemin de fer ait plus de trafic à cause des entreprises industrielles établies à proximité de ses voies ferrées. Nous voyons à cela plusieurs raisons. Mais nous voudrions insister auprès du Comité pour qu'il s'enquière de la possibilité d'utiliser les services des employés dont je viens de parler, surtout lorsque nous savons qu'ils en auraient tant besoin. Cela libérerait un grand nombre des plus jeunes qui ont été embauchés pour exécuter ce travail et leur permettrait de s'engager dans les services de guerre. En temps de guerre, les cheminots sont considérés comme faisant partie d'un service indispensable et, à ce titre, il a été question de les exempter du service militaire; je crois même que c'est ce qui est arrivé. Les hommes dont je vous ai parlé ont des fils à l'armée, mais ils sont eux-mêmes beaucoup trop âgés pour s'enrôler; plusieurs d'entre eux ont d'ailleurs servi lors de la dernière guerre. Quand le Gouvernement promet aux jeunes gens qui s'enrôlent qu'ils pourront reprendre leur emploi à

leur libération, et quand ceux qui s'en vont sont témoins de conditions comme celles d'aujourd'hui et voient leurs pères, anciens combattants eux-mêmes, livrés au chômage, cela ne peut que créer une mauvaise impression, aussi bien chez eux que parmi le public.

Nos syndiqués qui travaillent sont d'une haute valeur morale. Témoins de conditions pareilles, ils ne veulent pas les ébruiter. Nous avons cru qu'il serait bon de distribuer aux membres de notre syndicat un opuscule exposant la situation, ce qui leur aurait permis de combattre les rumeurs dénuées de fondement et d'empêcher la divulgation de choses préjudiciables à l'intérêt général. Mais nous avons hésité à le faire, et quand le Comité a bien voulu nous permettre de plaider notre cause devant lui, nous avons jugé qu'il était préférable de commencer par cela. Si nous pouvons apporter quelque remède à la situation présente, nous nous jugerons récompensés au centuple, et les résultats obtenus vous apporteront la satisfaction de ne pas avoir travaillé en vain.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter, pour ceux des membres qui n'étaient pas là tout à l'heure, quelques-uns des chiffres que vous nous avez cités?

M. MOORE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quel est le nombre de ceux qui travaillaient l'an dernier et qui sont maintenant sans emploi?

M. MOORE: Il y en a 473. Ce nombre n'est que pour un seul district d'ancienneté.

M. MAYBANK: Lequel?

M. MOORE: Le septième.

M. BERCOVITCH: A quoi attribuez-vous le manque de travail actuel?

M. MOORE: Plusieurs facteurs y ont contribué. Il peut être nécessaire de faire parcourir au trafic un itinéraire qui ne comprend pas nos lignes. Nous avons en réalité, trois lignes principales qui partent de Winnipeg vers l'Ouest.

M. DONNELLY: Les 473 sans travail dont vous avez parlé demeurent-ils à Winnipeg?

M. MOORE: Non, ils ne demeurent pas à Winnipeg.

M. DONNELLY: Où demeurent-ils alors?

M. MOORE: A divers endroits, depuis Port-Arthur jusqu'à Wainwright.

M. BRADETTE: Que fait-on du principe de l'avancement universel? N'est-il pas appliqué à votre district?

M. MOORE: Oui.

M. BRADETTE: Les employés ayant 25 ans de service peuvent-ils évincer certains employés des lignes de l'Est, s'ils le désirent?

M. MOORE: Non. L'application du principe est confiné au septième district, de Port-Arthur à Wainwright.

M. BRADETTE: L'avancement universel ne se pratique que dans les limites du district.

M. MOORE: Oui.

M. BRADETTE: Et ces employés ne peuvent évincer les employés des autres régions, de l'Est à l'Ouest?

M. MOORE: Non. Quand j'ai dit que les plus jeunes avaient pu se procurer un emploi sur les lignes de l'Est, où le trafic a certainement augmenté — le trafic des lignes de l'Est a augmenté de volume, c'est incontestable, — ces plus jeunes, dis-je, n'ont pas été rappelés parce qu'on n'avait pas besoin d'eux. Il s'ensuit qu'ils travaillent maintenant toute l'année durant tandis que les plus anciens souffrent des conditions actuelles. Le chiffre de 473 que je vous ai cité vise les sans travail de ce seul district. Quelques-uns des plus jeunes, — il y en a 52 qui travaillent au Pacifique-Canadien, — commencent à être remerciés. Ils nous reviennent graduellement et ils se trouveront, eux aussi, en proie au chômage.

M. BERCOVITCH: Vous ne m'avez pas encore dit à quoi était attribuable la diminution du nombre des employés.

M. MOORE: Je crois que le Comité serait plus en mesure que moi de répondre à cette question, puisqu'il possède tous les faits. Je voudrais bien le savoir moi-même.

M. DONNELLY: N'est-ce pas dû aux récoltes manquées dans le territoire desservi par cette ligne, entre Port-Arthur et Wainwright?

M. MOORE: Non, monsieur, ce n'est pas attribuable aux fluctuations saisonnières.

M. BERCOVITCH: Peut-être y avait-il trop d'employés auparavant. Il se peut que pour économiser on en ait mis quelques-uns en disponibilité.

M. MOORE: Aucun employé n'a été embauché depuis quinze ans.

M. BERCOVITCH: Savez-vous quel est, aujourd'hui, le nombre total des employés du C.-N.?

M. MOORE: Oui.

M. BERCOVITCH: Ce nombre est-il supérieur ou inférieur à celui d'il y a deux ans, par exemple?

M. MOORE: Je n'ai que les chiffres de l'*Annuaire du Canada* de cette année. Mais voulez-vous connaître le nombre des préposés à la circulation des trains ou bien le chiffre de tout le personnel?

M. BERCOVITCH: J'aimerais avoir les deux chiffres si vous pouvez me les donner.

M. MOORE: Ce nombre est de 78,000 à l'heure actuelle.

M. BERCOVITCH: Aujourd'hui?

M. MOORE: Oui, c'est-à-dire à la date de publication de l'*Annuaire du Canada*.

M. BERCOVITCH: Quel était le nombre des employés, il y a deux ans?

M. MOORE: Je ne saurais dire.

M. VAUGHAN: Notre réseau compte beaucoup plus d'employés aujourd'hui qu'il n'en comptait, il y a deux ou trois ans. Le nombre de nos employés s'est accru chaque année depuis 1938.

M. DONNELLY: Il me semble que les chemins de fer emploient plus d'hommes et qu'il y a rareté de main-d'œuvre pour plusieurs sections. Or, voici une section où il existe un surplus de main-d'œuvre. Il doit y avoir, dans cette région, une cause particulière de cet état de choses. Je sais que la récolte a manqué, l'année dernière, dans le nord de la Saskatchewan.

M. GRAY: Cela ne s'appliquerait-il pas aussi au Pacifique-Canadien?

M. DONNELLY: Il y a des régions de l'Ouest canadien où le P.-C. serait en face de la même situation.

M. VAUGHAN: La plus grande partie de la récolte de l'an dernier provient des régions avoisinant le Pacifique-Canadien. Les récoltes ont été meilleures dans ces régions que dans celles qui avoisinent les lignes du National-Canadien. La situation est regrettable, mais quand il n'y a pas de denrées à transporter, nous ne pouvons, naturellement, donner du travail à nos employés.

M. GRAY: Ces employés-là ne pourraient-ils pas être utilisés dans d'autres districts?

M. VAUGHAN: Comme M. Moore l'a dit, quelques-uns se sont rendus dans l'Est. Les règles d'ancienneté sont, dans une large mesure, établies par les employés eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la distance entre Port-Arthur et Wainwright?

M. WALTON: Elle est d'environ 1,050 milles. Il y a 414 milles de Winnipeg à Port-Arthur et 660 environ, de Winnipeg à Wainwright.

Le PRÉSIDENT: Quelle proportion du parcours transcontinental cette distance représente-t-elle? Le tiers environ?

M. WALTON: Ce n'est pas le tiers. Par notre ligne, la distance entre Halifax et Vancouver est de 3,800 milles; et quand nous parlons du parcours milliaire de Port-Arthur à Wainwright, cela comprend les embranchements qui se raccordent à la voie principale.

M. MOORE: Je puis vous donner les statistiques comparées des affectations au travail pour le C.-N. et le P.-C.; ces statistiques sont arrêtées au 23 mars. Cela répondra peut-être à votre question.

M. DONNELLY: Mais oui.

M. MOORE: Le 23 mars, des 1,383 mécaniciens du C.-N., 946 travaillaient et 437 étaient sans emploi. Des 903 mécaniciens du P.-C. 917 travaillaient et seuls 76 étaient sans emploi. Or, ces 76 mécaniciens ont réellement travaillé puisque le plus jeune mécanicien du district faisait partie du personnel du C.-N. et qu'il n'est jamais revenu. Il a dû effectuer un parcours milliaire assez considérable pendant l'année en question.

M. BERCOVITCH: Comment ces chiffres se comparent-ils avec ceux du Canadien-National?

M. GRAY: Répétez donc votre premier chiffre à M. Bercovitch.

M. MOORE: Des 1,383 employés du Canadien-National...

M. BERCOVITCH: C'est-à-dire du Pacifique-Canadien?

M. MOORE: Non, c'est le Canadien-National. Il y a 1,383 employés du Canadien-National contre 983 du Pacifique-Canadien; et il faut considérer que le Pacifique-Canadien ne va que de Fort-William à Port-Arthur, tandis que nous allons jusqu'à Wainwright.

M. DONNELLY: Entre Winnipeg et Broadview la récolte a été bonne l'an dernier.

M. MOORE: Oui.

M. DONNELLY: Une bonne récolte veut dire beaucoup de blé à transporter, beaucoup de marchandises et beaucoup d'ouvrage; tandis que dans la partie nord de la Saskatchewan, jusqu'à Wainwright, la récolte a à peu près manqué l'an dernier. C'est de cela que je parlais. Il n'y a pas de récolte à transporter là-bas.

M. MOORE: On a vérifié les chargements de charbon et la proportion est de 38 p. 100 pour le Canadien-National contre 62 p. 100 pour le Canadien-Pacifique. Vous ne pouvez pas tirer de conclusion de ces chiffres qui ne sont que le relevé du tonnage des expéditions. A notre avis, les expéditions actuelles sur les lignes parallèles donneraient de l'ouvrage à tous les mécaniciens expérimentés sans ceux qui ont été engagés cette année et l'an dernier. Ainsi, le grief de notre fraternité, c'est que nous voudrions voir travailler nos vieux ouvriers avant les jeunes; autrement nous sommes en face d'une situation plus ou moins intenable et nous ne pouvons pas donner d'excuses à nos hommes. Ils croyaient depuis des années qu'il leur suffisait d'essayer de rendre les services que la compagnie attendait d'eux, et de maintenir leur droit d'ancienneté, et ils savaient, qu'une fois arrivés à un certain degré d'ancienneté, ils seraient protégés pour la vie; ils constatent maintenant que s'ils sont trop anciens, cela leur nuit.

M. NICHOLSON: Quel est l'âge de ces hommes?

M. MOORE: Entre 38 ans et 56.

M. NICHOLSON: Ils ont des états de service de 20 ans ou plus?

M. MOORE: Autour de 20 ans; oui, de 15 à 20 ans.

M. McCULLOCH: Vous dites qu'on n'en a pris aucun dans les quinze dernières années?

M. MOORE: Oui, on n'en a pas pris depuis quinze ans.

M. McCULLOCH: Alors les plus jeunes qui ont été engagés doivent avoir de 35 à 40 ans?

M. MOORE: Probablement 38.

M. SHAW: Vos employés ont-ils l'impression qu'ils reçoivent leur part des affaires du Gouvernement?

M. MOORE: Pour être bien franc, monsieur, je dirai que non. C'est une autre question. Nous avons confiance en ce Comité et nous aimerions vous donner les faits tels qu'ils sont et vous mettre au courant de la situation. Cette situation peut démoraliser nos hommes et je ne crois pas qu'on puisse trouver un meilleur esprit que parmi notre personnel.

M. MAYBANK: Quels sont ces faits que vous avez mentionnés concernant les affaires du Gouvernement?

M. MOORE: En groupant les chiffres des moyennes et en formant une courbe qui comprend passagers, marchandises, etc., pour l'année entière, nous avons une idée du nombre d'employés nécessaires. Il y a une pointe pendant la saison des récoltes. Nous avons étudié cela et nous avons en outre employé les graphiques de la Commission des chemins de fer dans nos chiffres. Nous trouvons que cette courbe n'est pas très exacte, car il lui arrive d'avancer ou de retarder un peu. Ce dont nous tenons surtout compte, c'est l'augmentation du tonnage par suite des opérations de guerre, et de nos affaires ordinaires; et nous pouvons voir, comme n'importe qui, à peu près où chaque homme en est au point de vue de l'ouvrage.

