APPENDICE

AU

SOIXANTE-DEUXIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

DOMINION DU CANADA

SESSION FÉVRIER-JUIN 1925

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1925

LISTE DES APPENDICES, SESSION FÉVRIER-JUIN 1925

N° 1.—Comité spécial nommé pour étudier le bill n° 2, Loi modifiant la Loi de 1921 concernant le droit d'auteur et apportant des sanctions à certaines de ces dispositions, et pour faire rapport de ses conclusions.—Fait rapport sur le bill n° 2, modifié par le comité; présente pour l'information de la Chambre copie des procès-verbaux et témoignages entendus par le comité; et recommande que ses procès-verbaux et les témoignages entendus soient indexés et imprimés comme appendice aux Journaux de la présente session du parlement et qu'on les publie sous forme de livres bleus pour distribution. *Pas imprimé.* *Voir* Journaux, pages 372, 377.

N° 2.—Comité permanent des chemins de fer et des navires marchands possédés, exploités et contrôlés par l'Etat,—Recommande dans son troisième et dernier rapport que ses procès-verbaux et les témoignages entendus par le comité soient imprimés comme appendice aux Journaux de la Chambre. *Imprimé.* *Voir* Journaux, pages 425, 427.

N° 3.—Comité spécial nommé pour étudier la résolution visant à donner au gouvernement du Canada le contrôle sur certains tarifs océaniques,—Recommande dans son sixième et dernier rapport que l'ordre de renvoi, les rapports, les procès-verbaux et les témoignages entendus par le comité soient imprimés comme appendice aux Journaux de la présente session de la Chambre, et présente, pour l'information de la Chambre, copie de ses procès-verbaux et des témoignages entendus ainsi que certains documents. *Pas imprimé.* *Voir* Journaux, pages 432-436.

N° 4.—Débats de la Chambre des Communes, Rapport de l'éditeur des,—Recommandant que les fonctionnaires compétents prennent les mesures nécessaires pour informer le grand public que l'édition non revisée des Débats de la Chambre est à la disposition de ceux qui veulent s'y abonner, et présentant avec le dit rapport copies des formules imprimées affectées à cet usage. *Voir le rapport* aux Journaux, page 463. Les formules ne sont *pas publiées* dans les Appendices.

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SPÉCIAL PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DES NAVIRES MARCHANDS

POSSÉDÉS, EXPLOITÉS ET CONTRÔLÉS PAR L'ÉTAT

SESSION 1925

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1925

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SPÉCIAL PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DES NAVIRES MARCHANDS

POSSÉDÉS, EXPLOITÉS ET CONTRÔLÉS
PAR L'ÉTAT

SESSION 1925

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1925

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Membres du comité	iv
Ordre de renvoi	v
Rapports du comité	vi
Procès-verbaux	xi
Témoignages	1
Index analytique des témoins	243

MEMBRES DU COMITÉ

EULER, M. W. D., *président*

Messieurs:

CANNON, L.
DRAYTON, sir HENRY
DRUMMOND, J. D. F.
GRAHAM, l'hon. G. P.
HARRIS, J. H.
JELLIFF, L. H.
JONES, G. B.

Messieurs:

KYTE, G. W.
MACKINNON, D. A.
MILNE, R.
RINFRET, F.
ROBICHAUD, J. G.
STEWART, C. W. (*Humboldt*)
STORK, A.

JOHN T. DUN,
Greffier du comité.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, le 20 février 1925.

Résolu,—Que la règle 10 de la Chambre des Communes, touchant la nomination des comités spéciaux permanents de la Chambre, soit modifiée par l'adjonction, aux comités actuels de la Chambre et pour la session courante, d'un comité des chemins de fer et des navires marchands possédés, exploités et contrôlés par l'Etat, auquel seront soumises les estimations des chemins de fer Nationaux du Canada et de la marine marchande du gouvernement canadien pour la session courante, et qui les étudiera et fera rapport à la Chambre. La présente résolution ne sera pas cependant interprétée au sens de diminuer d'une façon quelconque le plein droit de discussion en comité général.

Que ledit comité soit composé comme suit: MM. Cannon, Drummond, Drayton, Euler, Graham, Harris, Jelliff, Jones, Kyte, Mackinnon, Milne, Rinfret, Robichaud, Stewart (Humboldt) et Stork.

Copie conforme..

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

JEUDI, le 5 mars 1925.

Ordonné,—Que l'ordre de la Chambre renvoyant les crédits supplémentaires, 1925-26, concernant les prêts à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et à la Marine marchande du Canada, limitée, déposés sur la Table de la Chambre lundi le 16 février, au comité des Subsides, soit rescindé, et que lesdits crédits soient référés au comité spécial permanent des Chemins de fer et des navires marchands possédés, exploités et contrôlés par le gouvernement.

Copie conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

MERCREDI, le 22 avril 1925.

Ordonné,—Que les procès-verbaux et témoignages du dit comité soient imprimés de jour en jour pour l'usage des membres du comité et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Copie conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

PREMIER RAPPORT

22 avril 1925.

Le comité spécial permanent des chemins de fer et navires marchands possédés, exploités et contrôlés par l'Etat a l'honneur de présenter son premier rapport:

Votre comité recommande que ses procès-verbaux et dépositions soient imprimés de jour en jour pour l'usage des membres du comité, et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Le tout respectueusement soumis,

W. D. Euler,
président.

DEUXIEME RAPPORT

10 juin 1925.

Le comité spécial permanent des chemins de fer et des navires marchands possédés, exploités ou contrôlés par le Gouvernement a l'honneur de présenter son deuxième rapport comme suit:

Votre comité a examiné le crédit 378 qui prévoit

"Un prêt à la "Marine marchande du gouvernement canadien limitée", remboursable à demande avec intérêt à un taux à fixer par le Gouverneur en conseil aux conditions que le Gouverneur en conseil peut déterminer, prêt à employer au paiement:

"(*a*) Des déficits d'exploitation de la compagnie et des navires placés sous le contrôle de la compagnie pendant l'exercice finissant le 31 mars 1926.

(*b*) De la dépense de capital relative aux navires placés sous le contrôle de la compagnie. . . . . $668,000"

et il a examiné le bilan de l'exploitation ainsi que l'état des recettes de la compagnie pour l'année terminée le 31 décembre 1924. Votre comité constate que le résultat net de 1924 a augmenté de $423,412 sur celui de 1923, malgré la dépression du commerce mondial.

Votre comité partage le sentiment exprimé par le président des chemins de fer Nationaux que pendant l'année prochaine la situation de la marine marchande du gouvernement canadien va s'améliorer sensiblement et il signale le fait que la somme requise dans le budget pour l'année finissant le 31 mars 1926 est de $668,000, dont $600,000 vont servir à combler les déficits et $68,000 à supporter les dépenses de capital, tandis que le montant inclus dans le budget pour l'année terminée le 31 mars 1925 était de $900,000 et ne devait servir qu'à payer les déficits.

En conséquence, votre comité est d'opinion unanime que le montant demandé pour l'année courante, savoir: $668,000, devrait être voté par la Chambre.

Au cours de son enquête, votre comité a discuté plusieurs questions sur lesquelles il croit devoir attirer l'attention de la Chambre:—

Service de l'Atlantique

Le service de l'Atlantique comprend les divisions suivantes:

Royaume-Uni

Service semi-mensuel à Cardiff et Swansea de Montréal (en été) et de Saint-Jean, N.-B. (en hiver) effectué avec quatre vapeurs du type de 8,100 tonnes.

Service de dix jours à Londres et Anvers effectué avec cinq vapeurs du type de 5,100 tonnes partant de Montréal (en été) et de Saint-Jean, N.-B. (en hiver).

Relativement à ces services en destination du Royaume-Uni, plusieurs témoignages concernaient le développement du commerce de la viande réfrigérée et d'autres produits des fermes et des pêcheries, pour lequel il faut des réfrigérateurs; et votre comité remarque que le président du chemin de fer National-Canadien veut consulter les autres compagnies de navigation faisant le service entre Montréal et le Royaume-Uni en vue d'en arriver à choisir un taux pour le transport de ces produits.

Antilles anglaises

Service semi-mensuel à St-Kitts, Antigua, Barbade, Trinidad et Demerara effectué avec quatre vapeurs du type de 4,400 tonnes partant de Montréal en été, et avec trois vapeurs partant d'Halifax en hiver.

Un service pour les passagers et le fret sera maintenu trois fois par semaine aux Bermudes, à Nassau, Kingston et à Belize au moyen de vapeurs de 5,100 tonnes.

Dans le rapport de l'an dernier votre comité attira l'attention sur le fait que ce dernier service a été, depuis le commencement, et est actuellement maintenu par les vapeurs *Canadian Fisher* et *Canadian Forester*, de 5,100 grosses tonnes, et a été établi à la demande du gouvernement aux termes du contrat passé à Ottawa au mois de juin 1920, alors que le gouvernement s'engagea à établir un service semi-mensuel pour le transport du fret, du courrier, et des passagers entre le Canada, les Bahamas, la Jamaïque et le Honduras britannique, aux conditions suivantes—le contrat devant rester en vigueur pendant dix ans:—

> "1. Le poids mort des vapeurs ne devra pas être inférieur à 3,500 tonnes et leur vitesse à dix nœuds à l'heure; ils devront pouvoir loger de 15 à 20 passagers de première classe et être munis d'entreponts.
>
> 2. Ces vapeurs devront partir des ports canadiens et se rendre à Belize, au Honduras britannique, faire escale à Nassau, aux Bahamas, et à tel port ou ports de la Jamaïque selon les besoins, et arrêter au retour à tel port ou ports de la Jamaïque selon les besoins, et à Nassau."

D'après les témoignages entendus, il n'y a pas de doute que le commerce entre le Canada et les Antilles mérite toute notre attention, car il semble possible d'y développer un trafic considérable. Le Canada est en mesure de répondre à presque tous les besoins du commerce des Antilles, et celles-ci peuvent lui fournir en échange presque tous les produits des tropiques. Des pays autres que le Canada y font un gros volume d'affaires, que nous croyons pouvoir attirer chez nous si un service moderne de transport océanique est établi.

Nous attirons l'attention sur le fait que dans son dernier rapport votre comité a exprimé l'opinion que le commerce entre le Canada et les Antilles pourrait être notablement et avantageusement accru si des navires modernes munis de compartiments frigorifiques pouvaient être employés pour le transport des bananes et autres fruits qui pourraient être mis en vente au Canada en les important directement par voie des ports canadiens plutôt que par voie des ports des Etats-Unis, comme la chose se fait présentement; mais naturellement ce commerce ne peut être obtenu sans navires plus rapides munis d'installations frigorifiques.

Australie

Un service mensuel entre Halifax ou Montréal et Brisbane, Sydney, Melbourne et Adelaide, ayant affecté au service trois navires-types de 8,400 tonnes et deux de 10,500 tonnes.

Nouvelle-Zélande

Un service mensuel entre Halifax ou Montréal et Auckland, Wellington, Lyttleton et Dunedin ayant quatre navires-types de 8,400 tonnes.

Terre-Neuve

Un service trihebdomadaire entre Halifax, en hiver, et Montréal, en été, et Saint-Jean, Terre-Neuve, par voie de Charlottetown, I. P.-E., en été. Ce service est effectué par un navire-type de 2,800 tonnes.

Intercôtier et Oriental

Intercôtier

Service mensuel de Halifax et Montréal, en hiver et en été respectivement, à Vancouver, effectué par six navires-types de 8,400 tonnes.

Oriental

Conjointement avec le service intercôtier les navires plus haut mentionnés après avoir atteint Vancouver passent par l'Orient faisant escale à Yokohama et Shanghaï.

Nolisements et grain

Au cours de la saison de navigation sur le Saint-Laurent, deux navires-types de 3,750 tonnes furent nolisés pour le transport du bois à pâte entre les ports du golfe et du fleuve.

Deux navires-types de 3,750 tonnes furent nolisés pour le transport des pommes de terre entre les ports de l'île du Prince-Edouard et ceux des Etats-Unis sur le littoral de l'Atlantique.

Un navire-type de 4,400 tonnes fut nolisé pour le transport du soufre de Galveston aux ports de la Colombie-Britannique. La quantité transportée fut de 3,204 tonnes.

Grands Lacs

Durant la saison d'été un service est maintenu entre les ports sur les Grands-Lacs avec six navires-types de 3,400 tonnes et deux navires-types de 3,750 tonnes. La quantité totale du grain qui a été transportée s'est chiffrée à 10,950,474 boisseaux.