M. McCULLOCH: Ce devait être beaucoup pire il y a quinze ans qu'aujourd'hui?

M. MOORE: Cela a été une grosse année pour nous.

M. SHAW: Avez-vous alors engagé plus de main-d'œuvre?

M. MOORE: Nous avons à peine de l'ouvrage pour les hommes que nous avons.

M. BERCOVITCH: La baisse des affaires n'a-t-elle pas été la cause de l'embauchage d'un plus petit nombre d'hommes?

M. MOORE: Oui, la baisse de nos affaires.

M. EMMERSON: Cela ne veut pas dire nécessairement que les affaires du chemin de fer baissent.

M. MOORE: Non.

M. EMMERSON: En ayant des trains plus rapides vous parcourez plus de milles et nos locomotives tirent de plus fortes charges, et vous avez besoin moins de main-d'œuvre aujourd'hui que pour la même quantité de trafic il y a quelques années.

M. MOORE: C'est très vrai, mais nous avons beaucoup plus de mises à la retraite.

M. DONNELLY: Avez-vous une liste de vos chômeurs et le nombre d'hommes que vous avez eu depuis dix ans?

M. MOORE: Voulez-vous dire année par année?

M. DONNELLY: Oui, année par année.

M. MOORE: Année par année. Je puis vous fournir cette liste.

M. DONNELLY: Juste pour que le Comité sache si la situation s'est améliorée ou non.

M. BRADETTE: Je demanderai à M. Moore de s'étendre un peu sur la question. Votre fraternité, si je comprends bien, couvre tout le Canada et comprend une série de syndicats locaux qui pourvoient aux différentes parties du réseau?

M. MOORE: Oui.

M. BRADETTE: Apparemment quelques-uns de vos dirigeants ont peut-être agi avec un peu de négligence en ne renseignant pas la fraternité sur la situation de la main-d'œuvre. Vous avez des officiers ambulants qui ont de l'expérience. Ce surplus de main-d'œuvre aurait pu servir quelque part sur la ligne. Vous y auriez trouvé la solution de votre problème, même aujourd'hui. Cela aurait été la solution de votre problème même il y a quelques années. Je fais cette déclaration parce que, sur plusieurs sections de la ligne, on a engagé de nouveaux employés. Je sais qu'il en est ainsi dans notre partie du pays. Il doit y avoir quelque chose qui fait défaut dans votre organisation.

M. MOORE: Plusieurs de ces hommes ont été engagés ailleurs sur notre réseau, mais il appartient à chaque ouvrier de décider s'il sera mieux après quinze ans de service sur le territoire où il a commencé, ou en commençant de nouveau sur un autre territoire et en perdant ses droits d'ancienneté.

M. BRADETTE: Je veux dire que dans les quinze dernières années il devrait avoir été possible pour votre fraternité de prendre des mesures pour que les employés qui n'avaient pas d'ouvrage dans un district en obtiennent dans d'autres parties du réseau.

M. MOORE: Sans doute, on a toujours considéré qu'un employé pouvait rester dans son propre territoire. Cet embarras n'avait pas été envisagé avant que ce surcroît d'affaires se produise. Personne d'entre nous n'avait songé qu'il faudrait déménager d'une section à l'autre.

M. BRADETTE: Pourquoi?

M. MOORE: L'ancienneté n'a pas de valeur marchande, mais un employé ayant dix ans de service apprécie hautement son ancienneté.

M. BRADETTE: Ce serait l'argument des employés sur tout le reste du réseau, mais c'est sur une question qui pourrait se régler.

M. MOORE: Ce serait assez difficile à résoudre. Pour ma part, j'aurais maintenant un des meilleurs trajets de voyageurs de la région de Toronto, si j'étais demeuré là au lieu d'aller à Winnipeg. Aujourd'hui je perdrais tout. Voilà sans contredit tout le problème. Si je devais me déplacer encore il me faudrait recommencer au bas de l'échelle ou bien déplacer quelqu'un ayant des droits acquis.

M. BRADETTE: Je sais que cela se pratique sur certaines sections de la ligne, dans la région du Nord. Je sais que nous avons vu arriver sur notre section des employés qui déplaçaient des hommes employés depuis quelque temps. On les faisait venir d'un peu partout depuis Québec et même la région du lac St-Jean. Il me semble que la fraternité pourrait rendre ses règlements un peu plus élastiques. Voilà comment je l'entends.

M. MOORE: Cela ne forme qu'un district, n'est-ce pas?

M. BRADETTE: Je mentionne tout simplement un district qui m'est familier. La difficulté principale, toutefois, est plus générale, et l'on pourrait, me semble-t-il, faire des arrangements pour permettre d'utiliser à un endroit le surcroît de main-d'œuvre d'une autre partie du pays.

M. MOORE: Je dirai simplement que, dans les conditions normales, les employés sont satisfaits; mais dans l'état actuel des choses, on a l'impression qu'il y a une anomalie à corriger, qu'il y a beaucoup de travail que l'on n'obtient pas et dont on pourrait avoir une part, qu'on devrait avoir la chance de faire une partie de ce travail au lieu de voir engager des jeunes gens pour l'exécuter.

M. BRADETTE: C'est ce que je veux dire. A mon sens, le chemin de fer devrait prendre une partie du surplus de votre district et l'employer ailleurs sur le réseau. Il me semble que vos règlements ou votre régime doit manquer de souplesse quelque part.

Le PRÉSIDENT: Je ferai remarquer au Comité que le témoin est ici pour être interrogé et non pour discuter. Nous avons très peu de temps à notre disposition ce matin.

M. BRADETTE: Je comprends cela M. le président et nous cherchons à trouver une solution.

M. DONNELLY: Quelle solution suggérez-vous?

M. MOORE: Nous en avons essayé une. Il y a 52 de nos hommes qui travaillent sur le C.-P. Nous en avons à peu près 50 qui travaillent sur le C.-N. Plusieurs d'entre eux veulent encore retourner dans les régions de l'Ouest. Il ne

sont pas satisfaits de leur emploi. Mais le fait que la compagnie ne les a pas rappelés jusqu'à présent leur permet de garder leur ancienneté dans les deux districts. J'ai travaillé moi-même dans la région de Toronto, et si j'étais tout simplement demeuré là je serais très avancé sur cette liste à présent. Mais après vingt ans il est assez dur de consentir à un tel déplacement.

M. VAUGHAN: M. le président, je crois devoir expliquer la situation du trafic. Sur les lignes de l'Ouest il y a peu de différence entre le parcours du National et celui du Pacifique. Ce dernier a un peu plus de milles que nous n'en avons, mais il y a certaines marchandises qui alimentent leurs lignes et qui voyagent en grande quantité et que nous n'avons point. Je pourrais en mentionner trois. Tout d'abord il y a le grain. Dans les deux dernières années, la récolte de grain a été plus forte sur leur ligne que sur la nôtre. Ils obtiennent la plus grande partie des transports de l'Ouest partant de la côte du Pacifique, car la plupart des scieries ont été établies là il y a longtemps et se trouvent sur les lignes du C.-P. Dans bien des cas, elles étaient là avant que les lignes du National atteignent la côte du Pacifique. Ensuite, le C.-P. transporte plus de charbon commercial que nous n'en transportons. Nous avons de la difficulté à obtenir assez de charbon à vapeur sur la plupart de nos propres lignes pour répondre à nos besoins, tandis que le C.-P. a plus de houillères commerciales dans la région de Crow's Nest et ailleurs et par suite il obtient un trafic de charbon beaucoup plus considérable que nous. La raison de la situation mentionnée par M. Moore—et nous sommes très bien disposés en sa faveur—c'est que, dans l'Ouest canadien, le C.-P. fait beaucoup plus d'affaires que nous, mais cela dépend des conditions que nous avons indiquées.

Le Pacifique a plusieurs grandes industries sur ses lignes, par exemple la Consolidated Smelters à Trail qui lui donne un trafic très considérable. Je vois où M. Moore veut en venir. Je n'ai pas causé de la question avec lui, en réalité je ne savais pas qu'il viendrait avant que le président l'annonce. On voit tous les soldats et les marchandises passer par le C.-P., et celui-ci emploie beaucoup plus d'hommes que le C.-N. Le C.-P. offre aux employés des conditions plus avantageuses pour les raisons que j'ai indiquées. M. Moore croit sans doute que si le C.-N. recevait plus de trafic de guerre, il emploierait un plus grand nombre de nos hommes.

M. BERCOVITCH: Cela veut dire, monsieur le président, que le C.-P. aurait moins d'employés?

M. VAUGHAN: Tout juste.

M. BERCOVITCH: Alors, quelqu'un serait sans emploi sur le C.-P.

M. NICHOLSON: M. Moore a signalé que le C.-N. avait 38 p. 100 des chargements de wagons, et que le C.-P. en avait 62 p. 100. De quelle année parlait-il?

M. MOORE: Ces chiffres ont été publiés dans la *Free Press* pour le mois de mars.

M. NICHOLSON: Quelle année?

M. MOORE: Je ne puis vous le dire.

M. VAUGHAN: C'était probablement pour toute la région de l'Ouest depuis la tête des lacs jusqu'à Vancouver et Prince-Rupert.

M. Nicholson:

D. Je me demande si M. Moore pourrait nous donner une idée du pourcentage du trafic à l'est de Winnipeg sur le C.-N. et sur le C.-P. Nous n'avons entendu aucun représentant du C.-P. ici au Comité et les dirigeants du C.-N. ne peuvent nous donner de pourcentage assez juste. Votre fraternité aurait-elle des renseignements sur ces points?—R. Je puis vous indiquer quelles ont été mes constatations.

D. Qu'avez-vous constaté?—R. A propos du transport des troupes sur le C.-P., j'ai rencontré des hommes de l'armée et de l'aviation qui ont fait sept ou huit voyages d'un bout à l'autre du continent et qui n'ont jamais voyagé par le C.-N.

D. En voyageant dans l'Est, j'ai constaté qu'il y avait sur le C.-P. plus de trains supplémentaires, plus de voitures, et le voyageur occasionnel semblait avoir l'impression que le C.-P. faisait beaucoup plus d'affaires, à l'est de Winnipeg, que le C.-N. Votre fraternité aurait-elle des renseignements là-dessus?—R. Nous n'avons pas cherché à en avoir.

M. BRADETTE: Je ne vois que deux solutions au problème. La première serait d'égaliser le trafic dans cette zone, et la seconde serait de répartir la main-d'œuvre. Apparemment ce n'est pas possible, et si cela ne l'est pas dans les circonstances actuelles, le problème est insoluble. Voici l'autre solution à laquelle je pense: si les cheminots consentaient à être envoyés dans d'autres parties du pays, cela aiderait.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous devrions en finir avec le témoin, terminer son interrogatoire, parce que nous ne pouvons pas disposer de tout l'avant-midi.

M. Gray:

D. Monsieur Moore, combien de ces 453 cheminots dont vous nous avez parlé possèdent les maisons qu'ils habitent dans la région en question?—R. Il n'y en a pas beaucoup. Ils ont eu de la misère à se tirer d'affaire pendant des années. Après qu'un cheminot a été en chômage, lorsqu'il retourne au travail il lui faut consacrer presque tout ce qu'il reçoit à payer ses dettes. Ainsi donc ce problème a été pressant car bon nombre d'entre eux sont dans la gêne.

M. GRAY: Puis-je demander ceci à M. Vaughan — ayant entendu M. Moore, il ne me paraît pas que ce problème intéresse particulièrement le Comité — est-il possible d'y trouver quelque solution, ou le chemin de fer consentirait-il à l'étudier sérieusement?

M. VAUGHAN: Nous l'avons beaucoup étudié. Je crois, comme M. Moore l'a déclaré, que le bureau statuant sur l'ancienneté a eu l'occasion de venir dans l'Est où il avait du travail qui l'attendait. Nous ne pouvons pas faire autre chose pour ces cheminots que de leur offrir du travail dans une autre section du réseau où nous pouvons avoir besoin d'eux. Quant à l'ancienneté, elle est du ressort des cheminots eux-mêmes dans une très forte mesure.