Service du Pacifique

Les services du Pacifique comprennent les suivants:

Service côtier du Pacifique

Un service hebdomadaire est maintenu de Vancouver à Astoria, San-Pedro et San-Francisco avec quatre navires-types de 3,750 tonnes.

En outre du service susmentionné, la marine marchande du gouvernement canadien maintient pour le compte de la *Grand Trunk Pacific Coast Steamship Company* un service de trois navires, comme suit:—

Les navires *Prince Rupert* et *Prince George* faisant le service entre Vancouver, Powell River, Ocean-Falls, Swanson-Bay, Prince-Rupert, Anyox et Stewart, et le

Navire *Prince John* entre Vancouver, l'île Queen-Charlotte et Prince-Rupert.

Aucun service, cependant, n'a été établi pour le commerce de l'Alaska, bien que les perspectives de développement du commerce de ce côté-là semblent pleines de promesses.

Royaume-Uni

Un service mensuel de Vancouver aux ports de la côte occidentale du Royaume-Uni est maintenu à l'aide de quatre navires-types de 8,400 tonneaux.

Australie

Un service bimensuel est maintenu de Vancouver à Sydney et à Melbourne à l'aide de deux navires-types de 4,400 tonneaux.

Nouvelle-Zélande

Les navires indiqués ci-dessus font de Auckland un port d'escale.

SERVICE INTERCÔTIER ET ORIENTAL

Service intercôtier

Conjointement avec le service oriental, les navires, après avoir atteint Vancouver, se rendent aux ports de l'Atlantique de Halifax ou de Montréal, le service étant établi par les six navires du service oriental.

Service oriental

Un service mensuel de Vancouver à Yokohama et à Shanghai est maintenu à l'aide de six navires-types de 8,400 tonneaux.

Londres et Anvers

Un service cinq fois la semaine est maintenu de Vancouver à Londres et à Anvers à l'aide de trois navires-types de 8,400 tonneaux.

Votre comité soumettra, pour la gouverne de la Chambre des Communes, en même temps que son prochain rapport final une copie de la preuve relative à l'étude qu'il a faite des crédits de la Marine marchande du Canada de même que ceux des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le tout respectueusement soumis.

W. D. EULER,
Président.

TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

11 juin 1925.

Le comité spécial permanent des chemins de fer et des navires marchands possédés, exploités et contrôlés par le gouvernement a l'honneur de soumettre son troisième et dernier rapport:

Votre comité auquel on avait soumis, pour qu'il les étudiât et fît rapport à la Chambre, les crédits des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Marine marchande du Canada a tenu neuf séances au cours desquelles il a interrogé divers témoins, y compris Sir Henry Thornton, K.B.E., président du bureau d'administration; le major Graham A. Bell, C.M.G., sous-ministre des Chemins de fer et Canaux; Gérard Ruel, C.R., vice-président et avocat général; S. J. Hungerford, vice-président, division de l'exploitation et de la construction; J. E. Dalrymple, vice-président, division du trafic et des messageries; W. D. Robb, vice-président et directeur de l'assurance, des terres, du télégraphe, de la colonisation, de la propagande, etc.; R. C. Vaughan, vice-président, de la division des achats et du matériel; C. B. Brown, ingénieur en chef, division de l'exploitation; T. H. Cooper, vérificateur général; Dr W. J. Black, directeur de la colonisation et de la propagande; R. B. Teakle, gérant général, Marine marchande du Canada; J. P. Doherty, gérant du trafic, Marine marchande du Canada et R. A. C. Henry, directeur du service économique.

Votre comité a étudié avec beaucoup de soin les détails des états de l'exploitation de la compagnie et, se basant sur la preuve établie, est d'avis que l'on a entretenu, de la manière habituelle et nécessaire, la voie permanente, les structures et le matériel.

Le crédit nº 377 du budget stipule un prêt de $60,000,000 pour faire face aux dépenses de la compagnie pour l'année financière se terminant le 31 mars 1926. Au cours de ses séances, votre comité a reçu avis de l'administration du chemin de fer que ce crédit avait été préparé dans la première partie de l'année, mais que depuis, le montant a été corrigé, et maintenant l'administration est d'avis que la somme de $50,000,000 suffira. D'après la preuve entendue, votre comité est d'opinion que le montant de $50,000,000 est nécesssaire pour les besoins de la compagnie au cours de l'année courante.

Nous avons entendu nombre de témoignages au sujet des activités du National-Canadien relativement à l'immigration et la colonisation. Votre comité croit que dans l'intérêt du pays et du réseau du chemin de fer National-Canadien, les activités de ce dernier au sujet de l'immigration ne doivent pas empiéter sur celles du gouvernement, et que ce dernier doit suivre une politique d'immigration active.

Votre comité a appris que l'administration du réseau National-Canadien a étudié sérieusement au cours de l'année écoulée la question de réduire le capital nominal du chemin de fer, et attire l'attention sur la déclaration du président qu'un plan est en cours de préparation et sera présenté à l'étude du Parlement au cours de la prochaine session.

Votre comité remarque dans le rapport de l'administration du National-Canadien qu'un arrangement a été conclu par lequel une compagnie française devient locataire de la propriété de Paris pour une période de quarante ans, d'après des conditions qui prévoient le paiement au National-Canadien d'un loyer représentant 5 p. 100 du capital placé sur cette propriété, et en sus réserve gratuitement un espace de 200 mètres carrés pour les bureaux du chemin de fer, le locataire devant payer les frais d'aménagement de l'édifice, les taxes sur toute la propriété pour la durée entière du bail, les améliorations qui seront faites à la propriété devant revenir au National-Canadien à l'expiration du bail.

Votre comité attire l'attention sur le fait qu'au cours de l'année dernière on a considérablement réduit les dépenses pour l'outillage ainsi que sur la déclaration du président à l'effet que présentement on n'anticipe pas de déboursés importants pour les services des marchandises et des voyageurs.

Votre comité appelle aussi l'attention sur la concurrence croissante des autobus et des auto-camions et recommande que les chemins de fer étudient avec soin les moyens de faire face à la situation qui en découle.

Votre comité recommande que, pour les fins de taxation, toutes les lignes régies par le réseau National soient considérées comme la propriété du réseau, afin de faire disparaître le traitement injuste dont souffre présentement les chemins de fer Intercolonial, de l'île du Prince-Edouard et Transcontinental.

Votre comité constate avec satisfaction que les chemins de fer Nationaux gagnent la confiance et les bonnes dispositions du public par l'excellence de leur service et la courtoisie exercée vis-à-vis des clients. Il est évident que les employés ne négligent aucun moyen de donner satisfaction.

Votre comité désire exprimer sa satisfaction de la manière dont le président des chemins de fer Nationaux et ses fonctionnaires ont rendu témoignage devant le comité.

Ci-joint est copie des procès-verbaux et des témoignages ainsi que de certains états préparés par des fonctionnaires qui ont comparu devant le comité, et sont imprimés avec les témoignages.

Votre comité recommande que ses procès-verbaux et les témoignages entendus soient imprimés comme appendice des Journaux de la Chambre et que la règle 74 soit suspendue à cet effet.

Le tout respectueusement soumis.

W. D. EULER,
Président.

PROCÈS-VERBAUX

SALLE N° 429, CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, le 10 mars 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin.

Présents: MM. Kyte, Euler, Mackinnon, Milne, Drummond, Stewart (Humboldt), Jelliff, Robichaud—8.

Sur proposition de M. Kyte, il est

Résolu, Que M. Euler soit président du comité.

Le comité ajourne jusqu'à convocation du président.

SALLE N° 429, CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, le 22 avril 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: MM. Drayton, Euler, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Rinfret, Stewart (Humboldt)—10.

Sir Henry Thornton, président des chemins de fer Nationaux et plusieurs membres de son personnel, sont présents.

Des exemplaires du rapport annuel des chemins de fer Nationaux sont distribués aux députés présents.

Sir Henry Thornton fait un bref exposé des opérations de 1924; il est ensuite interrogé. On discute l'élimination de la concurrence inutile des chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien, la fusion des deux réseaux et la capitalisation des chemins de fer Nationaux. Sir Henry signale les mesures prises en vue de l'économie, savoir: entretien-type, diminution des achats de charbon, réduction des risques d'incendie, continuité de service pour les employés, amélioration dans l'administration des usines.

Sir Henry Drayton exprime des doutes sur la sagesse d'accroître les déboursés à titre de réclame. Sir Henry Thornton se prononce en faveur de cette dépense.

M. S. J. Hungerford, vice-président du service de l'exploitation et de la construction des chemins de fer Nationaux, parle brièvement devant le comité de l'emploi par les chemins de fer Nationaux des locomotives diesel.

Sur proposition de sir Henry Drayton, il est

Résolu, Que le comité demande à la Chambre l'autorisation de faire imprimer ses procès-verbaux et témoignages.

L'allusion faite par l'honorable M. Graham au rapport de la Marine marchande provoque une discussion sur le double travail fait par les comités qui étudient les tarifs océaniques, ce qui rend la tâche difficile aux députés qui désirent assister à leurs réunions. Le président promet de conférer avec celui du comité des tarifs océaniques pour empêcher autant que possible les réunions simultanées des deux comités.

M. Rinfret exprime, au nom de la population francophone, la satisfaction éprouvée par suite de la courtoisie manifestée par sir Henry Thornton en faisant publier une version française du rapport annuel des chemins de fer Nationaux.

M. Stewart (Humboldt) suggère que l'enquête commencée l'an dernier sur l'adjudication des contrats pour le transport des dépêches aux chemins de fer Nationaux et au Pacifique-Canadien soit reprise et demande que le président se mette en communication avec les parties intéressées.

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi pour se réunir à la convocation du président.

SALLE N° 436, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 23 avril 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: MM. Drummond, Drayton, Euler, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Rinfret, Robichaud, Stewart (Humboldt), et Stork—13.

Sir Henry Thornton et des membres de son personnel assistent à la réunion.

Sir Henry Thornton est questionné sur le chapitre des recettes figurant à la page 17 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924. Les chapitres taxe provinciale, hôtels, service des wagons-restaurants et dettes sont longuement étudiés.

Le major G. A. Bell, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, et M. T.-H. Cooper, vérificateur général des chemins de fer Nationaux, répondent à de nombreuses questions.

On termine l'examen du chapitre des recettes.

Sur proposition de M. Stork, il est

Résolu, Que le comité se réunisse demain à 11 heures du matin.

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi jusqu'à demain à 11 heures du matin.

SALLE N° 436, CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, le 24 avril 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: MM. Cannon, Drummond, Drayton, Euler, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Rinfret, Robichaud, Stewart (Humboldt) et Stork—12.

Sir Henry Thornton et des membres de son personnel assistent à la réunion.

Les recettes et les dépenses d'exploitation et les dépenses d'exploitation du chemin de fer, indiquées aux pages 18 et 19 respectivement du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924, sont examinées.

On discute à fond les articles 101 (marchandises) et 212 (traverses).

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi jusqu'au mardi 28 avril à 11 heures du matin.

SALLE N° 436, CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, le 28 avril 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: MM. Drummond, Drayton, Euler, Graham, Harris, Jelliff, Mackinnon, Rinfret, Robichaud, Stewart (Humboldt), et Stork—11.

On reprend l'examen de l'article 212 (traverses), chapitre des dépenses d'exploitation du chemin de fer, indiquées à la page 19 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924. M. Stewart (Humboldt) interroge M. Vaughan sur le sujet.

Le comité interroge MM. Hungerford, Brown, Cooper et Henry sur les divers articles figurant à la page 19, y compris les rails, le ballast, la pose des rails, le régalage et l'électrisation des lignes.

On complète l'examen de la page 19 à l'exception des articles 274 (blessures aux personnes) et 276 (impressions et papeterie).

Le comité ajourne jusqu'à convocation du président.

SALLE N° 424, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI le 30 avril 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: Sir Henry Drayton et MM. Euler, Graham, Harris, Jelliff, Jones, Kyte, Mackinnon, Milne, Rinfret, Robichaud, Stewart (Humboldt), et Stork —13.

Sir Henry Thornton et des membres de son personnel assistent à la réunion.

M. Henry, directeur du bureau de l'économie, chemins de fer Nationaux dépose les rapports demandés par le comité et portant sur:

Hôtel de Regina, opinion légale, M. Chisholm, conseil général adjoint, Chemins de fer Nationaux;

Lignes occidentales du Grand-Tronc, tonnage-recette, 1923 et 1924;

Travaux accomplis sur les divers embranchements, 1924;

Arrérages de taxes sur chemin de fer pour chaque région, 1924.

Sir Henry Thornton dépose les rapports demandés par le comité et portant sur:

Hôtels, sommes investies et résultats des opérations, 1924;

Intérêt sur dette consolidée, rapport détaillé;

Service des wagons-lits et des wagons-restaurants, nombre de Canadiens et d'Américains qui y sont employés;

Intérêt sur les sommes affectées à la construction, 1924, imputable sur le capital et crédité au compte du revenu;

Viaducs en bois, 31 décembre 1924, et frais de remplacement des viaducs et ponts en bois, 1924;

Rails;

Ballast entre le Dominion et Vaudreuil, pourcentage du capital et de l'entretien;

Surintendance (Classement des recettes et des dépenses d'exploitation des chemins de fer à vapeur, prenant effet le 1er juillet 1915);

Ponts, viaducs et ponceaux (Classement des sommes investies dans la voie et l'outillage des chemins de fer à vapeur, prenant effet le 1er juillet 1914);

Ponts, viaducs et ponceaux (Classement des recettes et des dépenses d'exploitation des chemins de fer à vapeur, prenant effet le 1er juillet 1915).

M. J. E. Dalrymple, vice-président, service du trafic et des messageries, chemins de fer Nationaux, dépose un rapport antérieurement demandé par le comité démontrant la réduction approximative des recettes de l'année 1923 résultant de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau; il dépose aussi les tarifs des trains spéciaux des cirques demandés par le comité (pas imprimé):

Le comité examine les dépenses du trafic figurant à la page 20 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924.

M. W. D. Robb, vice-président, service de la colonisation, le docteur W. J. Black, directeur de la colonisation et de la propagande, et M. Dalrymple aident sir Henry Thornton à fournir les renseignements requis.

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi pour se réunir à la convocation du président.

Salle n° 429, Chambre des Communes,

Jeudi, le 7 mai 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: MM. Drummond, sir Henry Drayton, Euler, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Rinfret, Robichaud, Stewart (Humboldt) et Stork—12.

Sir Henry Thornton et des membres de son personnel assistent à la réunion.

Le président signale le désir exprimé à une réunion antérieure du comité par M. Stewart (Humboldt) au sujet de la tenue d'une conférence entre le comité, les deux compagnies de chemin de fer et les fonctionnaires du ministère des Postes pour discuter l'adjudication des contrats pour le transport des dépêches. M. Stewart annonce qu'il a appris depuis que les fonctionnaires des Postes ne sont pas prêts à discuter la question.

Le comité reprend l'examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924, commençant par l'article 275 (assurance) à la page 19. Sir Henry Thornton fait des remarques détaillées au sujet du service de l'assurance des chemins de fer Nationaux et des moyens employés pour pratiquer l'économie.

Sir Henry Drayton et M. Harris s'absentent pour assister au caucus conservateur.

On discute l'entretien de l'outillage figurant à la page 20 du rapport annuel (articles 301-337) ainsi que les articles de la page 21 (Voie ferrée de transport).

M. Stewart (Humboldt) donne lecture de deux lettres concernant les suspensions et les modestes gages payés aux usiniers des chemins de fer Nationaux. Sir Henry Thornton donne de longues explications.

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi pour se réunir à la convocation du président.

SALLE N° 429, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 12 mai 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: Sir Henry Drayton, MM. Euler, Graham, Harris, Jelliff, Jones, Kyte, Mackinnon, Milne, Stewart (Humboldt) et Stork—11.

Sir Henry Thornton et des membres de son personnel assistent à la réunion.

Le comité examine les articles figurant aux pages 22 et 23 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924.

Deux rapports, savoir:

"Emploi du produit des émissions d'obligations garanties, 1924," et "Entretien de l'outillage—Fonds de réserve de 1923 et 1924," antérieurement fournis à sir Henry Drayton par MM. Henry et Cooper sont portés aux archives.

M. Harris dépose devant le comité un calendrier de poche des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924, portant au bas l'inscription "Fait aux E.U.A."

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi jusqu'à demain à 11 heures du matin.

SALLE N° 429, CHAMBRE DES COMMUNES,

MERCREDI, le 13 mai 1925.

Le comité se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: Sir Henry Drayton, MM. Euler, Harris, Jelliff, Mackinnon, Milne, Robichaud, Stewart (Humboldt) et Stork—9.

Sir Henry Thornton et des membres de son personnel assistent à la réunion.

Sir Henry Thornton dépose aux archives les rapports suivants antérieurement demandés par le comité, savoir:

1. Itinéraires où circulent des wagons uniques, 1925.
2. Wagons munis de lits.
3. Rails neufs achetés et posés, 1923-24.
4. Rails posés—Compte 214.
5. Autre matériel de voie—Compte 216.
6. Service du trafic, liste des employés postés hors la voie.
7. Service du trafic, dépenses des agences excédant $20,000, 1924.
8. Bureaux européens de colonisation, dépenses, 1924.
9. Service de radiophonie, dépenses à compte du capital, 1924.
10. Service de radiophonie, dépenses courante, 1924.
11. Tonnes brutes par train, années 1924 et 1925.
12. Blessures aux personnes, pourcentage de la recette brute—Compte 420.
13. Proportion des expéditions de blé exporté des ports canadiens du Pacifique en Orient, au Royaume-Uni et en Europe.

M. Mackinnon propose:

"Que l'on incorpore dans le rapport à la Chambre ce qui suit:

On a soumis à l'examen de votre comité le crédit n° 377 du budget de 1925-26, savoir: Prêts à la Compagnie des chemins de fer Nationaux, $60,000,000".

Les fonctionnaires de la compagnie ont informé votre comité au cours de ses séances, que ce crédit avait été préparé au début de l'année, mais que depuis on avait revisé les crédits et qu'on était d'opinion que la somme de $50,000,000 serait suffisante.

Ce crédit a été discuté en détail par votre comité et approuvé.

Votre comité recommande donc au gouvernement qu'il est désirable de retrancher de ce crédit la somme de $10,000,000."

Sir Henry Drayton demande des détails sur le crédit originel et le crédit revisé portant le n° 377. La proposition de M. Mackinnon est réservée.

On termine l'examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1924 à l'exception des détails demandés par sir Henry Drayton.

On commence l'examen du Sixième rapport annuel (1924) de la marine marchande du gouvernement canadien, limitée. Le débat porte sur la possibilité de créer un trafic de viande frigorifiée avec la Grande-Bretagne.

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi jusqu'à 10 heures du matin demain.

Salle n° 429, Chambre des Communes,

Jeudi, le 14 mai 1925.

Le comité se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Présents: Sir Henry Drayton, MM. Euler, Graham, Harris, Jelliff, Kyte, Mackinnon, Milne, Rinfret, Stewart (Humboldt) et Stork—11.

Sir Henry Thornton et des membres de son personnel assistent à la réunion.

Conformément à la demande faite hier par sir Henry Drayton un rapport est déposé aux archives indiquant les réductions opérées dans les crédits des chemins de fer Nationaux à la suite desquelles il est proposé de réduire le crédit n° 377 du budget de 1925-26 de $60,000,000 à $50,000,000.

M. Gerard Ruel, C.R., vice-président et conseil général, chemins de fer Nationaux, réponde à quelques questions de droit concernant l'hôtel de Regina.

Un débat a lieu au sujet des approvisionnements de charbon venant des mines d'Alberta; émissions des chemins de fer Nationaux en vue du remboursement; transport des viandes frigorifiées des provinces maritimes; conditions de travail sur les navires de la Marine marchande de l'Etat.

La proposition faite hier par M. Mackinnon au sujet du crédit n° 377 du budget de 1925-26 est adoptée et il est en conséquence.

Résolu, Que l'on incorpore ce qui suit au rapport à la Chambre:—

On a soumis à l'examen de votre comité le crédit n° 377 du budget de 1925-26, savoir: Prêts à la compagnie des chemins de fer Nationaux, $60,000,000.

Les fonctionnaires de la compagnie ont informé votre comité au cours de ses séances, que ce crédit avait été préparé au début de l'année, mais que depuis on avait revisé les crédits et qu'on était d'opinion que la somme de $50,000,000 serait suffisante.

Ce crédit a été discuté en détail par votre comité et approuvé.

Votre comité recommande donc au gouvernement qu'il est désirable de retrancher de ce crédit la somme de $10,000,000."

M. Rinfret propose et il est

Résolu, Que ce qui suit soit incorporé au rapport du comité à la Chambre: Votre comité a examiné le crédit n° 378 du budget de 1925-26, savoir: "Prêt à la marine marchande de l'Etat, limitée, $668,000.00."

Votre comité approuve le crédit 378.

M. Jelliff soumet un état comparatif préparé pour lui par le ministère de l'Intérieur, indiquant:

(i) terres offertes en vente en 1922 par la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux;

(ii) prix moyen des terres vendues par le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux pendant les années 1905, 1910, 1915, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924.

Renseignements portés aux archives avec la permission du comité.

Le comité se forme en séance délibérative et les journalistes et les sténographes officiels se retirent.

M. Mackinnon propose et il est

Résolu, Que les députés suivants forment un sous-comité chargé de préparer le rapport que l'on présentera à la Chambre, savoir: MM. Euler, Stewart (Humboldt), Rinfret et Harris, et que le rapport préparé soit soumis à l'approbation du comité plénier.

M. Jelliff dit qu'il apprécie la franchise déployée par sir Henry Thornton et les autres témoins aux séances du comité.

M. Stork fait des commentaires élogieux à l'adresse des chemins de fer Nationaux au sujet de sa participation à l'exposition de Wembley, Londres, Angleterre, et il en félicite la direction.

Le président rend hommage aux témoins pour leur désir manifeste de fournir tous les renseignements possibles et pour les réponses intelligentes aux questions posées.

M. Stewart (Humbolt) exprime l'opinion que nulle des sept différentes lignes américaines sur lesquelles il a voyagé pendant les derniers douze mois ne donne un service égal aux chemins de fer Nationaux.

M. Mackinnon dit combien les Canadiens doivent être fiers de l'administration et du service des chemins de fer Nationaux.

Sir Henry Thornton remercie le comité en son nom et au nom de ses collègues de ses paroles flatteuses.

Le comité ajourne à 1 heure de l'après-midi pour se réunir à la convocation du président.

Salle n° 429, Chambre des Communes,

Mercredi, le 10 juin 1925.

Le comité se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Euler, président.

Examen du rapport à la Chambre

Le sous-comité nommé le 14 mai dernier présente à l'approbation du comité des textes de rapports relatifs à la marine marchande et aux chemins de fer Nationaux, lesquels, après examen et modification, sont adoptés.

Le comité ajourne.

COMPTE RENDU DES TÉMOIGNAGES

SALLE DE COMITÉ 492,

CHAMBRE DES COMMUNES,

LE MERCREDI 22 avril 1925.

Le Comité permanent des Chemins de fer Nationaux et des Navires Marchands s'est réuni à 11 heures de l'avant-midi, sous la présidence de M. Euler, président.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais bien dire que le Comité se compose des mêmes membres que l'an dernier, si ce n'est de feu M. Gauvreau dont nous déplorons tous la mort, et qui a été remplacé par M. Cannon. L'an dernier nous avons d'abord étudié les crédits de la Marine Marchande. Ce rapport n'est pas encore imprimé mais il le sera dans quelques jours alors que nous pourrions aborder cette question. Quant au programme à suivre cette année pour l'expédition de nos travaux, la chose est absolument entre vos mains. Quelqu'un a suggéré que nous suivions le même ordre que celui que nous avons suivi l'an dernier, c'est-à-dire que nous entendions, à titre de rapport préliminaire, un résumé ou rapport, ou encore une description générale des travaux par le président des chemins de fer, Sir Henry Thornton. Cette question toutefois relève du comité à qui il appartient de faire des suggestions indiquant la manière dont vous désirez procéder, ou peut-être même du ministre.

L'honorable M. GRAHAM: Conduisez vous-même votre comité.

Le PRÉSIDENT: Je ne vous demande pas de conduire le comité. Je ne fais que demander des suggestions. Si le comité ne fait lui-même aucune suggestion, je proposerais que nous fournissions à Sir Henry Thornton l'occasion de nous donner un bref aperçu général de toute la situation.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le Président et Messieurs: Je ne sais trop s'il me reste beaucoup à ajouter à ce que contient le rapport annuel. Ce rapport est assez complet, non seulement au point de vue des renseignements portant sur les questions de statistique et de finance, mais aussi au point de vue des commentaires que pourrait sembler comporter chacun des item qu'il renferme.