M. BRADETTE: Par leur Fraternité?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Monsieur le président, puis-je demander ceci au président; ne devrait-on pas prendre des mesures en vue de faire disparaître la restriction à laquelle est assujéti le trafic en ce qui concerne les problèmes de guerre? Cela ne remédierait-il pas quelque peu à la situation, ou non?

M. VAUGHAN: Dans le cours ordinaire des choses, le Canadien-National obtient beaucoup plus de trafic dans l'Est que dans l'Ouest. C'est le contraire pour le Pacifique-Canadien. Il en a toujours été ainsi et je présume qu'il en sera toujours ainsi à cause de la situation géographique des villes et des cités de l'Ouest et des industries comme la Consolidated Smelters, les scieries et les charbonnages. Telle est la situation à mon point de vue et on ne peut la changer. Nos lignes pourraient transporter plus de militaires, de bois d'œuvre, etc., mais je crois que nous sommes sur un terrain difficile lorsque nous discutons ces questions ici.

M. McCULLOCH: Certains cheminots ne pourraient-ils obtenir de l'emploi dans certaines des usines et ainsi ne pas perdre leur ancienneté?

M. VAUGHAN: Les employés d'usines ont tous de longs états de service. Souvent ce sont des ouvriers expérimentés.

M. McCULLOCH: On fabrique des munitions de guerre dans certaines de vos usines?

M. VAUGHAN: Oui.

M. McCULLOCH: Il leur faut pour cela un personnel spécialisé.

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: J'ai ici un télégramme qu'un député a prié un membre du Comité de communiquer au Comité.

M. SANDERSON: De qui vient-il?

Le PRÉSIDENT: De M. T. H. Guy, président de la succursale de la B. of L. F. and E., Duncan, C.-B.

M. ROSS (*Moose-Jaw*): J'ai ici quatre télégrammes, si l'on me permet...

Le PRÉSIDENT: Voyons d'abord le premier pour en disposer. Quel est le désir du Comité?

M. NICHOLSON: Avant d'aller plus loin, les députés reçoivent des centaines de ces télégrammes.

M. McCULLOCH: Je ne crois pas qu'aucun d'entre eux doive être inséré au compte rendu.

M. JACKMAN: Certainement qu'ils doivent y paraître; pourquoi pas?

Le PRÉSIDENT: Nous en aurons au moins des douzaines dont le Comité devra être saisi.

M. BERCOVITCH: J'en ai reçu un hier.

M. JACKMAN: S'il y a une proposition contraire, pourquoi ne la connaissons-nous pas?

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas ici question d'antagonisme ou rien de la sorte. Si on admet un de ces télégrammes il faudra les admettre tous.

M. NICHOLSON: Avant de passer outre, nous interrogeons le témoin et avant que nous débattions la question de l'insertion des télégrammes au compte rendu, nous devrions en finir avec le témoin.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Moore pourrait donner au Comité quelques renseignements sur les 993 cheminots qui travaillent pour le Pacifique-Canadien et qui comptent moins de huit années de service.

M. MOORE: 223 d'entre eux comptent vingt-trois ans de service. Un instant. Je dois faire une rectification. Ils ont été embauchés en 1923.

M. Nicholson:

D. Vous dites que 993 cheminots du Pacifique-Canadien ont travaillé dans la section allant des Grands Lacs jusqu'à Broadview. J'ai demandé combien il y en avait parmi ces 993 qui comptent moins de quinze ans de service.—R. Loin de moi une déclaration inconsidérée sur ce point, mais un très grand nombre de cheminots ont été embauchés cette année et l'an dernier.

D. Avez-vous une idée du nombre des embauchés ayant moins de cinq ans de service?—R. Il y en a probablement de cent à deux cents comptant moins de deux ans de service. Voyez-vous, je ne saurais vous répondre, la liste d'ancienneté n'établissant pas le quantième non plus que l'année, mais je pourrais me procurer facilement ces données. Les termini moins importants du Pacifique-Canadien ont embauché de 40 à 60 cheminots et employé en même temps 18 ou 22 des nôtres.

M. MAYBANK: Certaines usines de guerre du Canadien-National et du Canadien-Pacifique ne se partagent-elles pas leurs commandes?

M. VAUGHAN: On ne trouve pas de très grandes usines de munitions dans l'Ouest.

M. MAYBANK: Et les aéroports?

M. VAUGHAN: Je crois que l'usine la plus importante se trouve à Trail sur le Pacifique-Canadien. Viennent ensuite celle de Calgary et la fabrique de cordite à Transcona. Ce sont là les trois usines les plus importantes de l'Ouest.

M. MAYBANK: Et les aéroports?

M. VAUGHAN: Oui, on trouve, je crois, dans l'Ouest plus d'aéroports sur les voies du Canadien-Pacifique, bien qu'il y en ait probablement davantage sur nos lignes de l'Est.

M. MAYBANK: Certains de ces aéroports sont desservis par les deux chemins de fer?

M. VAUGHAN: Certainement.

M. MAYBANK: Prenez Neepawa.

M. VAUGHAN: Oui, bon nombre d'entre eux sont dans ce cas.

M. MAYBANK: Cet aéroport est desservi par les deux, n'est-ce pas? Comment faites-vous dans le cas de ceux situés dans des endroits reculés comme celui-ci?

M. MOORE: J'ai ici une communication, monsieur le président, que j'aimerais soumettre au Comité, ou laisser le Comité en décider.

Le PRÉSIDENT: Elle entre dans votre témoignage?

M. MOORE: On me l'a envoyée.

Le PRÉSIDENT: Vous feriez mieux alors de l'insérer au compte rendu. Si vous voulez vous en servir vous ferez mieux de nous la lire.

M. MOORE: Je vais vous laisser décider cela. Je reçois un grand nombre de ces communications. J'en rejette un grand nombre, ne pouvant pas en prouver le bien-fondé. J'ignore les faits.

(Après lecture de la communication précitée il est décidé de ne pas l'insérer au compte rendu.)

M. McCULLOCH: Les cheminots du Pacifique-Canadien et du Canadien-National dépendent-ils du même syndicat?

M. MOORE: Oui.

M. McCULLOCH: Comment se fait-il qu'il ne se soit pas occupé de cette question?

M. MOORE: Elle est entièrement du ressort de la compagnie. Le Pacifique-Canadien ne pouvait trouver des hommes à moins d'embaucher les nôtres. Au moment même où il avait besoin d'eux il nous en fallait encore un certain nombre; nous croyions que les affaires reprendraient. Nous avons plusieurs motifs de le croire. Le trafic est allé en diminuant au cours de l'été; il est tombé à rien en hiver jusqu'au 20 décembre. Il ne s'est pas rétabli depuis. Je puis dire, sans me tromper, que tout cela s'est produit au cours des dix-huit derniers mois. Avant cela notre trafic était satisfaisant au point de vue de nos cheminots.

M. MAYBANK: Une question à M. Vaughan à propos de ce télégramme dont il vient d'être question. Avez-vous pris des mesures pour que des télégrammes pareils à celui-là ou non soient remis ici?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous n'avons rien fait en ce sens.

M. MAYBANK: Si vous aviez agi en ce sens, savez-vous quels en auraient été les résultats?

M. VAUGHAN: Le Comité recevrait beaucoup de ces télégrammes.

M. MAYBANK: Vous n'avez pas expédié de télégrammes?

M. VAUGHAN: Pas du tout.

M. BERCOVITCH: Il serait inutile que vous en expédiiez, parce que nous écoutons tous les témoignages et il n'y a pas d'occasion d'en envoyer. Le Canadien-Pacifique n'est pas représenté ici. Je n'ai pas d'opinion ni dans un sens ni dans l'autre, mais avant de prendre une décision, nous devrions étudier cette question. Avant de prendre une décision, nous devrions donner au Pacifique-Canadien la chance de se faire entendre.

M. NICHOLSON: M. Bercovitch a dit il y a quelques instants qu'en accordant une plus forte partie du trafic au Canadien-National, les cheminots du Pacifique-Canadien seraient mis à pied. Je me demande combien des cheminots du Pacifique-Canadien qui seraient atteints ont été employés, disons, dix ans ou davantage. Il me semble que ces hommes—dont le nombre est de 437—comptant quinze ans ou plus de service sont dans une catégorie quelque peu différente de ceux employés depuis un an ou deux. Avez-vous une idée du pourcentage des cheminots du Pacifique-Canadien qui seraient atteints si le Canadien-National obtenait un plus fort pourcentage du trafic?

M. MOORE: Je dirais que cela n'intéresserait que ceux embauchés l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser au témoin? Sinon, je vais remercier M. Moore de son exposé.

M. MOORE: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir entendu.

Le PRÉSIDENT: Qu'allons-nous décider, messieurs, au sujet des télégrammes que nous recevons? Paraîtront-ils aux témoignages du Comité?

M. NICHOLSON: Etant donné qu'on s'efforce de conserver le papier, je suggère de ne pas les faire paraître.

Le PRÉSIDENT: Je vais laisser la décision au Comité. Je ne prendrai pas sur moi de les admettre ou de les exclure.

M. BERCOVITCH: Je propose qu'on les exclue.

M. GRAY: J'appuie la motion.

(La motion est adoptée.)

M. ROSS (*Moose-Jaw*): Monsieur le président, je me rends compte que le Comité a décidé d'exclure les télégrammes du compte rendu, mais à titre de représentant d'un comté comptant un très grand nombre de cheminots du Pacifique-Canadien, je crois qu'il m'incombe de m'assurer que ces télégrammes parviennent au Comité. Nous constatons qu'ils proviennent de différentes fraternités de cheminots, télégraphistes, etc., dans cette partie du pays. J'aimerais donc les soumettre au président du Comité afin qu'au cours de nos délibérations ils soient soumis aux membres du Comité ainsi que les opinions de ceux qui les ont transmis.

Le PRÉSIDENT: Je répète que le Comité a décidé de ne pas les insérer dans ses témoignages. Ils peuvent être confiés au président et lus au Comité une autre fois.

M. DONNELLY: Nous en avons déjà reçu.

M. BRADETTE: Personne ne peut s'opposer à ce que ces télégrammes forment un appendice.

M. ROSS (*Moose Jaw*): Je les soumettrai au Comité.

Le PRÉSIDENT: La réception de ces télégrammes sera consignée au procès-verbal.

Messieurs, le Comité n'a pas encore terminé son travail. Il nous faut rédiger un rapport après avoir étudié le procès-verbal. La rédaction de ce rapport est d'habitude confiée à un sous-comité. En toute déférence, je crois effectivement que les membres du Comité devraient consacrer quelque temps à l'étude de ses procès-verbaux s'ils ne connaissent pas à fond leur teneur, et décident de leur attitude quant au rapport. Pour hâter les choses, je suggère qu'un petit comité pourrait être nommé en vue de rédiger un rapport et de le soumettre au Comité général.

Avant la fin de la séance, je désire exprimer les remerciements du Comité —et je suis sûr d'avoir l'appui de tous ses membres—aux fonctionnaires du Canadien-National, en commençant par le président, et à ses subordonnés, pour la patience et la courtoisie qu'ils ont manifestées à nos réunions.

M. VAUGHAN: Avant de nous séparer, je veux vous exprimer, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du Comité, au nom des fonctionnaires du Canadien-National, nos remerciements pour la courtoisie et les égards dont vous avez fait preuve à notre égard au cours des séances du Comité. Le Canadien-

National est une très vaste entreprise et il est parfois difficile de répondre à toutes les questions qu'on nous pose; cependant nous faisons de notre mieux. Si un membre du Comité veut obtenir quelque renseignement et que nous ne puissions l'obliger sur-le-champ, nous serons toujours heureux de nous le procurer.

M. EMMERSON: Renonçons-nous au projet d'entendre des témoins du C.A.R.C.?

Le PRÉSIDENT: Vous en savez autant que moi là-dessus. Nous leur avons demandé de se présenter. Il a été tout à fait impossible à M. Ralston de venir hier et il a été impossible à M. Power de se présenter. Il faudra en tout cas une autre séance, et si vous voulez que nous entendions plus tard d'autres témoins, vous ferez bien d'en décider.

M. EMMERSON: Je crois que oui.

Le PRÉSIDENT: Décidons, si vous le voulez bien, de la question de la nomination d'un sous-comité avant d'ajourner cette séance.

M. SANDERSON: Monsieur le président, avant de prendre une décision sur la question d'un sous-comité, nous devrions entendre un témoin du Corps de l'aviation royale canadienne—vous avez le pouvoir nécessaire pour le faire—ou passer outre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est à étudier cette question. Je ne l'ai pas exclue. Elle doit recevoir sa réponse.

M. McCULLOCH: Je suggère que le président nomme un comité de trois membres pour préparer avec lui un rapport qui sera présenté au comité.

M. NICHOLSON: J'appuie la suggestion de M. Sanderson et je crois que nous devrions consulter le ministre de l'Air. Nous devrions nous réunir sur convocation du président aussitôt que possible pour entendre le ministre de la Défense nationale pour l'Air, et après que nous l'aurons entendu, nous pourrions nommer un sous-comité.

Le PRÉSIDENT: Nous voici en présence de deux motions. Je vous sou mets la première qui demande que le président soit délégué pour le choix d'un comité de trois membres pour lui venir en aide dans la rédaction d'un rapport à présenter au Comité.

(La motion est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Maintenant, nous avons la motion de M. Nicholson qui veut que nous entendions quelqu'un du ministère de l'Air.

M. NICHOLSON: Je pense que nous devrions entendre quelqu'un du ministère de l'Air avant d'avoir le rapport du sous-comité. Je suggère que le président invite le ministre de la Défense nationale pour l'Air à venir à une séance de ce Comité à un moment opportun.

M. DONNELLY: Je suggère que le président nomme son comité pour la rédaction d'un rapport et que, lors de notre prochaine séance, nous entendions les communications du ministère de l'Air.

Le PRÉSIDENT: Nous les aurons.

M. DONNELLY: Je propose donc d'ajourner jusqu'à convocation du président, et d'étudier à la prochaine réunion du comité le rapport du sous-comité en présence d'un représentant du ministère de l'Air.

M. SANDERSON: Monsieur le président, comment pouvez-vous prendre sur vous de rédiger un rapport avant d'avoir entendu le témoignage de quelqu'un du Corps d'aviation?

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons songer à un rapport.

M. SANDERSON: Oui, nous pouvons faire cela, mais je ne crois pas que votre rapport puisse être exact ou juste à moins que vous ne fassiez d'abord venir quelqu'un du Corps d'aviation pour entendre son témoignage.

M. DONNELLY: Nous pouvons demander au représentant du Corps d'aviation de faire ses observations avant d'étudier le rapport, et nous pouvons faire ensuite les mises au point nécessaires dans le rapport.

(La motion est adoptée.)

Le Comité est ajourné jusqu'à convocation du président.

SESSION DE 1942
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
des
CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE
que l'Etat possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

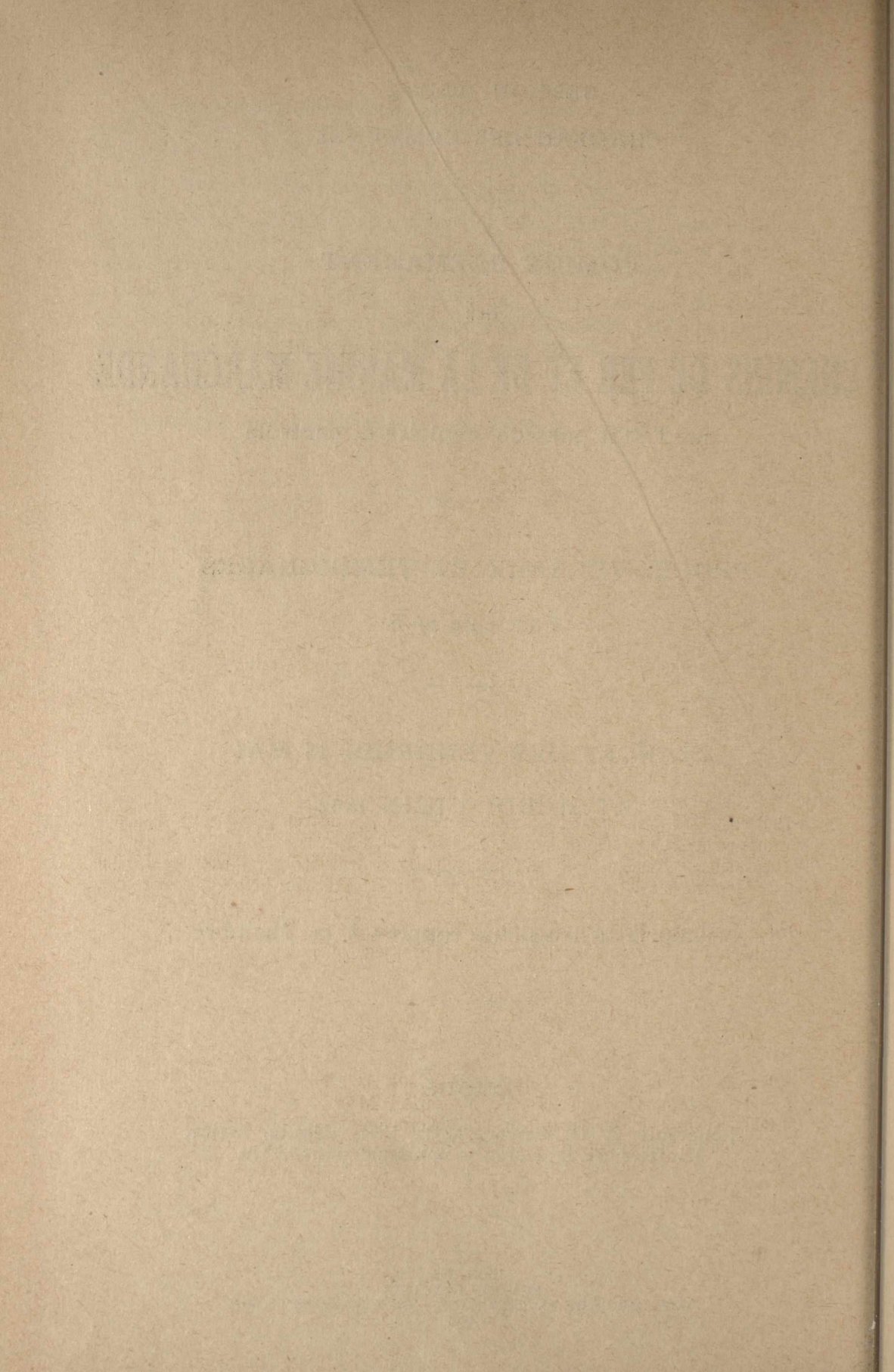
Fascicule n° 6

SÉANCES DES VENDREDI 15 MAI
ET MARDI 2 JUIN 1942

y compris le troisième rapport à la Chambre

TÉMOIN :

L'honorable C. G. Power, M.C., C.R., député, major,
Ministre de la Défense nationale pour l'Air.



PROCÈS-VERBAUX

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

le vendredi 15 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 10 heures du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Donnelly, Emmerson, Hanson, (*Skeena*), Hazen, Howden, Jackman, McCulloch, Nicholson, Shaw, Sissons—10.

Sont aussi présents: Le Commodore C. P. Edwards, sous-ministre des Transports; M. M. F. MacLennan, délégué en chef du Trésor; M. F. K. Hollyman, directeur de la circulation, C.A.R.C.

Le président informe le Comité que de nombreuses communications au sujet de la répartition des affaires de l'Etat entre les chemins de fer Nationaux et le Canadien-Pacifique, adressées au premier ministre et au ministre des Transports, ont été déposées et sont à la disposition des membres du Comité. Ces communications émanent des organismes suivants:

- Lodge 122, International Association of Machinists, Winnipeg.
- British Columbia Commercial Telegraphers Union, C.P.R. Division No. 1, Vancouver, C.-B.
- Electoral Workers, C.P.R., Montréal, P.Q.
- Brotherhood of Railway Carmen, Local 236, Kenora, Ont.
- Ste. Marie Lodge, 234, BRCOF A, Montréal, Qué.
- Pipefitters, Canadian Pacific Railway, Montréal, Qué.
- C.P.R. Federated Trades Council, Winnipeg, Man.
- Machinists Apprentices and Helpers, C.P.R., Montréal, Qué.
- Commercial Telegraphers Union, Moose Jaw, Sask.
- International Brotherhood of Boiler Makers and Helpers, Montréal, Qué.
- B.C. Commercial Telegraphers Union, C.P.R. Division No. 1, Vancouver, C.-B.
- Order Railroad Telegraphers, Winnipeg, Man.
- Brotherhood of Railroad Trainmen, Winnipeg, Man.
- C.P.R. System, Division No 1, Winnipeg, Man.
- C.P.R. System Federation No. 125, Montréal, Qué.
- C.P.R. Maintenance of Way Employees, Norwood, Man.
- Employees, Canadian Pacific Lines East, Smiths Falls, Ont.
- Alberta District Commercial Telegraphers Union, Calgary, Alta.
- Division 657, B. of L.E., Revelstoke, C.-B.
- C.P.R. System, Division No. 1, Winnipeg, Man.
- C.P.R. System Federation No. 125, Montréal, Qué.
- Commercial Telegraphers Union, Alberta District, Calgary, Alta.
- International Brotherhood Firemen and Oilers, Toronto, Ont.
- Brotherhood of Locomotive Firemen, Local 309, Montréal, Qué.
- International Unions, C.P.R., Toronto, Ont.
- Brotherhood of Locomotive Engineers, C.P.R., Montréal, Qué.
- Brotherhood of Locomotive Engineers, Division 528, London, Ont.
- Lodge 134, Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, Farnham, Qué.
- General Chairman, C.P.R. System, Montréal, Qué.

Commercial Telegraphers Union, Eastern District, C.P.R., Division No 1, Montréal, Qué.

Brotherhood of Railway Carmen, Lodge No. 239, Farnham, Qué.

International Unions, C.P.R., Toronto, Ont.

C.P.R. Order of Railway Conductors, Toronto, Ont.

Commercial Telegrams Union, Ontario District, C.P.R., Toronto, Ont.

Commercial Telegraphers Union, C.P.R., Saint-Jean, N.-B.

Brotherhood of Locomotive Engineers, Montréal, Qué.

Order of Railroad Telegraphers, Winnipeg, Man.

Telegraphers Union, Ontario District, C.P.R., Toronto, Ont.

Federated Trades, C.P.R., Vancouver, C.-B.

Revelstoke Board of Trade, Revelstoke, C.-B.

C.P.R. Order Railway Conductors, Toronto, Ont.

Brotherhood of Railway Carmen, Loge 234, Montréal, Qué.

C.P.R. System, Division No. 1, Atlantic District, Commercial Telegraphers Union, Saint-Jean, N.-B.

Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Montréal, Qué.

International Association of Machinists, Montréal, Qué.

International Sheet Metal Works, Montréal, Qué.

Brotherhood of Locomotive Engineers, Kitchener Division No. 562, Schreiber, Ont.

Order of Railroad Telegraphers, C.P.R. Division 7, Montréal, Qué.

International Association of Machinists, Victoria Lodge 111, Montréal.

W. H. Hughes, General Chairman, Blacksmiths, C.P.R., Montréal, Qué.

Brotherhood of Locomotive Engineers, North Bay, Ont.

L'honorable C. G. Power, M.C., major, est appelé.

M. F. K. Hollyman, directeur de la circulation pour le ministère, prête son concours au ministre de la Défense nationale pour l'Air. Le ministre communique au Comité certains chiffres sur la répartition des affaires de l'Etat entre les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien. Il est assez longuement interrogé et se retire après avoir été remercié par le président d'avoir bien voulu comparaître devant le Comité.

Le Comité continue alors de siéger à huis-clos pour étudier le rapport du Comité à la Chambre.

A 11 h. du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 277,

le MARDI 2 juin 1942.

Le Comité se réunit à huis clos à 10 h. du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

Présents: MM. Bradette, Donnelly, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Hazen, Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Pouliot, Ross (*Middlesex est*), Sanderson, Shaw.

Le président informe le Comité qu'un certain nombre de télégrammes et autres communications au sujet de la répartition des affaires de l'Etat entre les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien, adressées au premier ministre et au ministre des Transports, ont été déposées et sont à la disposition des membres du Comité. Ces communications émanent des organismes suivants:

International Brotherhood of Firemen and Oilers, Lovel, 929, Moose Jaw, Sask.

International Brotherhood of Firemen and Oilers, Regina, Sask.

Brotherhood of Locomotive Engineers, Lodge 258, and International Brotherhood of F. & O., Lodge 335, Montréal, P.Q.

Brotherhood of Railroad Trainmen of Quebec Central Railways, Sherbrooke, P.Q.

Order of Railway Telegraphers, Quebec Central Railways, Sherbrooke, P.Q.

Order of Railway Conductors, Quebec Central Railways, Sherbrooke, P.Q.