Permettez-moi de vous dire, toutefois, que les trois premiers mois de l'année écoulée nous permettaient d'espérer des résultats très favorables. Le chiffre des affaires accusait une augmentation considérable sur celui de la période correspondante de l'année précédente. Au poit de vue des récoltes, les perspectives étaient excellentes et tout laissait entrevoir des résultats satisfaisants, mais vers le mois d'avril les affaires commencèrent à ralentir, par suite de conditions que vous connaissez tous. Il y eut une période de dépression plus ou moins générale dans tout le Canada et, naturellement, aussi aux Etats-Unis.

Or, une forte partie de notre trafic nous vient des Etats-Unis, et, à ce propos, il serait peut-être intéressant de faire une digression et de vous faire part du fait que la cité d'Indianapolis, dans l'Indiana, n'est d'aucune manière reliée ni associée au réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, et, cependant, lors d'une visite que j'ai faite récemment dans cette cité, j'ai constaté qu'une industrie payait à elle seule environ $250,000 par année en frais de transport pour des viandes de porc en conserves expédiées à Halifax, St. John et Montréal pour fins d'exportation. Vous avez là un fait qui vous montre bien jusqu'où s'étend le trafic des chemins de fer Nationaux du Canada et que, parfois, des centres importants des Etats-Unis, n'ayant rien de commun avec le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, nous paient des montants considérables en frais de transport.

Je disais donc que l'état général des affaires sur le continent Nord-américain a eu pour résultat une diminution d'environ $17,500,000 dans le chiffre de nos recettes brutes; cet état de choses a été ressenti par la plupart des compagnies de transport sur le continent Nord-américain—nous n'avons pas été les seuls dans cette situation.

Nous avons contrebalancé cette diminution en partie, peut-être presque en entier mais pas tout à fait, en réduisant nos dépenses de $14,360,000 et de ce montant la plus grande partie, soit $10,000,000, a été économisée sur les frais de transport. Comme l'expérience en matière de chemins de fer vous a tous permis de le constater, tout ce que l'on peut économiser dans les frais de transport constitue une véritable économie, alors qu'il peut arriver qu'un peu d'argent économisé dans les frais d'entretien ne soit pas du tout une économie puisqu'il vous faudra tôt ou tard payer ce montant en y ajoutant les intérêts.

Nous avons, naturellement, réduit également nos frais d'entretien et d'outillage; quant à la question de savoir dans quelle mesure s'est effectuée cette réduction, le soin en est confié aux chefs des différentes divisions de l'administration. Nous croyons que les réductions qui ont été faites, devaient justement être faites et n'entraîneront pas de conséquences sérieuses pour le chemin de fer dans l'avenir ni aucune détérioration.

Ces quelques mots vous donnent un aperçu de nos recettes brutes et de nos dépenses.

Je puis encore ajouter qu'au point de vue général s'est manifesté pendant toute l'année le même esprit d'enthousiasme qui a animé nos employés tant supérieurs que subalternes par le passé. Je crois que de mois en mois et d'année en année nos administrateurs et nos employés se sentent plus fiers d'être attachés à notre réseau des chemins de fer Nationaux, et déploient un zèle toujours croissant à donner au public un service satsifaisant, à accomplir leur devoir consciencieusement et à attirer les affaires du côté de nos lignes, et je considère que cela constitue, peut-être plus que toute autre chose, notre actif le plus important, actif dont il est difficile de déterminer la valeur en dollars et en cents, mais qui n'en est pas moins un actif.

Je ne crois pas, monsieur le président, que je puisse ajouter quoi que ce soit. Le rapport annuel montre bien dans tous les détails les travaux et les opérations de la compagnie, mais je ne doute pas qu'il me faudra répondre à certaines questions de détail relativement à des item que l'on ne comprend pas clairement.

Sir HENRY DRAYTON: A propos du trafic qui a été retenu, que diriez-vous du trafic américain tel qu'indiqué à la page 33 du rapport? Avant d'aborder cette question, je devrais peut-être vous demander quel cas il nous faut faire des rapports alarmants des journaux de Détroit relativement à ce trafic?

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'il ne vous faut faire que bien peu de cas de ces rapports; il n'y a pas matière à inquiétude. Je serai très heureux de causer avec vous, personnellement, de cette question et de vous donner tous les détails, mais qu'il me suffise de dire qu'il n'y a rien d'alarmant pour nous ou pour la population du Canada relativement à nos intérêts.

Sir HENRY DRAYTON: Un article de journal était plutôt alarmant, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: On ne s'alarme jamais des articles des journaux, pour ma part du moins je ne m'alarme pas, et je suis convaincu que l'expérience vous a prouvé que si vous avez été effrayé par les rapports des journaux...

Sir HENRY DRAYTON: La chose suffisait pour justifier la question.

Sir HENRY THORNTON: Oui, cela suffisait pour justifier la question, et je suis content que vous l'ayez posée, mais je crois que vous comprendrez que c'est là une question qui ne devrait pas être étudiée ici.

Sir HENRY DRAYTON: Si la chose n'avait pas été ébruitée, nous n'en aurions jamais entendu parler?

Sir HENRY THORNTON: Je dis tout simplement qu'il n'y a absolument rien de nature à nous effrayer.

Sir HENRY DRAYTON: Vous contrôlez absolument la situation?

Sir HENRY THORNTON: Parfaitement. Je serai très heureux d'expliquer la situation à l'un quelconque des membres qui voudra l'entendre, en particulier.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pourriez peut-être nous donner la diminution du trafic sur le territoire américain?

Sir HENRY THORNTON: Si nous en avons fait le calcul séparément. J'obtiendrai ce renseignement.

Sir HENRY DRAYTON: Pour vous exempter ce travail, je vais me contenter de relever quelques faits saillants, parce que je n'aime pas à donner un travail trop ardu à qui que ce soit.

Sir HENRY THORNTON: Nous pourrions répondre sur le champ à plusieurs de ces questions, mais pour d'autres il nous faudra aller aux renseignements.

Sir HENRY DRAYTON: L'an dernier nous avons expédié la besogne rapidement. Vous pourriez peut-être nous donner un résumé des mesures d'économie qui pourraient être prises en adoptant ce que, à ma connaissance, l'on est en train d'adopter généralement, c'est-à-dire, l'élimination de la concurrence entre les chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien?

Sir HENRY THORNTON: Ma foi, c'est là une question à laquelle il est difficile de répondre en chiffres exacts à l'heure actuelle. M. Beatty et moi-même sommes convaincus depuis longtemps, et nous avons étudié la chose depuis des mois, que si nous pouvions faire disparaître la concurrence inutile et coûteuse, ou pour m'exprimer plus clairement, la concurrence inutile tant au point de vue du nombre des trains qu'au point de vue de la vitesse des trains, ce qui veut dire le service en termes généraux, nous pourrions économiser un fort montant d'argent.

Sir HENRY DRAYTON: Cette étude a-t-elle été poussée assez loin pour que vous puissiez nous donner quelque chose de défini à ce sujet?

Sir HENRY THORNTON: Voici où nous en sommes rendus, sir Henry: Un des moyens suggérés consistait à commencer par faire disparaître un train par jour sur chaque chemin de fer entre Montréal et Ottawa, et entre Montréal et Toronto, et il y a eu aussi d'autres suggestions mais nous avons décidé de nommer un comité (M. Beatty et moi-même), M. Beatty devant nommer deux ou trois de ses employés supérieurs et moi de même, chargé de faire une étude fouillée non seulement des trains qui devraient disparaître mais aussi relativement à toutes les autres mesures d'économie qui pourraient être adoptées.

Sir HENRY DRAYTON: Quand croyez-vous que ce comité pourra obtenir ce renseignement?

Sir HENRY THORNTON: Ma foi, je ne sais trop s'il pourra l'obtenir avant un certain temps.

Sir HENRY DRAYTON: Et pourquoi donc?

Sir HENRY THORNTON: Parce que le renseignement ne peut pas être obtenu. Je n'ai aucun objection à vous le donner.

Sir HENRY DRAYTON: Il peut nous être fourni dans un délai relativement court. Avez-vous déjà pris connaissance de la réduction dans le service des trains que j'ai moi-même préparée pour ces deux compagnies lorsque j'étais président de la Commission des Chemins de fer, pendant une période de disette de charbon?

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas eu l'avantage de prendre connaissance de ce document?

Sir HENRY DRAYTON: Je ne me rappelle plus bien combien de trains ont été retranchés du service, mais je crois qu'il y en eut 42 ou 46.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que la meilleure réponse à la question est que le Pacifique-Canadien et nous-mêmes étudiions la situation sincèrement et consciencieusement. Il est absolument impossible de dire à l'heure actuelle ce que représenteront en dollars et en cents ces mesures d'économie, mais le champ est vaste, et dès qu'il nous sera possible de faire un calcul estimatif de ces mesures d'économie, pour ma part du moins je serai certainement très heureux de fournir ce renseignement à votre comité.

Sir HENRY DRAYTON: Je me permets de vous dire que bien que la chose ait fait naître alors beaucoup de difficultés, dans une période d'environ trois mois, le public s'est très bien fait à cette situation et le trafic se faisait comme à l'ordinaire. Cela constituait une véritable inauguration. Par exemple, un train ici et un train là, cela ne porte pas à conséquence. Pouvez-vous me dire en passant combien vous coûte le service des voyageurs par train-mille?

Sir HENRY THORNTON: Naturellement, je puis vous dire que vous jouissiez alors d'un avantage—et un avantage bien justifiable—dont nous ne jouissons pas. Je comprends que vous vous trouviez alors seuls, que vous pouviez agir conformément à ce que vous croyiez être meilleur; vous n'aviez à consulter personne, vous arrêtiez vous-mêmes ce que vous vouliez faire et vous le faisiez et cela est un avantage considérable comme vous pouvez le constater vous-même.

Sir HENRY DRAYTON: Il faudra bien que le pays se décide à voir à ce que cela se fasse.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que vous avez parfaitement raison. Je partage votre avis à ce sujet.

Sir HENRY DRAYTON: Il faut que quelqu'un intervienne et voie à ce que l'argent ne soit pas gaspillé quand nous ne pouvons pas le faire.

Sir HENRY THORNTON: Tout cela dépend de la signification que vous donnez à ce mot gaspillage. Pour ma part je ne crois pas, en tant qu'il s'agisse des chemins de fer Nationaux du Canada, dans les conditions où nous nous trouvons, qu'il y a eu de l'argent de gaspillé. Il nous a fallu construire nos services, et créer un service de nature non seulement à donner satisfaction au public, mais encore à attirer le trafic sur nos lignes. C'est bien ce que doit nécesssairement faire toute entreprise d'affaires.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez demandé ce que je voulais dire par gaspillage. A l'heure actuelle tout est du gaspillage, pour n'importe quel système, qui a pour but de prendre la place d'un service de chemin de fer satisfaisant déjà établi dans le pays; en d'autres termes, toute la situation est suffisamment grave pour nous faire admettre que notre premier objet relativement au système des chemins de fer Nationaux est de fournir au public un service nécessaire et convenable et pas plus; non de lui donner un service de luxe entraînant des dépenses considérables pour des trains rapides. C'est ce que je veux dire et je suis sous l'impression que c'est ce à quoi vous arrivez.

Sir HENRY THORNTON: Le Pacifique-Canadien et nous mêmes sommes absolument d'accord dans nos efforts en vue d'avoir recours aux moyens d'économie les plus rigoureux tout en laissant au public un service convenable, et c'est ce but que nous voulons atteindre.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pourriez peut-être nous donner les augmentations faites à la dette consolidée et à la dette non consolidée de votre système en 1922?

Le PRÉSIDENT: Avant de laisser de côté cette question, permettez-moi de demander si dans le cas où les deux chemins de fer désirent éliminer les pertes ou le gaspillage, mais ne peuvent pas s'entendre sur l'élimination de certains

item—et je crois qu'il est bien possible qu'un pareil désaccord se présente—croyez-vous que les administrateurs des chemins de fer devraient consentir, dans un cas de ce genre, à un certain mode d'arbitrage?

Sir HENRY THORNTON: Pour ma part (naturellement je ne puis parler que pour moi-même) je suis toujours prêt à laisser le soin de décider de questions de ce genre à un arbitre, lorsqu'il est juste, peu importe qu'il ait de l'expérience, ou quoi que ce soit.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi la décision n'en serait-elle pas confiée à la Commission des Chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Lorsque j'emploie le mot arbitre, je veux dire un tiers que l'on suppose n'avoir aucune attache et qui ne prendrait en considération que l'intérêt public.