Brotherhood of Locomotive Engineers, Quebec Central Railways, Sherbrooke, P.Q.

Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, Quebec Central Railways, Sherbrooke, P.Q.

International Association of Machinists, Victoria Lodge 111, Montréal, Qué.

C.N.R. System Federation No. 11, Railway Employees Dept., A.F. of L., London, Ontario.

Le Comité étudie les propositions soumises en vue du rapport à la Chambre.

Sur la proposition de M. Gray, les paragraphes 1 et 2 sont adoptés sur division.

Sur la proposition de M. Hazen, le paragraphe 3 est adopté sur division, tel qu'il est présenté par M. Gray.

M. Donnelly propose alors que le texte soumis par M. Shaw soit supprimé.

La proposition est mise aux voix et la question est résolue dans l'affirmative sur division suivante: Pour 11; contre, 4.

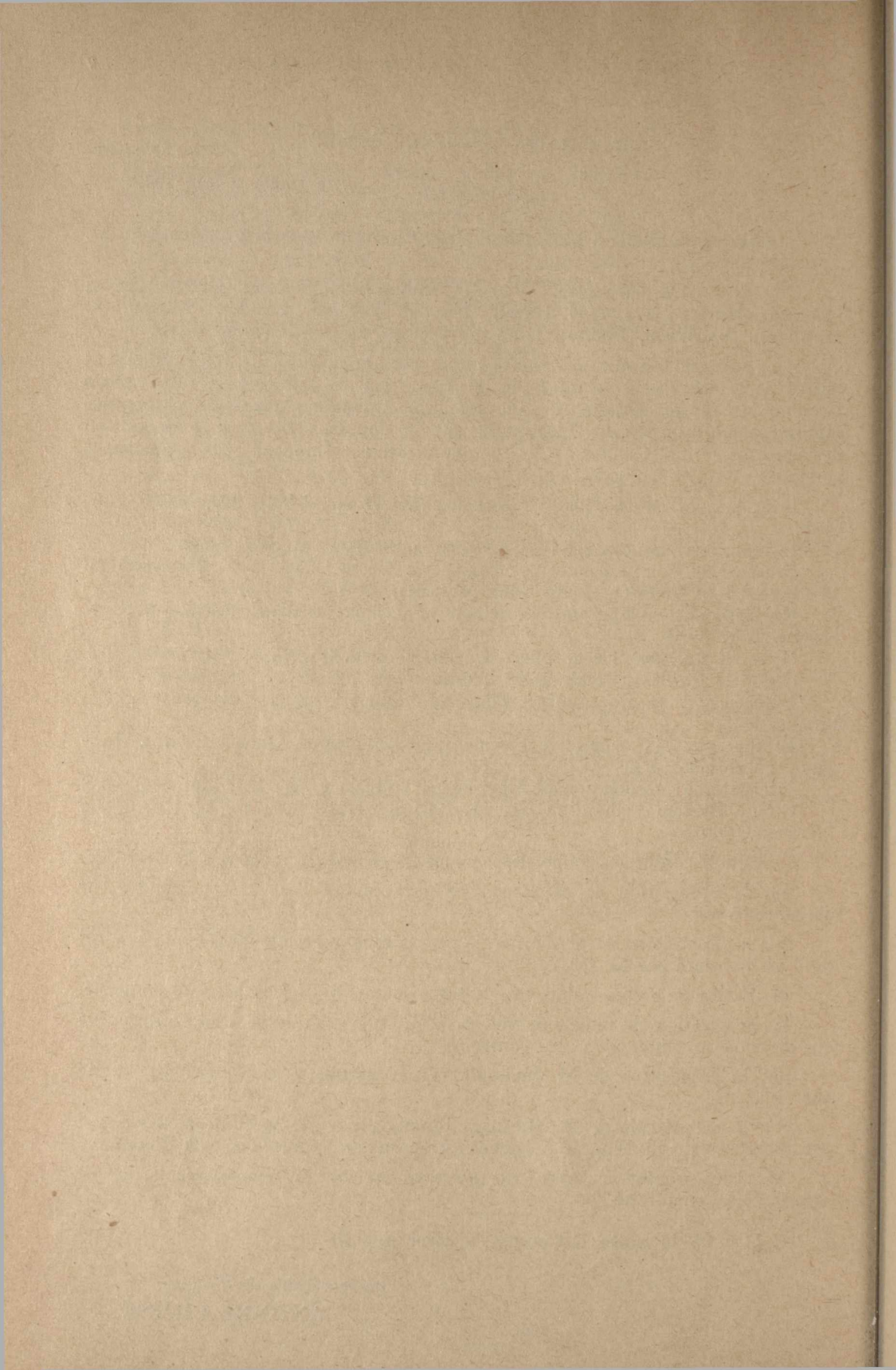
Sur la proposition de M. Jackman, le paragraphe 4 du rapport est adopté sur division.

Sur la proposition de M. Maybank, appuyée par M. McCulloch, le rapport est adopté et, sur division, le président est chargé de le présenter à la Chambre.

M. Gray propose en faveur du président un vote de remerciements qui est approuvé à l'unanimité.

A 11 h. 05 du matin, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 277

le 15 mai 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 10 heures du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de vous annoncer pourquoi nous sommes ici ce matin; notre réunion a deux buts: d'abord, d'entendre le témoignage de l'honorable monsieur Power au sujet de la répartition des affaires de l'Etat entre les chemins de fer en ce qui concerne son propre ministère, et ensuite d'étudier la préparation de notre rapport. Je pense que M. Power sait pourquoi nous l'avons convoqué et je vais lui demander de dire quelques mots sur la répartition des affaires entre les chemins de fer, ce qui économisera probablement un tas de questions.

L'hon. M. POWER: Que désirez-vous savoir?

Le PRÉSIDENT: Nous voudrions connaître la manière dont votre ministère répartit les affaires données aux chemins de fer?

L'hon. M. POWER: J'ai ici un état des sommes payées aux chemins de fer Nationaux du Canada et au Pacifique-Canadien pour transport, messageries, fret et télégrammes au cours de l'année financière 1941-42 pour compte des services de l'Air, et je vais déposer cet état au dossier.

ÉTAT DES SOMMES PAYÉES AUX CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET À LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN POUR FRAIS DE TRANSPORT, MESSAGERIES, FRET ET TÉLÉGRAMMES DURANT L'EXERCICE FINANCIER 1941-42 POUR COMPTE DES SERVICE DE L'AIR

1941-42	C.N.R.	C.P.R.
	Transport	
1er avril au 30 juin 1941.....	\$ 269,994 41	\$ 409,904 69
1er juillet au 30 septembre 1941.....	537,675 61	627,211 51
1er octobre au 31 décembre 1941.....	1,566,627 92	1,315,022 94
1er janvier au 31 mars 1942.....	1,407,369 34	1,343,744 26
	\$3,781,667 28	\$3,695,883 40
	50.6%	49.4%
	Messageries	
1er avril au 30 juin 1941.....	\$ 3,036 43	\$ 12,607 30
1er juillet au 30 septembre 1941.....	8,495 34	19,328 34
1er octobre au 31 décembre 1941.....	26,497 83	29,562 30
1er janvier au 31 mars 1942.....	79,331 23	53,144 97
	\$ 117,360 83	\$ 114,642 91
	50.6%	49.4%
	Fret	
1er avril au 30 juin 1941.....	\$ 394,787 78	\$ 139,189 11
1er juillet au 30 septembre 1941.....	745,200 46	173,155 23
1er octobre au 31 décembre 1941.....	605,241 61	266,050 70
1er janvier au 31 mars 1942.....	54,122 21	403,453 31
	\$2,259,352 06	\$ 981,848 35
	69.7%	30.3%

ÉTAT DES SOMMES PAYÉES AUX CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET
 À LA COMPAGNIES DU PACIFIQUE-CANADIEN POUR FRAIS DE TRANSPORT,
 MESSAGERIES, FRET ET TÉLÉGRAMMES DURANT L'EXERCICE
 FINANCIER 1941-42 POUR COMPTE DES SERVICE DE L'AIR—*Fin*

1941-42	C.N.R.	Télégrammes	C.P.R.
1er avril au 30 juin 1941.....	\$ 29,354 28		\$ 21,229 45
1er juillet au 30 septembre 1941.....	47,719 57		37,736 67
1er octobre au 31 décembre 1941.....	53,709 94		43,953 75
1er janvier au 31 mars 1942.....	53,664 25		36,124 33
	<u>\$ 184,448 04</u>		<u>\$ 139,044 20</u>
	57%		43%
	C.N.R.		C.P.R.
Total.....	\$6,342,828 21		\$4,931,418 86
	56.3%		43.7%

M. NICHOLSON: Vous avez donné un chiffre de 48.4 comme pourcentage de transport.

L'hon. M. POWER: C'est 49.4 p. 100—50.6 p. 100 par rapport à 49.4 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous interroger le Ministre?

M. NICHOLSON: Je voudrais lui poser quelques questions sur la politique de son ministère.

L'hon. M. POWER: Je ne suis pas très au courant des dernières dispositions à ce sujet, mais je crois m'en souvenir. Tout cela est dans nos dossiers. J'ai ici un mémoire de notre adjoint d'administration daté 11 juin 1940, dont je vais déposer une copie si le Comité le permet. En voici le texte:

Comme le fait remarquer le A.M.E.S. dans son mémoire, le dossier ci-annexé soulève une question de politique.

Je ne me souviens pas au juste de l'affaire mais on me dit qu'il s'agissait du transport des avions de la côte au Camp Borden et à Trenton.

Il s'agit de savoir si nous devrions donner des instructions pour que le C.P.R. reçoive, toutes les fois qu'il est possible, une part du transport des avions de la côte au Camp Borden et à Trenton.

Il s'agit de savoir si nous devrions donner des instructions pour que le C.P.R. reçoive, toutes les fois qu'il est possible, une part du transport des avions aux différents aérodromes.

Voudriez-vous avoir l'obligeance de nous donner une décision sur la question de politique?

(Signé) TERENCE SHEARD,
 Adjoint d'administration.

J'ai ici la réponse:

Les facilités et les frais de transports sont naturellement les premières considérations. Ensuite, nous devrions essayer de répartir les affaires en parties à peu près égales.

C.G.P. 11/6/40.

Depuis cette époque, autant que je m'en souviens, le comité parlementaire des dépenses de guerre a, par une résolution, exprimé le désir que les ministères des services de guerre accordent une plus grande part au C.-N. qu'au C.-P. et je me souviens assez vaguement que le sous-ministre m'a demandé s'il devait appliquer cette politique, et je crois lui avoir répondu l'été dernier: "Marchez."

M. JACKMAN: Vous parlez de notre Comité?

L'hon. M. POWER: Non; du comité des dépenses de guerre l'an dernier. J'ai dit: "Marchez et suivez ces instructions de votre mieux, tout en tenant compte de ce qui le mieux fera notre affaire"; et il se peut que cela ait fait pencher les chiffres en faveur du C.N. Mon sous-ministre est dans l'Ouest et ne sera de retour que demain; il faudra que je lui demande si cela est exact. D'après ce que je crois comprendre de la part des fonctionnaires—je ne me rappelle pas exactement si cela se trouve dans le rapport de ce Comité—ils recommandent un partage de 65-35 en faveur du C.N., sujet à correction.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas dit cela dans notre rapport.

L'hon. M. POWER: Je parle du comité des dépenses de guerre, pas du vôtre.

M. DONNELLY: Avez-vous entendu parler d'instructions, à l'effet que les affaires de transport soit divisées 50-50?

L'hon. M. POWER: Non; mais j'ai siégé dans ce Comité pendant de nombreuses années, et j'ai l'impression que nous avons toujours dans l'idée, quand j'étais membre du Comité, de favoriser également chaque chemin de fer. Cela me semble avoir été la politique que nous essayions de promulguer à cette époque.

Le PRÉSIDENT: Cela semblait être un principe reconnu et accepté alors.

L'hon. M. POWER: Il me semble que plusieurs ministres des chemins de fer ont déclaré de temps en temps à la Chambre que telle devrait être la règle.

M. DONNELLY: On a dit que des instructions avaient été données en 1938 à l'effet que leurs affaires devaient être réparties 50-50.

L'hon. M. POWER: Notre ministère n'existait pas à cette époque.

M. JACKMAN: Je suppose que lorsque les deux chemins de fer renvoyaient des employés en 1933, la raison pour accorder les affaires sur une base de 50-50 était de réduire le chômage.

L'hon. M. POWER: A cette époque le gouvernement avançait de l'argent au C.P. et payait de gros déficits pour le compte du C.N.

M. HAZEN: Je crois que la question a dû être portée emphatiquement à l'attention du gouvernement en 1931, 1932 et 1933. Je suis allé à la bibliothèque dernièrement et j'ai remarqué qu'en 1933 la Loi sur le Canadien National—Canadien Pacifique a été votée et la règle de 50-50 a dû être adoptée à cette époque, mais je pense que le gouvernement a dû y réfléchir sérieusement et qu'il n'a rien fait à la légère. Il faut que la question ait été étudiée avec soin avant de décider un partage sur cette base.

L'hon. M. POWER: A mon avis, même avant 1933, telle était la politique officielle; c'est ce que je crois comprendre.

M. HAZEN: Je ne vois pas comment le comité des dépenses de guerre a pu faire une recommandation de ce genre.

L'hon. M. POWER: Ni moi non plus. Voici le mémoire. Voulez-vous qu'on vous le lise dans le dossier?

M. HAZEN: Oui.

L'hon. M. POWER: Le mémoire est daté 6 décembre 1941 et il est adressé au A.M.S., c'est-à-dire au directeur des approvisionnements pour le conseil de l'Air.

Le rapport du Comité des dépenses de guerre de la Chambre des Communes dit au paragraphe 12 de la page 621:

Pour ce qui est des dépenses de guerre pour transport, messageries et service télégraphique, les départements devraient effectuer toutes les économies possibles en utilisant davantage le réseau ferroviaire de l'Etat.

Je suppose que cette recommandation est consciencieusement suivie et vous prie de m'aviser des mesures prises pour faire usage quand il est possible du réseau de chemin de fer que l'Etat possède et contrôle.

(Signé) N. G. NORMAN,
Conseiller financier—B.C.A.T.P.

Vient ensuite une note au D.S.A., c'est-à-dire le directeur des approvisionnements et de l'administration:

Quelle est votre règle actuelle au sujet de la répartition du trafic entre le C.N. et le P.C.? Si j'ai bonne mémoire il devrait y avoir partage égal du fret qu'ils sont tous les deux capables d'accepter.

(Signé) S. G. TACKABERRY,
Com.-adjoint A.M.S.

M. SISSONS: Cette recommandation a été insérée après un très long débat.

M. JACKMAN: Pensez-vous que cela sorte de notre juridiction? Nous ne faisons pas de recommandations sur la manière de conduire leur comité.

M. DONNELLY: Le principe en cause relativement aux affaires des deux chemins de fer est celui du service et du coût.

L'hon. M. POWER: En ce qui me concerne, si le gouvernement établit une ligne de conduite, nous nous y conformerons pourvu qu'on nous donne des instructions.

M. HOLLYMAN: Ce n'est pas une affaire de coût parce qu'il y a toujours concurrence dans les cas où les deux lignes sont en mesure de se disputer le trafic.

M. NICHOLSON: Dans l'état soumis par le Ministre j'ai remarqué que le chiffre du C.N. pour le 1er avril au 30 juin 1941 est de \$269,994.41 et celui du P.C. de \$409,904.69. Ensuite, pour le 1er juillet au 30 septembre 1940, le chiffre du C.N. est de \$537,675.61 et celui du P.C. de \$627,211.51. Je remarque ici un changement de pourcentage. Est-ce accidentel ou avez-vous essayé de leur accorder une plus grande part?

L'hon. M. POWER: Ce sont des mouvements de personnel. Ces mouvements sont dirigés par le directeur du personnel pour l'Air; mais je n'ai aucune hésitation à affirmer qu'après avoir examiné ses chiffres pour une certaine époque il dira: "Ajustons cela et égalisons les totaux autant que possible."

M. NICHOLSON: Quand les autres ministres du cabinet étaient ici on leur a demandé s'ils voulaient réfléchir à la question de permettre aux chemins de fer de se disputer les affaires sur une base de service et de lever les instructions au sujet du partage égal des affaires. Le Ministre aurait-il l'obligeance d'indiquer les vues de son ministère à ce sujet?

L'hon. M. POWER: Je vous ai dit quelle était la politique du gouvernement à cet égard. Pourvu que nous ayons un bon service nous sommes satisfaits. Quelle que soit la politique tracée par le gouvernement, nous la suivrons; nous sommes ici en qualité de serviteurs de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Power a une assemblée importante à 11 heures et à moins d'avoir d'autres questions à lui poser, je pense que nous devrions lui rendre sa liberté.

M. HANSON: Je crois qu'il nous a donné tous les renseignements que nous désirons.

Le PRÉSIDENT: C'est également mon opinion.

L'hon. M. POWER: M. Hollyman est ici si vous voulez d'autres détails.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas.

M. NICHOLSON: J'ai encore une question, monsieur le président; prenons un point comme Moncton, par exemple, où il y a un bon service de trains; comment distribuez-vous vos affaires de ce point?

M. HOLLYMAN: En ce qui concerne le fret et les messageries, tout cela prend le Canadien National pour venir à Moncton et en partir.

M. NICHOLSON: Et les télégrammes.

M. HOLLYMAN: Je ne suis pas au courant.

M. DONNELLY: Quelques-uns des arrangements nous paraissent plutôt ridicules; par exemple, quand un soldat va de Melville à Halifax, on nous dit qu'à partir de Melville qui, comme vous le savez est une gare du Canadien-National, il prend d'abord cette ligne puis il voyage de Montréal à Winnipeg par le Pacifique-Canadien et ensuite par le Canadien National de là à Halifax. Cela me paraît ridicule.

L'hon. M. POWER: Les itinéraires actuels sont conformes à la politique du gouvernement. Je ne trace pas la politique du gouvernement, je m'occupe seulement de la faire appliquer.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Power.

(Le Comité continue ses délibérations à huis-clos.)

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI le 2 juin 1942.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle a l'honneur de présenter ainsi qu'il suit, son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité note avec satisfaction l'amélioration sensible et constante dans tous les domaines du réseau de transport.

Il constate également avec plaisir le prolongement des Lignes Aériennes Trans-Canada dans le but de desservir Terre-Neuve et plus tard le territoire du Yukon. Sous ce rapport, toutefois, il éprouve une certaine crainte qu'une compagnie concurrente qui contrôle actuellement de nombreuses lignes allant d'une côte à l'autre ne cherche à établir un service à travers le Canada. Votre Comité ne verrait pas d'un bon œil une telle tentative.

Votre Comité est d'avis que les ministères ne devraient pas donner d'instructions sur la répartition du trafic entre les compagnies de transport et estime qu'il convient de laisser le champ libre à la concurrence.

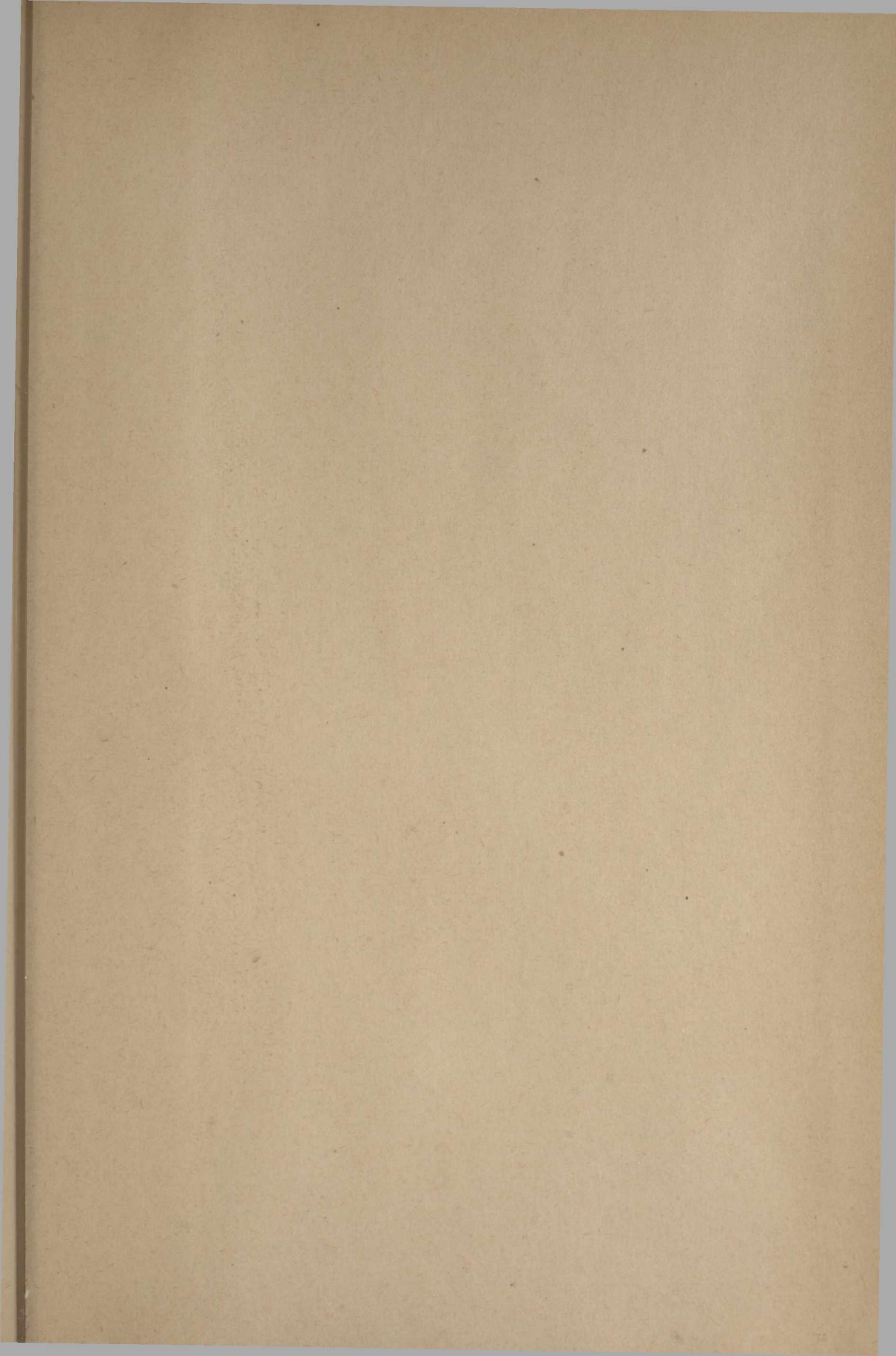
Votre Comité recommande l'adoption de règlements uniformes de comptabilité par tous les chemins de fer du Canada à la première occasion.

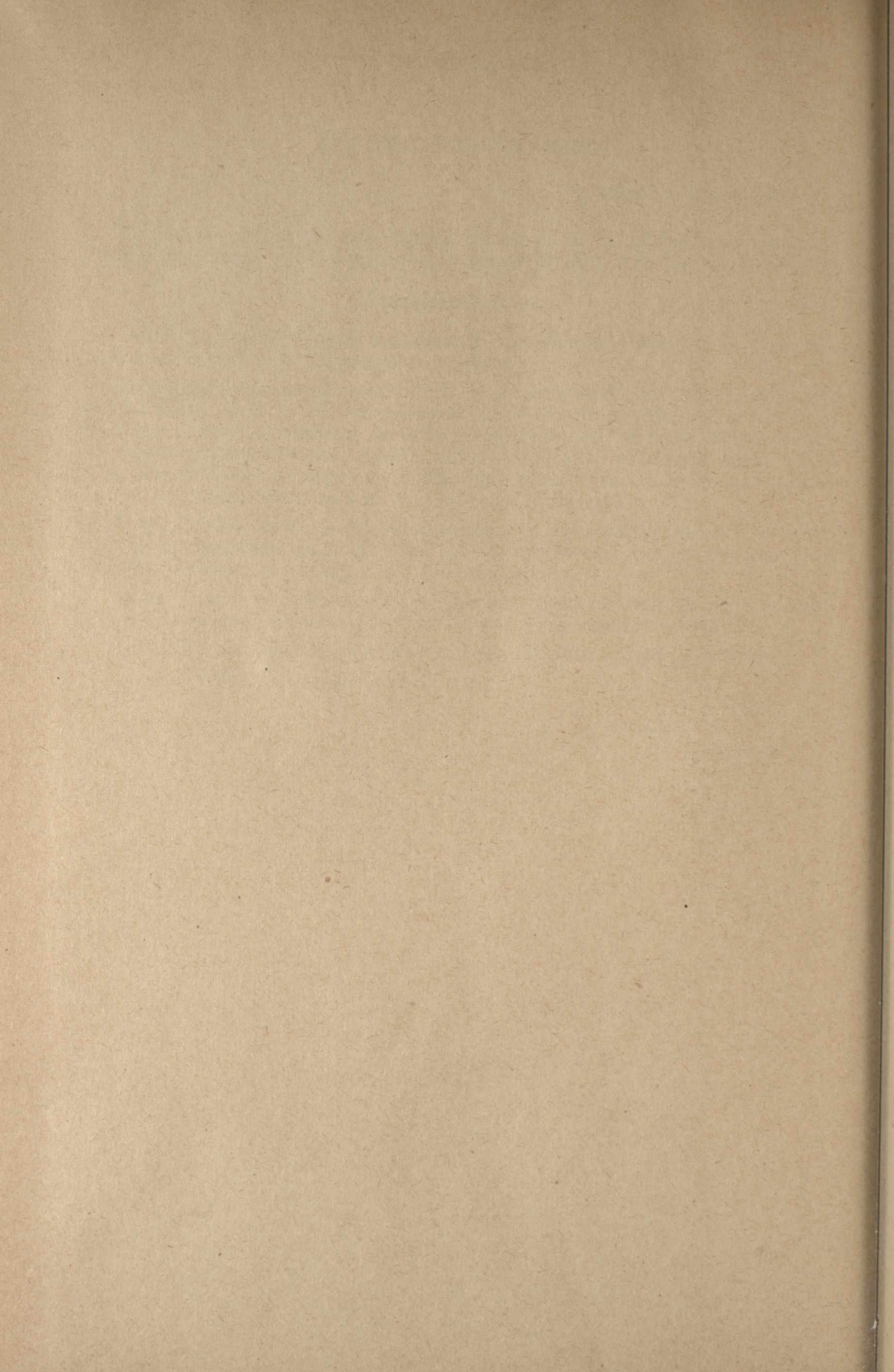
Un exemplaire des témoignages entendus est déposé avec les présentes.