Sir HENRY DRAYTON: Pas n'est besoin d'établir de nouveaux tribunaux. Tout ce dont nous avons besoin, c'est une modification de la loi des chemins de fer donnant à la Commission des Chemins de fer le pouvoir de contrôler les éliminations de service tout comme elle contrôle le service régulier.

Le PRÉSIDENT: Je ne fais pas allusion à un nouveau tribunal, mais tout simplement au fait que lorsque les compagnies ne peuvent pas s'entendre il devrait exister une autorité ayant le pouvoir de trancher la question.

L'honorable M. GRAHAM: Ne croyez-vous pas que nous devrions entendre ici les administrateurs des deux chemins de fer; si vous devez étudier des questions qui ont trait au Pacifique-Canadien, pourquoi ne pas faire comparaître ici les administrateurs du Pacifique-Canadien? Les chemins de fer Nationaux ne peuvent pas vous donner des renseignements qui concernent le Pacifique-Canadien, si ce ne sont des renseignements qui viennent d'autres sources. Si vous abordez la question de coopération, question à la vérité très importante, il nous faudrait connaître les opinions des chemins de fer possédées par des compagnies particulières. C'est ce que je veux vous faire comprendre. J'ai étudié cette question avec M. Beatty au cours de l'année écoulée. C'est se placer dans une situation bien difficile que de demander à un homme qui se trouve le chef d'une entreprise particulière de déférer son jugement à une tierce partie dans le sens que nous indiquons actuellement; la chose n'est pas impossible, mais elle peut bien être nécessaire et j'aimerais d'obtenir le consentement des deux parties avant que nous n'acceptions quoi que ce soit. Supposons que je sois actionnaire du chemin de fer Pacifique-Canadien et que M. Beatty me dise que le train N° 40 rapporte des profits; il se peut que je m'oppose à permettre à la Commission des Chemins de fer de déclarer que notre train N° 40 qui rapporte de bons profits doive être retranché du service. Il nous faut agir avec prudence parce que le chemin de fer Pacifique-Canadien ne se trouve pas exactement dans la même position que celle où se trouvent les chemins de fer Nationaux du Canada. Peu importe les mesures de coopération appliquées par nous à un chemin de fer, il nous faudra les appliquer également à l'autre, ou bien il n'y aura pas coopération; en d'autres termes, je veux dire que, peu importe ce que nous fassions, il nous faut obtenir une coopération amicale des deux chemins de fer avant de pouvoir arriver à quelques résultats tangibles.

M. STEWART (Humboldt): M'est-il permis de poser une question au ministre? Le ministre serait-il prêt à suggérer des ententes entre les deux parties; est-il en mesure de conseiller au comité de demander aux représentants du chemin de fer Pacifique-Canadien de se rendre ici dans ce but, c'est-à-dire, dans le but d'établir un conseil d'arbitrage, ou quelque autre moyen comme ceux qu'a suggérés ce matin Sir Henry Drayton, afin de soumettre à l'arbitrage les questions sur lesquelles il semble être impossible d'en venir à une conclusion?

L'honorable M. GRAHAM: Je ne crois pas que nous ayons été jusqu'à dire que nous ne puissions pas en venir à une conclusion. J'ai échangé plusieurs

lettres avec M. Beatty; je crois que tout cela a le cachet personnel, mais il me montre plusieurs difficultés tout en acceptant le principe. Je crois que nous devrions agir ainsi, mais la chose n'est pas bien facile lorsque vous vous arrêtez à considérer le grand nombre de personnes qui en ressentiront le contre-coup, et je crois que le comité devrait connaître l'opinion des deux chemins de fer et non celle d'un seul.

Sir HENRY DRAYTON: La chose ne laisse pas de doute, mais cela ne constitue pas une raison nous empêchant de savoir ce qu'en pense personnellement sir Henry Thornton.

Le PRÉSIDENT: A la page XV des procès-verbaux du comité spécial permanent des Chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande, session de 1924, je trouve ce qui suit:

> Votre comité désire attirer l'attention du gouvernement sur l'apparente inutilité de la concurrence et de la duplication des services entre des centres importants par les chemins de fer Nationaux et le chemin de fer Pacifique-Canadien et désire suggérer que ces chemins de fer soient priés d'étudier toute cette question en vue de faire disparaître, partout où la chose sera possible, cette duplication et cette concurrence inutiles, dans le but de conserver les recettes et les ressources des deux compagnies tout en donnant un bon service au public.

L'honorable M. GRAHAM: On y a travaillé pendant un an et on a longuement étudié cette question.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il serait bien à propos d'avoir ici la correspondance particulière afin que nous puissions savoir où nous en sommes. C'est ce qu'on a demandé de faire l'an dernier.

L'honorable M. GRAHAM: Je ne sais pas trop si nous ne pouvons pas arriver au même résultat en leur demandant de venir ici et discuter amicalement. Je ne veux pas vous empêcher d'obtenir quoi que ce soit lorsque vous le jugez nécessaire.

M. STEWART (Humboldt): La question est des plus importantes, et je ne crois pas que nous devions la laisser de côté. Le ministre a dû constater que l'on manifeste une vive impatience à la Chambre relativement au délai que l'on met à en venir à quelque chose de pratique. Si ce comité peut faire un pas dans la voie qui aura pour résultat une action pratique, je crois que nous devons faire ce pas.

Sir HENRY DRAYTON: Je voudrais suggérer, monsieur le ministre, qu'à la prochaine séance nous ayons ici la correspondance.

Sir HENRY THORNTON: Je partage absolument tout ce que l'on vient de dire à propos de la coopération, de l'élimination conjointe de la concurrence, et touchant l'économie. En tant qu'il s'agisse de nous, nous avons fait tout ce que nous pouvions faire pour arriver à ce résultat. Je crois fermement que le chemin de fer Pacifique-Canadien agit dans le même sens, mais je préférerais ne pas soumettre ici la correspondance échangée entre M. Beatty et moi-même, sans avoir porté le fait à sa connaissance, et sans son assentiment.

Sir HENRY DRAYTON: Nous ne voulons pas que vous fassiez cela. Je crois qu'il ne s'agit là que d'une question de courtoisie contre laquelle personne ne trouvera à redire. Je ne veux pas que vous manquiez à un principe quelconque dans le but de nous soumettre des lettres confidentielles, mais je crois que vous admettrez que le comité aimerait à savoir exactement ce qui a été fait et les moyens qui ont été employés.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous d'avis que, sans avoir recours à une certaine autorité de contrôle, telle que la commission des chemins de fer, ou un conseil d'arbitrage, il soit bien peu probable que nous puissions faire quoi que ce soit d'appréciable?

Sir HENRY THORNTON: Oui, je crois que l'occasion est bonne. Lorsque j'aurai le concours d'une troisième personne, nous pourrons tout particulièrement alors effectuer des mesures sensibles d'économie. Maintenant, et la chose doit paraître évidente à tout le monde, lorsque deux concurrents se mettent en train d'étudier une question qu'ils voudraient fouiller à fond, il est toujours possible que naissent des divergences d'opinion et il est bien probable qu'au dernier travail d'analyse l'on puisse tirer grand parti de l'intervention d'une autre personne. Je ne crois pas que nous en soyons rendus encore à ce point.

L'honorable M. GRAHAM: Les électeurs verront à cela eux-mêmes. Je vais parler ouvertement au comité pendant quelques minutes. Lorsque le service sera réduit—et je ne vous blâme pas sir Henry, parce que je me rends bien compte que c'est là une des difficultés. Les deux gérants divergent d'opinion.

Sir HENRY DRAYTON: Je connais très bien moi-même cette difficulté.

L'honorable M. GRAHAM: Vous serez probablement de mon avis lorsque j'aurai fini. Vous savez tous que l'on est sous l'impression et que certains députés se sont plaints au cours de la dernière élection que l'on essayait de réduire le service de chemin de fer dans les comtés qu'ils représentent. Je ne doute pas qu'un grand nombre de députés ont eu à faire face à cette difficulté dans un grand nombre de divisions et les députés commencent à manifester de l'impatience; que nous réduisions le service dans certaines des autres divisions électorales

M. STEWART: Que vous indique le bilan?

L'honorable M. GRAHAM: Que l'autre fasse la réduction chez lui. Je me demande si Sir Henry Thornton pourrait obtenir le renseignement que je lui ai demandé relativement à la question de la réduction de service et les conséquences qui en résulteraient. Je comprends que vous avez effectué des réductions considérables.

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais répondre à cette question de mémoire. Nous pouvons vous donner un état contenant ce renseignement. De fait, je crois que tout le monde admet l'à propos de ce que nous devrions faire. La difficulté, c'est d'obtenir que tout le monde agisse dans le même sens.

Sir HENRY DRAYTON: Vous n'y arriverez jamais.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de poser une question d'une grande portée à laquelle vous ne tiendrez peut-être pas à répondre: A votre avis la véritable solution ne se trouverait-elle pas dans la fusion des deux chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Vous posez là une question très étendue et qui offre un vaste champ de discussion. Vous économiserez plus d'argent de cette manière que de toute autre manière. Je puis bien vous dire tout simplement que si jamais la chose se réalisait, les économies qui en résulteraient ne pourraient être qu'énormes.

Le PRÉSIDENT: Vous plairait-il d'essayer de donner u nchiffre?—R. Je crois que ce ne serait pas exagérer de dire, si jamais la chose se réalisait et je ne veux pas dire si elle arrivera ou si elle n'arrivera pas, mais si un tel état de chose devait se produire nous pourrions encaisser des recettes nettes suffisantes pour payer les charges fixes des deux compagnies.

Sir Henry Drayton:

Q. Y compris la dette que doivent au Gouvernement du Canada les chemins de fer Nationaux?—R. C'est là une question absolument hypothétique, mais c'est aussi la réponse hypothétique à une question hypothétique.

Q. Il ne s'agit que de connaître votre opinion. C'est une question qui touche à l'existence de votre compagnie. Nous ferions mieux de nous y arrêter. Faites en sorte, Sir Henry, de nous faire tenir un état des réductions qui peuvent être effectuées?—R. Je n'ai aucun objection, Sir Henry, à vous fournir

tous les renseignements de ce genre en notre possession. D'un autre côté je suis d'avis qu'une discussion de ce genre touchant les intérêts d'une autre compagnie ne devrait pas se continuer sans que soient présents les représentants de cette autre compagnie. Je ne veux certainement pas faire ici une déclaration quelconque de nature à embarrasser notre concurrent avec qui nous nous entendons très amicalement et si nous devons étudier des questions importantes qui le touchent de si près, je crois que ses représentants devraient également être ici.

Q. Vous avez parfaitement raison.—R. Il faudra ún peu de temps pour préparer cet état. Je puis, cependant, vous faire préparer un état dans une demi-heure si vous le désirez.

Q. Je parle des augmentations en 1922.—R. Oui, en 1922, $59,327,818. Je crois que ce chiffre a été donné en réponse à une question posée à la Chambre.

Q. En 1923—R. $116,033,186.

Q. Et en 1924?—R. $118,899,186.05.

Le major BELL: L'année civile.

Sir HENRY THORNTON: Oui. A propos de l'année 1924, je pourrais donner ce renseignement au comité: tandis que la dette a été augmentée du montant que je viens d'indiquer pour l'année 1924 d'après les livres et les chiffres, il ne faudrait pas oublier le fait que le montant de $50,000,000 représentait une émission d'obligations faite au mois de février 1924 pour l'année 1923-24, faisant un total de $74,550,000.

Sir Henry Drayton:

Q. Il n'y a pas de doute à ce sujet. C'est ce qu'a indiqué M. Robb?—R. Oui. Toute l'émission était de soixante-douze millions et demi. Vingt-deux millions et demi de ce montant étaient destinés à l'achat de matériel. Nous ne pouvons pas établir une comparaison entre les chiffres du ministère des Finances et ceux des Chemins de fer Nationaux. Il vous faut prendre l'un ou l'autre en détail pour chaque année. De cette manière vous n'obtiendrez que des chiffres de nature à vous induire en erreur. La chose la plus pratique à faire est de prendre d'abord les chiffres des Chemins de fer avant de prendre ceux du ministère des Finances, à moins que quelqu'un ne tienne à vérifier les deux calculs.

Le PRÉSIDENT: A moins qu'il n'existe certaine raison particulière de pousser plus loin l'étude du rapport, ne croyez-vous pas que nous devrions faire comme nous avons fait l'an dernier, étudier le rapport par item?