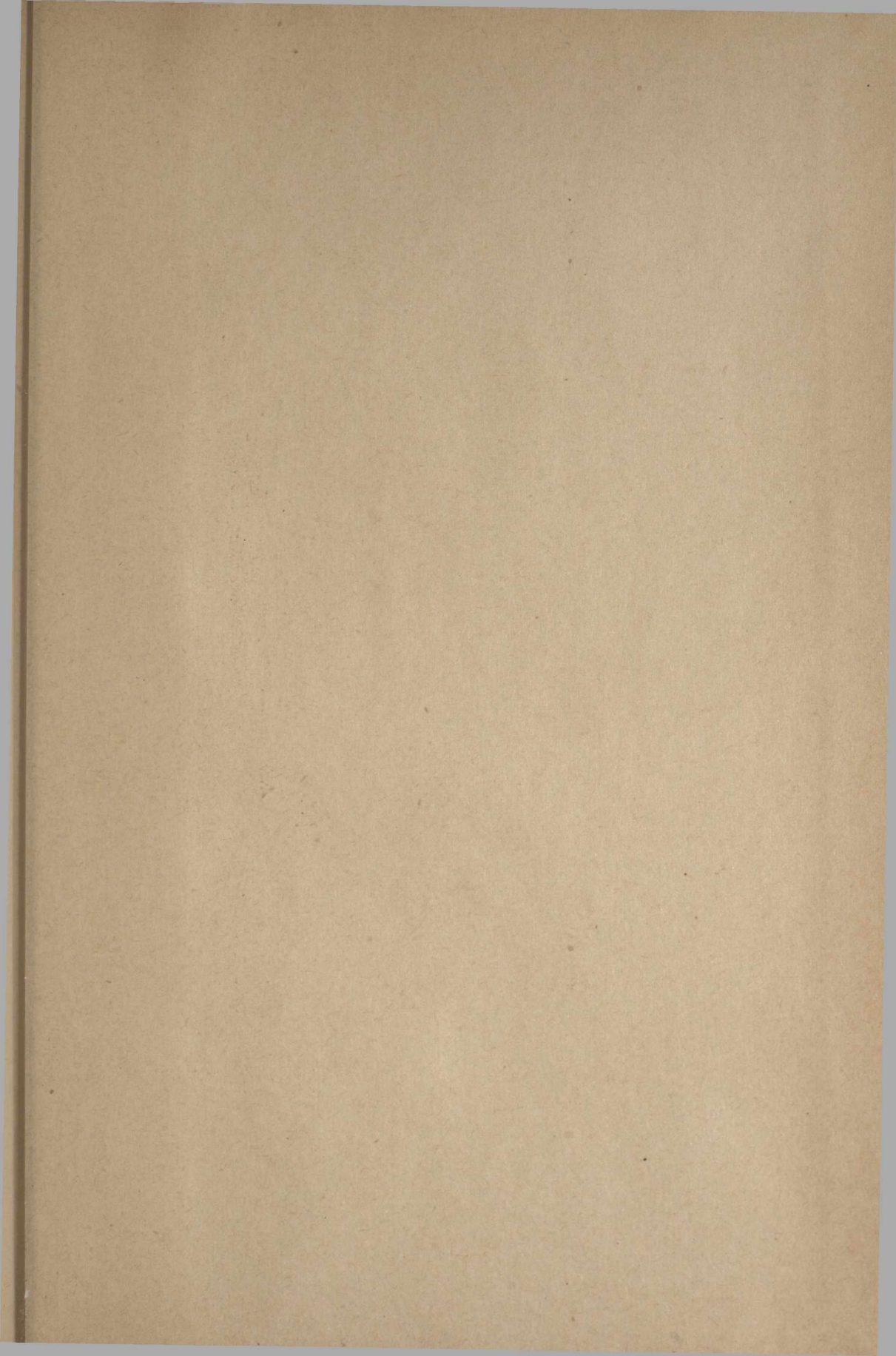
Le tout respectueusement soumis.

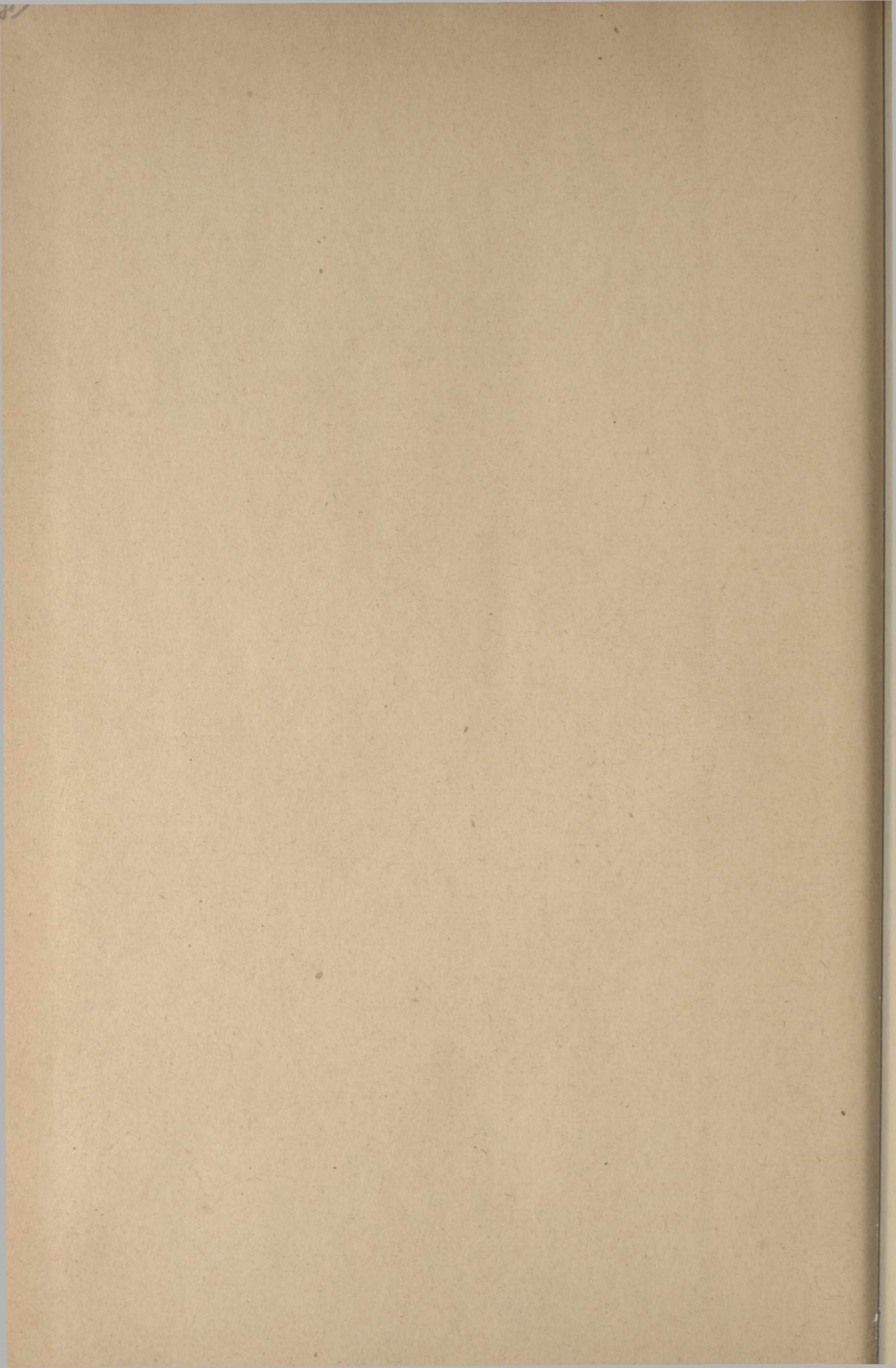
Le président,

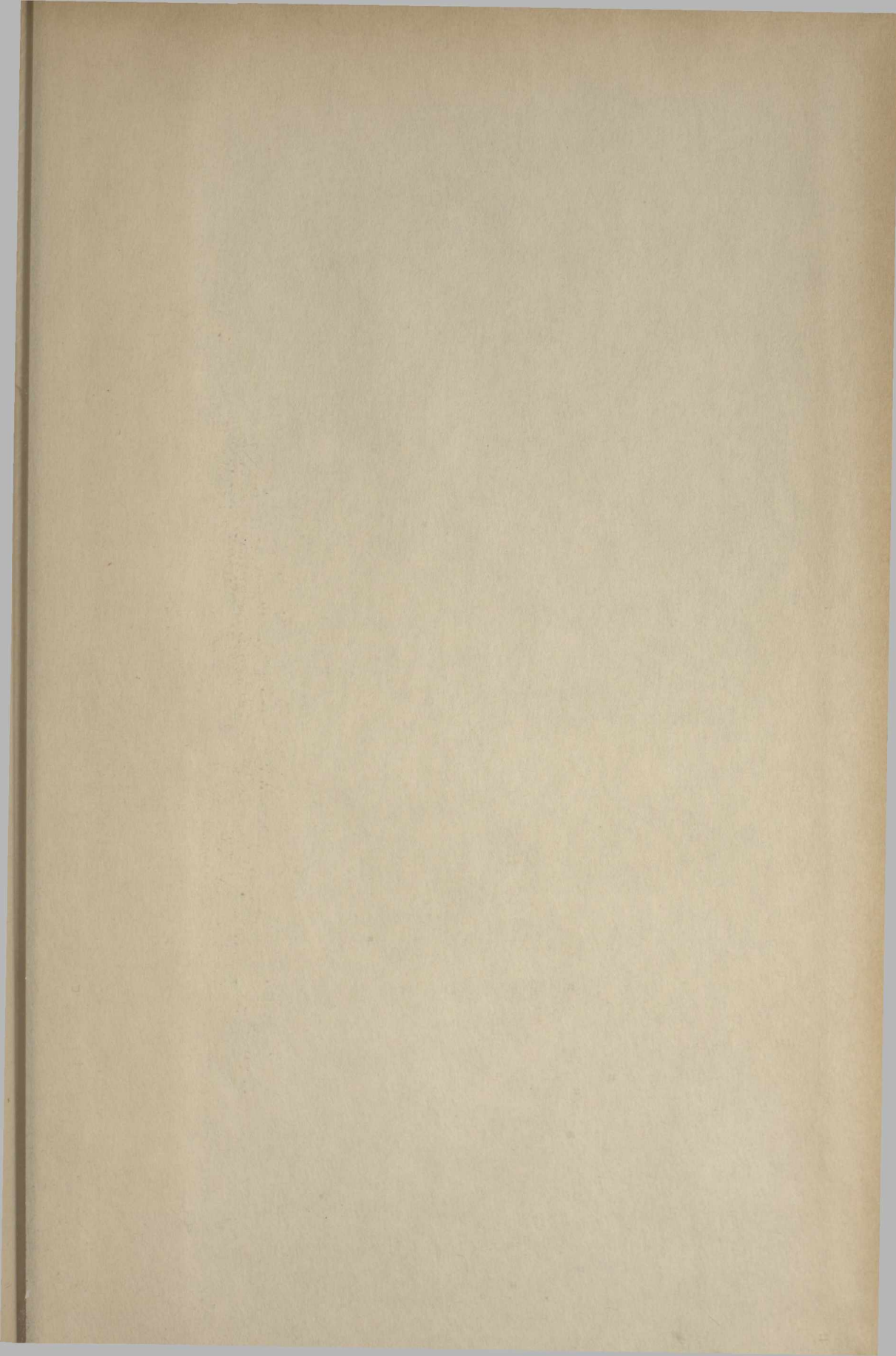
J. P. HOWDEN.