Sir HENRY DRAYTON: Il me semble que si ce comité doit être de quelque utilité, il nous faut essayer de trouver un moyen d'entraver cette course vertigineuse vers la ruine. Nous nous trouvons ici en présence d'une situation où tout le monde admet que la Compagnie des Chemins de fer a de trop lourdes charges à son débit. Je voulais ensuite soulever la question suivante. Notre pays ne peut pas continuer à se saigner ainsi et il est absolument nécessaire que certaines mesures pratiques soient arrêtées à ce propos.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai aucunement l'intention de mettre fin à une discussion quelconque.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois dans l'intérêt de tout le monde qu'il nous faut absolument essayer d'enrayer ce mouvement. C'est notre devoir du moment d'aller au cœur de la question et de mettre à jour toutes les circonstances qui l'entourent.

Sir HENRY THORNTON: Il n'est que juste de faire remarquer, touchant toute la question de nos déficits, que la situation qui nous est faite aujourd'hui, en tant qu'il s'agisse de l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada, est l'héritage qui nous vient du passé, et dont une grande partie relevait

de l'administration particulière. Nous ne sommes pas responsables du dédoublement des lignes, des lignes de chemins de fer qui ont été construites avant l'établissement du trafic, comme nous ne sommes pas responsables de l'état de choses qui existait dans le passé touchant le capital, ou les affaires ou les questions touchant le capital avant, disons, le mois de janvier 1923. Nous avons reçu en héritage une masse conglomérée de propriétés. Nous comptons plus de cent compagnies différentes constituées en corporation sous le contrôle du Système des Chemins de fer Nationaux du Canada. La position financière est claire et personne ne reconnaît plus que moi, pour l'administration du Système des Chemins de fer Nationaux, la nécessité de tirer cette situation au clair le plus rapidement et le plus effectivement possible en ayant recours à toutes les mesures possibles d'économie.

Je désire bien faire comprendre à ce comité, et je crois que personne ne pourra me contredire d'une manière sensible, que nous avons fait notre possible pour tirer le meilleur parti de ce qui nous a été laissé.

Le PRÉSIDENT: Diriez-vous que les déficits qui s'accumulaient constamment et qui ont été attribués aux Chemins de fer Nationaux n'auraient pas dû être attribués aux Chemins de fer depuis qu'ils sont devenus propriété de l'Etat?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que le fait d'être propriété de l'Etat ait quoi que ce soit à faire dans cette question. Je ne crois pas que notre position financière soit de quelque manière attribuable au fait d'être propriété de l'Etat. J'ai toujours pris cette attitude.

Le PRÉSIDENT: C'est le résultat de?

Sir HENRY THORNTON: Des circonstances.

Sir HENRY DRAYTON: La seule question importante est de savoir ce qui peut être fait. Il n'y a aucun doute que toute cette situation des chemins de fer, et c'est là chose dont on se plaint, résulte du fait que l'on a dépensé des montants considérables d'argent pour étendre le service, sous forme de dédoublement du service dans des régions où absolument rien ne pouvait justifier de telles dépenses.

L'honorable M. GRAHAM: Je crois qu'il conviendrait de dire que l'on s'efforce de remédier à cet état de choses.

Sir HENRY THORNTON: J'entends souvent répéter l'argument, non seulement au Canada, mais ailleurs, que notre déficit est dû entièrement au fait d'être propriété de l'Etat. Il n'en est pas du tout ainsi. J'ai toujours déclaré que le Gouvernement d'alors avait agi avec sagesse. Je ne vois pas comment il aurait pu agir autrement. Les Gouvernements qui lui ont succédé ont fait de leur mieux et lorsque l'on dit que le Gouvernement est responsable du présent état de choses, c'est un véritable non-sens. La chose est due à certaines conditions qui ont existé et auxquelles nous n'avons pu nous soustraire.

Je veux bien admettre qu'il est plus ou moins important d'essayer de découvrir qui est responsable de cet état de choses. La grande affaire est que nous avons les chemins de fer et qu'allons-nous en faire?

M. STEWART (Humboldt): J'admets que si nous pouvons obtenir d'autres données, si Sir Henry peut nous fournir un état du capital placé dans les lignes de chemin de fer de même qu'un état de la Commission des Chemins de fer touchant les travaux qui ne sont pas nécessaires ou utiles, nous aurons un point de départ. Nous pourrions éliminer ces travaux et voir ce qui nous restera.

Sir HENRY THORNTON: C'est une chose bien difficile à accomplir. Je veux bien l'entreprendre. Tout cela veut dire un travail considérable de comptabilité et de vérification. Je me demande si vous pourriez réussir.

Sir HENRY DRAYTON: Vous cherchez, sir Henry, dans votre rapport, et vous n'avez pas encore réussi à nous le dire, quel capital convenable représenteraient les lignes des chemins de fer Nationaux.

Sir HENRY THORNTON: Nous sommes à chercher dans quelle position nous nous trouvons au point de vue du capital, et je crois que nous nous trouvons aux prises avec la situation financière la plus compliquée en ce pays ou dans tout autre pays.

Nous nous sommes mis à la tâche il y a quelque temps et nous y sommes encore présentement. Je puis vous affirmer que c'est une besogne des plus délicates que le travail de recherches que nous avons fait et celui qui nous reste à faire. C'est qu'il nous faut établir de quelque façon le pouvoir de rendement de chacune de nos compagnies collatérales, ce qui nous amènera en fin de compte à pouvoir répondre à votre question.

Et c'est alors que la tâche herculéenne nous attend, tâche qui ne se remplit pas dans les trente jours ou même dans un délai de petite envergure.

Sir HENRY DRAYTON: Dites-nous où vous en êtes rendu dans votre travail. Où en êtes-vous dans vos calculs de ce que doive être la majoration à peu près exacte?

Sir HENRY THORNTON: Impossible de répondre. Je n'ai pas la moindre idée de ce que peut représenter notre valeur en capital. La chose ne nous sera révélée qu'à la fin.

Sir HENRY DRAYTON: Croyez-vous pouvoir nous le soumettre dans un délai raisonnable?

Sir HENRY THORNTON: J'en doute fort.

M. STEWART (Humboldt): Vous devez savoir à quel taux se trouve être le capital?

Sir HENRY THORNTON: Puis-je déclarer que en 1923 aucune réponse ne pouvait se donner à cette question. Nos recettes nettes arrivaient à quelque chose comme $20,000,000. Ce qui pouvait constituer, sur une base approximative de 7 p. 100, un peu moins de $500,000,000.

Sir HENRY DRAYTON: C'est-à-dire une somme moindre que la dette publique?

Sir HENRY THORNTON: Absolument.

M. STEWART (Humboldt): A la même époque, vous vous montriez, sir Henry, assez optimiste pour déclarer que ce capital pouvait encore s'augmenter et que le taux de l'argent arriverait à enfler le chiffre des recettes.

Sir HENRY THORNTON: C'est parfaitement vrai, à ce que je crois. Supposons une inflation de nos recettes brutes (ce que nous avions toutes les raisons d'escompter, et ce que d'ailleurs nous laissaient entrevoir les trois premiers mois de l'année financière), nous touchions les $100,000,000, soit un chiffre net de recettes de $30,000,000. Mais du chef de circonstances échappant à tout contrôle, voilà que nos recettes brutes, bien loin d'augmenter, se voient réduites de $17,000,000.

Pour nous, la grande question est le financement de l'entreprise. Etant donnée la possibilité d'établir d'assez près nos recettes nettes brutes, il devient relativement facile de faire face aux dépenses nettement établies. Tout se ramène à une entente entre les deux compagnies dans le sens de la coopération. Or, le pays n'est pas en mesure de fournir suffisamment de fret aux deux compagnies.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez établi ici quelque chose comme $14,000,000. Or, seriez-vous d'avis, sir Henry, qu'avec un trafic équivalant à celui de 1923 vous seriez en état de réduire ce chiffre de dépenses à un chiffre aussi bas qu'en 1924?

Sir HENRY THORNTON: C'est une augmentation qui se produirait fatalement.

Sir HENRY DRAYTON: Et voici un item de $10,000,000; encore une perte. Est-ce du transport?

Sir Henry Thornton: Oui. Mais je crois que nous pourrions arriver à un chiffre quelque peu moindre que celui de 1923 pour l'exploitation. On ne sait jamais. Bien malin qui peut le dire. Il reste toujours facile de se rendre compte qu'il est beaucoup plus facile d'apporter un système d'amélioration dans la conduite des opérations quand on est en mesure de compter sur tel ou tel chiffre de recettes brutes, qu'il n'est possible de le faire en se basant sur des recettes brutes vagues, alors qu'il est à peine possible de maintenir le chemin de fer en activité avec les recettes brutes disponibles.

Q. A moins toutefois que certaine catégorie de fret n'arrive à un chiffre exceptionnel.—R. Exactement.

Q. Il reste un point sur lequel je désirerais me renseigner. Quelque chose qui ressort de la question posée par le président. Si j'ai bonne mémoire, 1923 nous a apporté une recette déficitaire, dans l'Ouest, de quelque deux millions de dollars, disons $2,200,000; quitte pour sir Henry à rétablir les chiffres exacts. En 1924, la statistique nous apprend que les chemins de fer ont transporté 2,300,000 tonnes de blé de moins; par ailleurs vos données établissent que vous avez été atteint dans cette dégringolade du blé. Et pourtant l'Ouest ne vous a fait perdre, l'an dernier, que $1,200,000; il se trouve donc que, du moins pour ce qui est de l'Ouest, la déflation du fret a entraîné celle des pertes?—R. Ce n'est pas là répondre à la question, sir Henry.

Q. Je le sais de reste, mais je désire amorcer une explication des faits.—R. Les faits, les voici. 1923 a été chez nous le départ de tout un système dont l'évidence et la nécessité s'imposaient. Or ce système fait ses preuves d'année en année.

C'est d'ailleurs le fait de tout organisme digne de ce nom. Je veux dire que dans l'Ouest et les Provinces maritimes nous comprimons plus énergiquement les dépenses. Chaque mois et chaque année voient se raffermir la baisse du chiffre de cette rubrique. Il nous vient des idées fécondes qui nous permettent année par année de grossir le chiffre des économies, réalisées au fur et à mesure que se trahit l'excellence de notre système. C'est ainsi que nous avons l'an passé haussé considérablement la teneur du chargement par wagon; en même temps nous voyons baisser la consommation du charbon et le chiffre des pertes d'incendie et autres, et cela année après année—mais ce que j'en dis est l'histoire de tous les jours pour toute compagnie de chemin de fer—, ce qui fait que avec le temps on a la situation de mieux en mieux en main. Ce que je viens de vous citer a eu un effet heureux; et puis chaque année donne le jour à un système nouveau qui permet d'économiser et que l'année d'avant ne nous avait pas révélé.

Q. Croyez-vous que nous puissions palper des chiffres qui matérialiseraient les faits?

Le président:

Q. Le sentiment est général que ce sont les lignes de l'Ouest qui ont rapporté le plus. Je lis dans votre magazine que la région de l'Ouest a perdu quelque chose comme un million et plus; que la région centrale est sortie avec un excédent net de seize millions; que les lignes des Etats-Unis ont aligné un profit de cinq millions, et que enfin la région de l'Atlantique arrive avec un déficit d'un million et demi. Voilà qui entre quelque peu en contradiction avec le sentiment général à l'effet que ce sont les lignes de l'Ouest qui ont versé des profits à la caisse. Qu'avez-vous à dire?—R. Je ne sache pas qu'on ait jamais affirmé que la région de l'Ouest ait rapporté des profits.

Q. Je trouve ce matin dans le *Winnipeg Free Press* ceci:

"LES LIGNES DE L'OUEST SONT PROFITABLES

Même dans les circonstances présentes, les chemins de fer des trois des prairies se tirent d'affaire avec des excédents rondelets; la chose est vraie tant pour le Pacifique-Canadien que pour le National-Canadien. On ne le verra pas dans les états préparés par les compagnies de chemins de fer qui se gardent bien d'isoler les recettes des Provinces des Prairies. Il n'en reste pas moins que la vérité est là."

R. Je n'ai rien à ajouter à cet exposé.

Q. Ceci détruit cela?—R. Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Pour moi, je prétends que les livres sont raisonnablement bien tenus.

Sir HENRY THORNTON: N'oublions pas, messieurs, que la division d'un réseau de chemin de fer en trois tronçons vaut pour les fins d'exploitation et ne vaut en réalité qu'en ce qu'elle contribue au succès de l'ensemble.

Sir Henry Drayton:

Q. Pour ce qui est de l'Ouest, le *Free Press* fait erreur car dans cette partie du pays le gros de la récolte, l'ensemble du trafic, la majeure partie, consiste en blé. Or quel peut être le chiffre total du fret de blé susceptible de rapporter des profits aux chemins de fer: en se basant sur un indice de 100 pour cent de fret totalisé?—R. Un pourcentage de 92 à 94 p. 100 du trafic prend la direction de la tête des Grands Lacs et autres points. Ce qui montre bien que sur les 94 p. 100 du trafic de l'ouest le blé n'entre pour rien dans ce qui peut profiter à l'est du réseau. Par ailleurs je veux bien croire que nous avons eu la main forcée et avons dû agir en conséquence. Je me rappelle fort bien que lors de mes investigations sur cette statistique du trafic, alors que nous avions à rassembler de vingt à trente mille wagons vides répartis par tout le pays, les frais de ce rassemblement allaient au compte des lignes de l'est, cependant que les seules recettes encaissées ne comportaient, et à grande peine, que cinq ou six pour cent de l'ensemble des 100 p. 100.

Q. La situation est-elle la même aujourd'hui?—R. Je suis porté à croire que aujourd'hui tout le monde réalise la situation sur le trafic occasionné par la récolte; je veux dire que le printemps dernier il nous a fallu rassembler quelque vingt mille wagons et les répartir sur tous les points de l'Ouest en prévision des exigences de la récolte de blé. Ceci veut dire qu'une moyenne de vingt mille wagons restent improductifs trente jours plus ou moins, je veux dire jusqu'à ce qu'on ait chargé le dernier d'entre eux. Or ce simple déplacement entraîne des dépenses formidables. Et ces dépenses, en toute équité, devraient être imputées au trafic du blé. Par ailleurs la tâche de faire la part exacte et isolée du blé en l'occurrence entraînerait un travail de comptabilité herculéen; et pourtant il importe de tenir compte de la réalité des faits. En fin de compte il suit que le trafic annuel de la récolte est, je puis dire, celui qui rapporte le moins. Il nous reste bien peu d'excédent, s'il s'en trouve, à la fin des expéditions de blé.

Q. Quelle distance ont parcourue vos wagons à l'état vide? Nous allons pouvoir y arriver de cette façon.—R. Je vais vous le dire dans un instant. C'est à la page 31 que se trouvent les données de déplacement de nos wagons. Pour l'exercice 1922, on peut, en chiffres ronds, dire 8,356,000 milles pour wagons vides, contre 20,820,000 milles pour wagons pleins. Ces renseignements se trouvent en haut de la page 31, Pardon. C'est page 30, au bas, avec les item 51 et 52. Comme donnée générale on peut dire que le déplacement des wagons vides correspond, disons à 50 p. 100, plus ou moins, mais plutôt plus que moins.

Q. Activité fort inégale, vraiment.—R. Inutile d'ajouter que dans l'est l'activité des wagons chargés dépasse celle de l'ouest.

Major BELL: Elle constitue un tiers de l'ensemble.

Le TÉMOIN: C'est bien cela, un tiers.

Sir HENRY DRAYTON: Tout près de cinquante pour cent de wagons chargés?

Major BELL: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Un tiers du chiffre total et la moitié de l'ensemble des wagons chargés. Le déplacement à vide ne rapporte qu'en autant qu'il favorise le déplacement à plein. On peut l'appeler un déchet économique.

Le président:

Q. Voici qui a trait aux recettes d'exploitation. La recette nette d'exploitation est d'environ $17,500,000. Pouvez-vous nous mettre sous les yeux la répartition de cette somme: combien provient du trafic-voyageurs, et combien du trafic-fret?—R. Je ne vois pas qu'il soit possible de faire cette répartition. Par ailleurs il serait facile de vous fournir les données des recettes-voyageurs et des recettes-fret.

Sir Henry Drayton:

Q. Page 18, item 101 et 102?—R. On y trouve les recettes mais non les frais d'exploitation.

Q. J'ignore si l'on a encore recours au même système de comptabilité, mais je me souviens qu'un jour, à l'Intercolonial, nous avons fait effectuer certains calculs. Voilà de cela huit ans. On avait établi la démarcation entre les frais directs du service-voyageurs par train et par mille, et la même chose pour le service-fret; on en était même arrivé à établir le coût par voyageur et par mille et le coût par train de fret par mille, ce coût devenant la base des calculs. Ces données me sont restées à la mémoire. Et d'ordinaire je les oublie assez facilement.

Le PRÉSIDENT: Il semble bien que le bouc émissaire en l'espèce soit le trafic-voyageurs et qu'il s'agisse ici de double emploi.

Sir HENRY THORNTON: Nous sommes parfaitement au fait, et tout le monde ou presque des chemins de fer est persuadé que le trafic-voyageur ne rapporte guère en soi. Il ne rapporte que dans les localités suburbaines où le trafic est fort intense à certaines heures et où l'on a tout le loisir de se préparer à y faire face. Je me demande s'il existe sur le continent américain une seule ligne de chemin de fer qui encaisse des profits de son trafic-voyageurs général et transcontinental.

Le président:

Q. Possède-t-on des données à ce sujet?—R. Non. Après tout, le nombre de trains de voyageurs mis en service dépend en partie de l'aspect financier de l'opération, en partie des exigences du public voyageur et enfin de la nécessité de conserver la sympathie de la population.

Sir Henry Thornton:

Q. Et puis, un peu de réclame?—R. En effet. Tous ces facteurs entrent en jeu pour trancher la question de savoir s'il importe de mettre en service un train de plus ou de moins. Ainsi, il n'y a pas si longtemps, nous avons décidé de créer un train supplémentaire entre Ottawa, Montréal et Washington, avec wagons-lits à destination du sud, de divers points du sud, et avantages de passer directement du Canada à ces régions, ce qui était de l'inédit. Naturellement nous nous sommes prévalus de l'existence du Central Vermont. L'affaire nous a semblé comporter des avantages. Non seulement le public y trouve son compte mais la recette en est rondelette. Voilà bien une de ces initiatives qu'il s'agit d'imaginer, d'approfondir et de mettre à l'essai si l'on a des bonnes raisons de croire à leur à propos. Rien ne nous disait, à l'origine, si ce train direct rapporterait; aujourd'hui l'utilité nous en apparaît évidente et la recette en est bonne.

Le président:

Q. Je sais qu'il est bien entendu que le trafic-voyageurs ne rapporte pas, mais il me semble qu'il serait de quelque intérêt que l'on étalât devant le comité le bilan des profits et pertes.—R. Chose ardue à effectuer. Il entre tant d'item dans les frais généraux d'un chemin de fer qu'il faut répartir un peu au hasard, à la rubrique des surintendants, frais généraux, frais de déplacement et mille autres du même genre. Il faut bien adopter une méthode purement d'affaires en établissant la répartition entre les catégories de trafic. Prenons les honoraires du vice-président: combien faut-il en porter au compte-fret, et combien au compte-voyageurs? Combien d'autres rubriques qu'il faut bien porter au compte des recettes, au compte: "par wagon et par mille" ou à tout autre indice de cette catégorie qu'il faut créer de toutes pièces pour la répartition des frais.

Sir Henry Drayton:

Q. On portait d'ordinaire ces dépenses à la rubrique "par wagon et par mille".—R. C'est la coutume, mais elle n'en reste pas moins une coutume arbitraire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comment allons-nous procéder?

Sir HENRY DRAYTON: Mais nous n'en avions pas terminé avec ma question, à savoir la répartition à faire entre l'imputation de certaines dépenses au public et l'imputation au gouvernement?—R. En l'an 1922, les intérêts de notre dette consolidée due au public arrivait au chiffre de $33,723,850.40; ceux dus au gouvernement de $24,912,875.88 en 1923, le public avait pour sa part $34,126,065.80, et le gouvernement, $30,157,943.67. En 1924, le public, $38,361,704.14, et le gouvernement, $31,271,043.

Major BELL: Ce dernier chiffre est absolument inexact attendu qu'il se trouve abondamment de numéraire en caisse.

Sir HENRY DRAYTON: Pour ce qui touche à ce supplément à la dette nette, vous disposez d'un numéraire qui va jusqu'à quelque trente millions et qui constitue, j'imagine bien, les diverses balances impayées.

Major BELL: Prenons, par exemple, les têtes de ligne de Toronto: elles ont occasionné un emprunt allant à environ $8,000,000 ou $9,000,000 ou même davantage probablement et qui reste encore disponible en numéraire. Ce montant n'occasionne aucune dépense. Il y a dette, c'est vrai, mais l'argent est là. Ailleurs il existe des embranchements construits sur un emprunt à trois ans, ce qui permet d'emprunter un million ce mois-ci, un autre million le mois prochain, et ainsi de suite.

Sir Henry Drayton:

Q. Combien y a-t-il d'engagé sur les embranchements?

Major BELL: Je l'ignore. Autre chose; gardez-vous de chercher à emprunter au moment précis où vous avez un besoin réel d'argent; toujours emprunter avant le besoin pressant, autrement vous vous exposez à être ennuyé.

Sir HENRY THORNTON: Possible qu'on nous pose des tas de questions auxquelles nous ne pourrons répondre à brûle-pourpoint. J'ajoute que le débat en serait simplifié si chaque membre du comité voulait bien nous coucher sur le papier la question qui l'intéresse, ce qui nous permettrait de recourir aux sources de renseignements.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourriez-vous avoir un peu d'avance.

Sir HENRY SHORNTON: Il surgit parfois des questions dans le cours d'un interrogatoire ou d'un exposé. Ainsi sir Henry Drayton vient justement de poser une certaine question.

Sir HENRY DRAYTON: Ce à quoi il faut viser est la diminution du tonnage américain.

Sir HENRY THORNTON: Si la chose vous agréait, sir Henry, vous pourriez me remettre une liste de questions auxquelles nous pourrions alors répondre en connaissance de cause. Je n'aime à laisser aucune question sans réponse.

Le PRÉSIDENT: L'an dernier a vu s'ajouter $100,000,000 à la dette des chemins de fer et le major Bell vient d'affirmer que cette somme aurait pu être réduite. Etes-vous en mesure de nous dire ce que devrait être en chiffres nets le supplément à ajouter à la dette des chemins de fer, tenant compte de tout ce que nous venons de dire?

Major BELL: Monsieur Grant, savez-vous le chiffre du numéraire en caisse?

Sir HENRY DRAYTON: Trente millions. C'est précisément un de ces montants que nous allons pouvoir faire manœuvrer. L'état des comptes fera foi de cette somme.

Major BELL (à M. Grant): Répartissez cette somme entre les têtes de lignes de Toronto, les embranchements et le compte des frais généraux.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'importe leur raison d'être, qu'importe la rubrique à laquelle ces sommes appartiennent.

Le PRÉSIDENT: Il désire nous fournir un état détaillé.

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

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

Sir HENRY DRAYTON: Le témoin pourrait soumettre les propositions qu'il croit opportunes avant que nous nous engagions dans les rubriques particulières pour les dépouiller à notre façon.

Sir HENRY THORNTON: Il pourrait se faire que le mieux fût d'effectuer des économies nées légitimement de l'élimination d'une concurrence injustifiée et d'un travail de coopération plus accentuée entre nos deux réseaux de chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous en dites s'applique-t-il au trafic-voyageurs ou au trafic-fret, ou aux deux, ou un peu plus à l'un qu'à l'autre?

Sir HENRY DRAYTON: La chose s'appliquerait probablement plus au trafic-voyageurs qu'à l'autre bien qu'il reste possible qu'une situation générale améliorée pût naître d'une emploi coopératif plus étendu des moyens des deux chemins de fer.

Sir HENRY DRAYTON: Il reste toujours une grande marge d'économie à réaliser sur les trains de cabotage, si je puis dire.

Sir HENRY THORNTON: Le terrain des économies ne fléchit jamais. Il est probable qu'on ne l'épuisera pas cette année ni l'année qui vient; il subsistera encore probablement des années et des années jusqu'à ce qu'il s'use par lui-même.