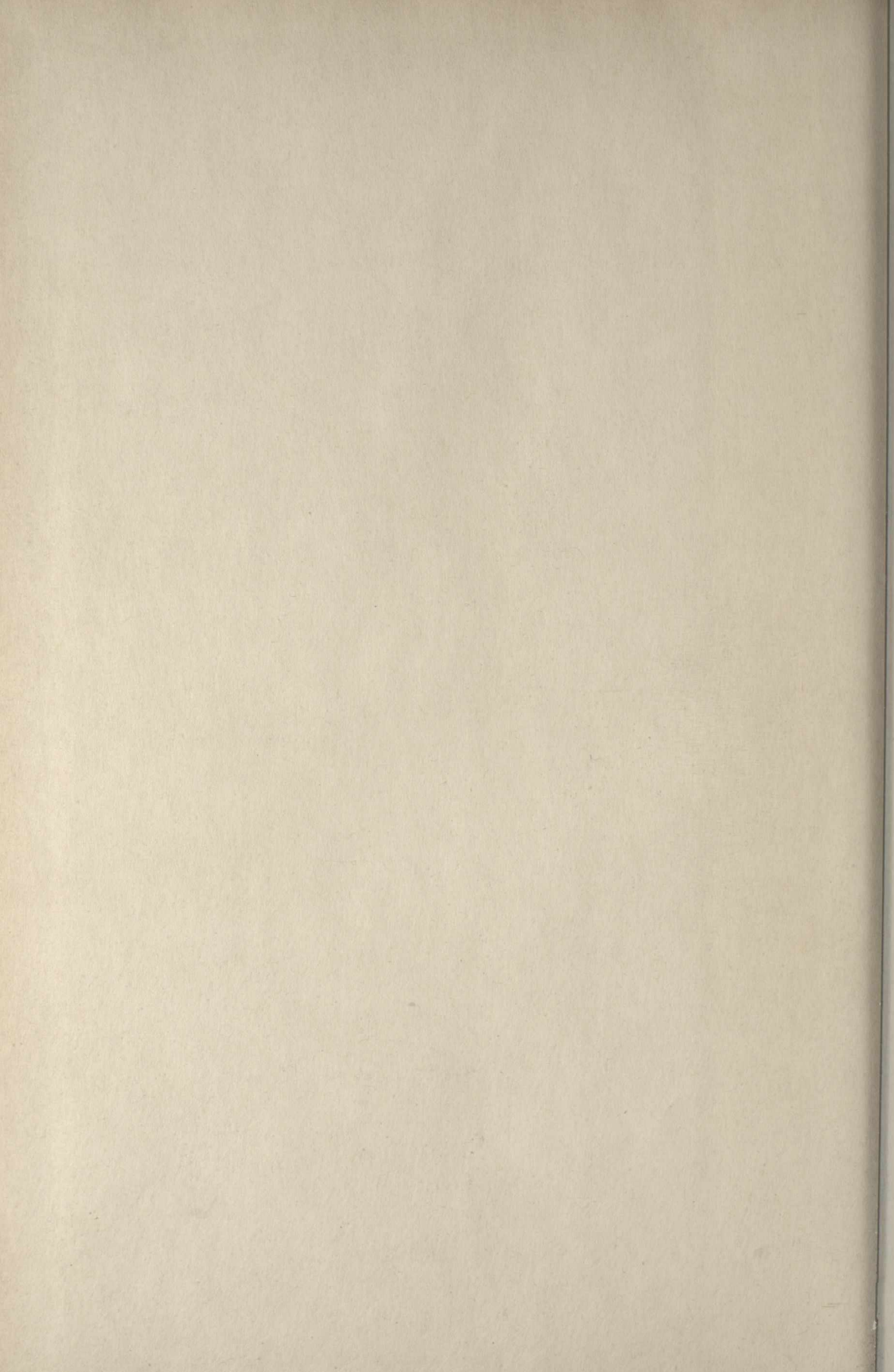


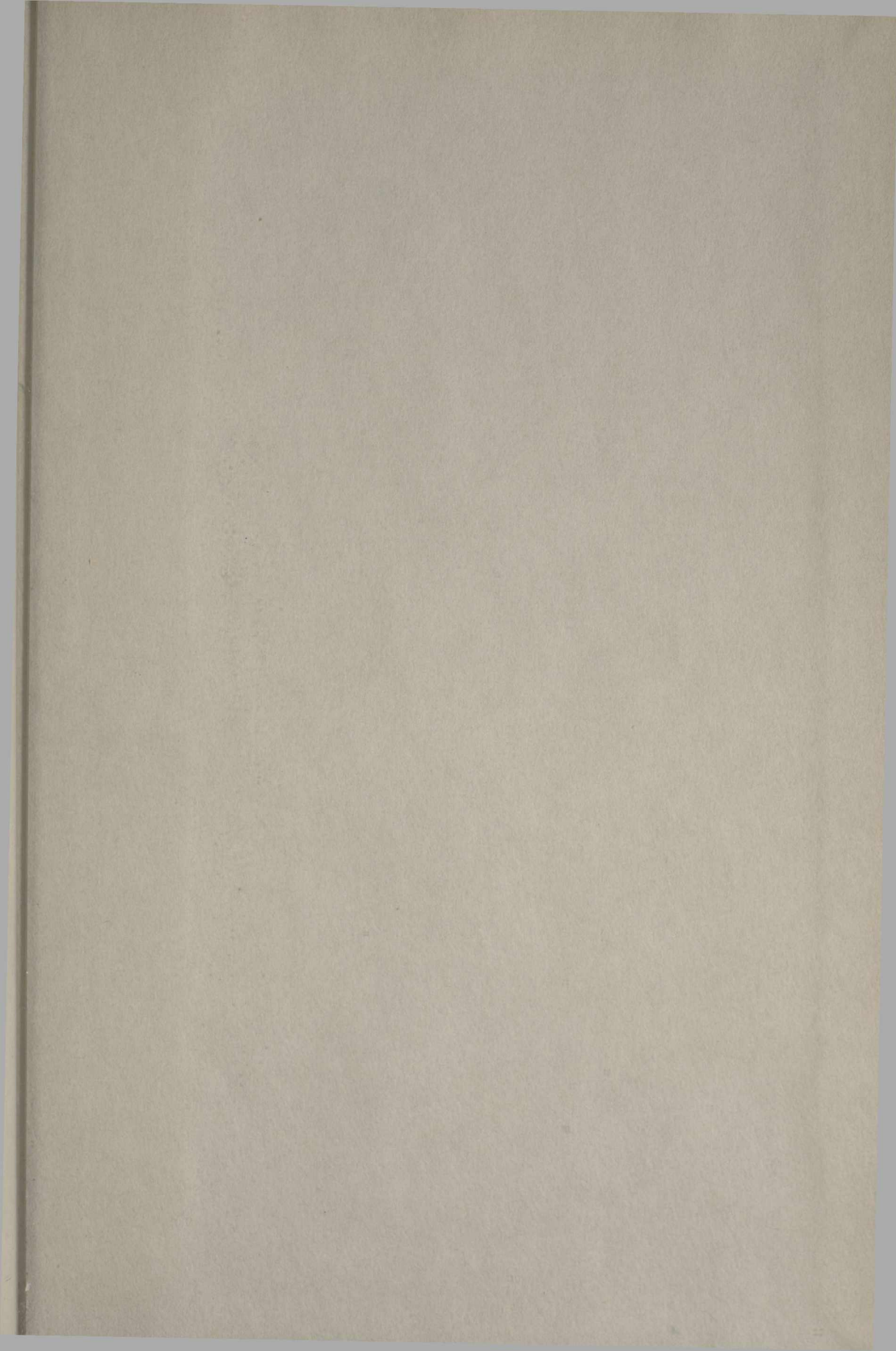


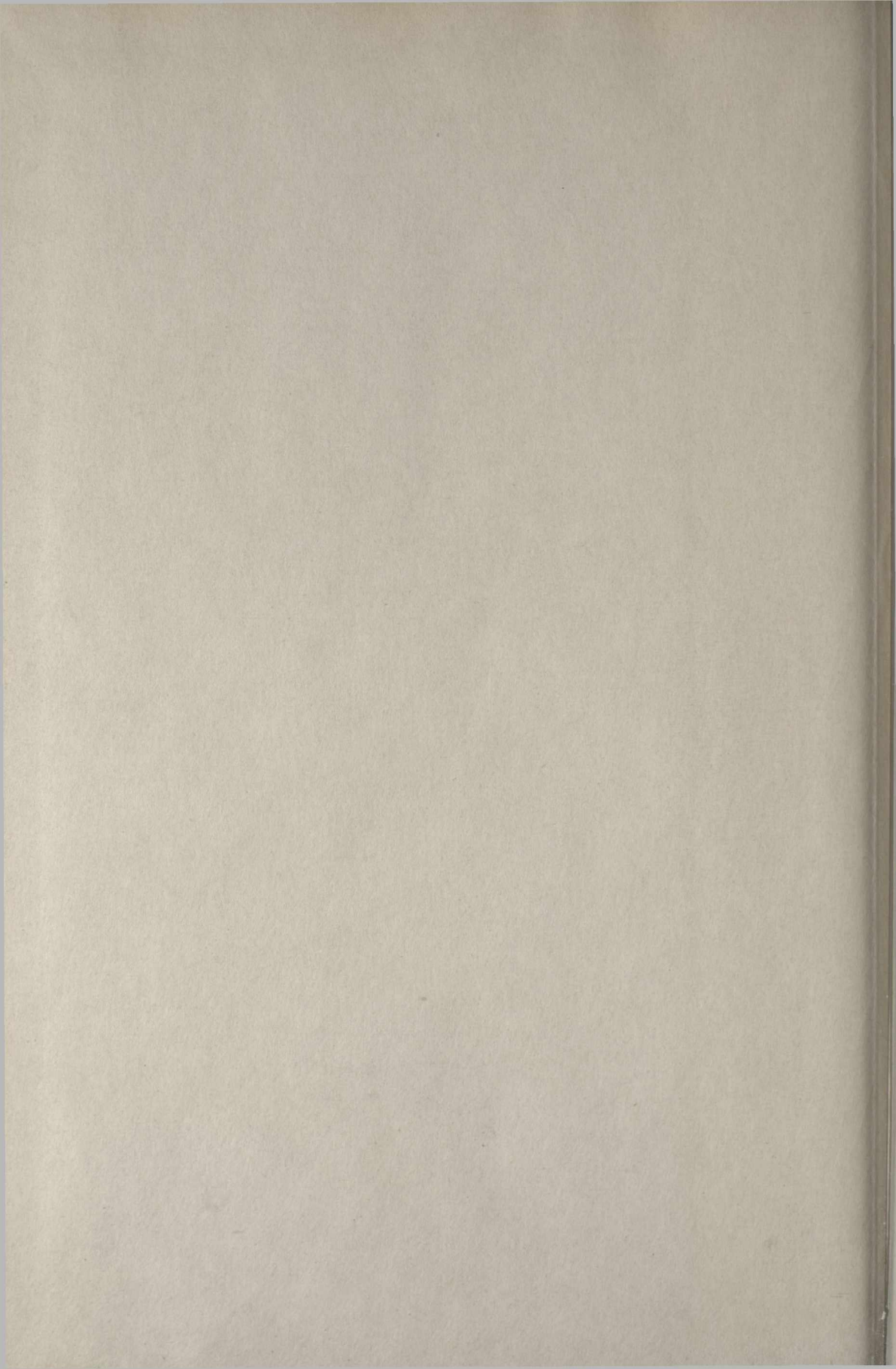












Fellé par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