Par ailleurs il existe des économies qui surgissent de l'efficience de l'exploitation. Ainsi, l'organisation se familiarise de plus en plus avec ses organes, et la direction découvre bon an mal an un coin où pratiquer l'économie. Ainsi, nous sommes présentement à examiner, et la chose est à peu près au point, un procédé d'uniformisation des travaux d'entretien dont bénéficieraient les divers embranchements et tronçons des chemins de fer. Il importe que l'entretien des lignes principales où s'effectue un trafic-voyageurs à grande vitesse soit plus moderne qu'il n'en est besoin ou opportun sur les embranchements où ne passent peut-être que quelques rares trains par semaine. Nous cherchons présentement à imaginer un procédé-type d'entretien des lignes pour les diverses catégories de lignes, procédé dont les frais seront en rapport direct avec les exigences du trafic. Nous n'oublions pas non plus de pousser de plus en plus avant la question d'économie du combustible. Nous ne nous relâchons pas dans nos essais des diverses sortes de combustibles à utiliser.

Et puis, année après année nous éliminons les risques d'incendie, ceux des dommages-intérêts et des pertes par incendie, et ainsi de suite, pour tous les champs d'action bien connus des industriels des chemins de fer et qui s'étendent à une infinité de choses. Nous économisons à force et nous nous cassons la tête pour découvrir des recettes inédites d'économie.

Il reste un champ d'action que personne n'a encore exploité, c'est celui du personnel. De nos jours la plupart des chemins de fer enrôlent des employés à peu près sans aucun examen d'aptitude ou d'utilité. Nous prenons les gens sur simple examen physique ou quelque autre formalité assez vague. On a en vue de s'assurer dans la mesure du possible que ces gens sont adéquats. Mais il reste que nous embauchons parfois des journaliers qui rendraient de meilleurs services dans nos bureaux, et vice-versa. Il suit qu'il existe en ce domaine des moyens sérieux de pratiquer l'économie en ayant bien soin de s'assurer que l'on met chaque employé là où il appartient, là où il fera œuvre utile.

Reste la question de la permanence de l'emploi. On a compté que chaque renvoi coûte au chemin de fer de $50 à $500; quelque humble que soit la situation d'un employé, son entraînement aux fonctions nouvelles qu'on lui confie comporte une perte d'argent en salaire. Or, si nous pouvions découvrir un procédé d'assurer la permanence des employés, nous réaliserions des économies considérables.

Nous nous occupons aussi présentement à inaugurer dans nos ateliers, le premier pas est déjà fait, un procédé de travail coopératif réunissant les employés et les gens de l'administration. La chose a eu grand succès sur le chemin de fer *Baltimore and Ohio.*

Nous en avons fait l'essai à Moncton, avec des espérances de réussite sérieuse. Ce procédé fait de nos employés des actionnaires plus ou moins réels de notre entreprise et constitue un organisme mieux élaboré de fraternité entre employés et administrateurs en assurant de la part des premiers une coopération riche en résultats heureux sur la qualité du rendement.

Nous faisons des dépenses folles à inspecter, scruter et essayer le matériel utilisé dans nos ateliers, mais nous n'avons jamais songé à en faire autant pour notre personnel. Toutefois, les chemins de fer d'un peu partout viennent d'en sentir le besoin. Or il est possible d'en tirer des économies considérables, en sus de la possibilité, je dis plus, de la probabilité de faire naître chez nos gens un sentiment de cohésion plus accentué.

Le PRÉSIDENT: Permettez cette question qui sera bien la dernière. Les unions viennent-elles en conflit avec ces initiatives?

Sir Henry Thornton: Absolument pas. Nous vivons en parfaite harmonie avec ces dernières. J'irai jusqu'à ajouter que nous rencontrons chez les Trade Unions une franche coopération non seulement chez les mécaniciens mais chez tout l'ensemble. Quant aux Fraternités de chemins de fer, l'une d'entre elles, aux Etats-Unis, a maintenu cet état de choses dans le service des trains et le résultat en va être excellent suivant toutes probabilités. Il se trouve ainsi que le champ des économies à réaliser, les chances de succès dans cette voie prennent une importance de plus en plus accusée, englobant une masse de rubriques dont le nombre augmente sans cesse.

Sir Henry Drayton: L'an dernier, nous avons eu des pourparlers assez prolongés sur les modes appropriés de publicité. Et l'opinion générale était à l'effet que le sacrifice d'un million de dollars à ces fins constituait une somme plutôt rondelette. Or, je constate que cette année les économies réalisées sous cette rubrique vont en sens inverse, le coût de la publicité, je ne dis pas d'impressions, arrivant à $1,280,911, ce qui marque un mouvement rétrograde d'économie.

Le PRÉSIDENT: Plus les affaires vont mal, plus il faut de publicité. Nous savons tous cela.

Sir HENRY THORNTON: Affaire d'opinion. Je ne prétends pas que cette publicité soit gaspillage. Nous voulons nous annoncer. A cet effet nous sommes disposés à aller jusqu'aux limites raisonnables, notre ambition étant d'attirer le client à nous.

Sir HENRY DRAYTON: Encore des déboursés comptables de la concurrence échevelée.

Sir HENRY THORNTON: Je ne vois pas, pour moi, que le mot soit juste. La publicité est de tout temps nécessaire, surtout lorsqu'il s'agit d'une idée nouvelle et encore pleine d'inconnu. Notre entreprise se prête plus facilement à une campagne de publicité que les anciennes compagnies créées depuis de longues années. Nous nous proposons de pousser cette campagne de publicité dans tous les sens où nous croirons trouver avantage pour la compagnie.

Sir HENRY DRAYTON: Ajoutons donc cette dépense aux autres. Le sentiment n'est pas en faveur de la divulgation des détails de cette publicité, bien que l'an dernier je me sois enquis de la raison qui empêchait de le faire. Je ne veux pas insister, mais il me semble que nous devrions jeter les yeux sur cette correspondance. Nous verrons ce que nous disent les chiffres exacts, et nous en tirerons les conclusions appropriées.

Sir HENRY THORNTON: Ces données seront disponibles au début de la semaine prochaine. Il est clair, notre compagnie n'a nullement l'intention de rester oisive en matière de publicité. Si nous jugeons nécessaire d'aller chercher le client, nous le ferons certainement.

L'hon. M. GRAHAM: Cette rubrique a effectué certains déboursés sur le principal. Or, cette situation a surgi, et chaque jour l'accentue davantage, que le trafic-voyageurs va diminuer à ce point qu'on va le voir un bon jour tomber de moitié. Quelques chemins de fer, aux Etats-Unis, ont vu ce trafic diminuer de quarante pour cent, du fait de l'industrie automobile; avec cela que le transport à petite distance s'en va de plus en plus aux camions. Serait-il opportun pour les tronçons de lignes où nous avons présentement un service à la vapeur avec messageries et bagages, quelquefois aussi un wagon-poste et une couple de voitures à voyageurs, de faire le service au moyen d'un véhicule-moteur?

Sir HENRY THORNTON: Empruntant la route du chemin de fer?

L'hon. M. GRAHAM: Un véhicule-moteur utilisant la voie ferrée. Voici à quoi j'ai songé: l'autobus, devenu propriété particulière, arrête quand il plaît pour déposer ou prendre des voyageurs; le garde-moteur sur trams fait de même. Or, le chemin de fer à vapeur ne peut engager la lutte sur ce terrain pour le transport à petite distance. Ne serait-il pas possible pour le transport à petite distance, je veux dire sur quantité de tronçons de lignes, d'assurer un service excellent au moyen de véhicules-moteurs et d'éliminer tout à fait les trains à vapeur. Y aurait-il avantage économique?

Sir HENRY THORNTON: Cher monsieur Graham, il est certain que, en général, sur certaines lignes locales il y aurait économie sérieuse à utiliser les véhicules-moteurs en lieu et place des trains à vapeur. Il existe déjà quantité de ces véhicules en exploitation qui ont donné un rendement excellent en économies réalisées; et nous nous proposons bien, chaque fois que l'occasion s'en présentera, d'y recourir de plus en plus.

Le PRÉSIDENT: A-t-on fait quelque avance à propos du moteur à gaz Diesel?

Sir HENRY THORNTON: Je crains fort d'avoir à ce sujet à poser la question à M. Hungerford. Les progrès en matière de moteur Diesel sont bien lents et encore bien incertains. Si vous le désirez, je vais prier M. Hungerford de vous initier aux détails de l'affaire.

L'hon. M. GRAHAM: La chose a fait l'objet de nos délibérations l'an dernier et a suscité un grand intérêt parmi nous.

Sir HENRY THORNTON: Désirez-vous entendre tout de suite M. Hungerford; à vous de décider.

L'hon. M. GRAHAM: Il me semble que la chose a de l'importance et que nous devrions entendre tout ce qui peut être dit en l'espèce.

Sir HENRY THORNTON: Le rapport en fait mention: 13 wagons à accumulateurs, et ainsi de suite.

Sir HENRY THORNTON: Parlez-vous du moteur Diesel?

Sir HENRY DRAYTON: Il est question de véhicules-moteurs-automobiles.

Sir HENRY THORNTON: Je suis d'avis qu'il n'est pas improbable du tout que, avec les années, le moteur Diesel puisse se déclarer parfaitement économique pour les chemins de fer; toutefois il en est encore à la période des essais.

M. STEWART (Humboldt): Il me semble qu'il serait fort intéressant de recevoir des éclaircissements sur ce moteur.

Sir HENRY THORNTON: M. Hungerford, voulez-vous avoir la bonté de venir communiquer au comité vos vues sur le moteur Diesel et tout ce qui vous semblera de quelque intérêt?

M. S. J. HUNGERFORD: Monsieur le président, cette question peut comporter deux phases: la première, à savoir le moteur Diesel rotatif appliqué à un train, et le véhicule-moteur à propulsion Diesel. La phase des essais est passée au sujet du moteur Diesel. Reste à trouver le procédé de transmission ou de transport de l'énergie tirée du Diesel et appliquée à la roue du véhicule. Présentement nous sommes à construire une certaine quantité de véhicules-moteurs de catégories différentes sur lesquels utiliser le moteur Diesel pour la production d'électricité, cette dernière devant servir à son tour à sustenter des moteurs et camions. On compte découvrir un moyen, et excellent, d'obtenir la transmission d'énergie.

L'hon. M. GRAHAM: Pour engendrer de l'énergie électrique à même le moteur Diesel?

M. HUNGERFORD: Oui, il s'agirait de relier un moteur Diesel à un dinamo à l'intérieur d'un châssis. Nous cherchons un modèle de locomotive Diesel où le moteur Diesel serait relié à tout un ensemble de roues motrices. La chose reste encore à l'état d'essai et il ne nous est pas encore permis d'en dire davantage. Je suis d'avis qu'il n'est pas douteux que le moteur Diesel puisse donner amplement satisfaction tout en restant plus économique.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle est la perte encourue du chef du passage de l'énergie à gaz à l'électrique?

M. HUNGERFORD: De cette dernière nous pouvons tirer à peu près 70 à 80 pour cent d'efficience.

Sir HENRY DRAYTON: Une fois effectué le passage du gaz à l'électricité?

M. HUNGERFORD: Oui. Disons de 70 à 72 p. 100. L'avantage de l'utilisation des engrenages sur les locomotives ressort de ce fait que si nous pouvons réussir à créer un engrenage satisfaisant, le rendement serait d'environ 92 pour cent.

Sir HENRY DRAYTON: Vous éliminez la perte par friction?

M. HUNGERFORD: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Et quant aux véhicules à propulsion automobile?

M. HUNGERFORD: Cela dépend de l'usage auquel on les destine. Dans certains cas, les wagons dont la commande s'engrène directement sur l'essieux donnent un bon service. Dans d'autres cas, les wagons à accumulateurs donnent de meilleurs résultats.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous inventé un type de wagon mû par l'essence de pétrole?

M. HUNGERFORD: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Le moteur Diesel est-il plus dispendieux qu'un moteur à essence?

M. HUNGERFORD: L'achat en est coûteux, mais pas l'entretien.

Le PRÉSIDENT: Quelle différence y a-t-il d'avec le wagon à accumulateur?

M. HUNGERFORD: Quant au coût initial?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HUNGERFORD: Nous ne le savons pas encore, du moins pas complètement. Les wagons à moteur Diesel seront d'un achat un peu plus coûteux que les wagons à accumulateurs.

Sir HENRY DRAYTON: Pourriez-vous nous donner le coût par wagon-mille de ces différentes voitures?

M. HUNGERFORD: Evidemment cela varie suivant les trajets.

Sir HENRY DRAYTON: Prenons le premier wagon à essence qu'on ait mis en service. Il y a un qui circule dans la région de Trenton.

M. HUNGERFORD: Ils coûtent de 30 à 50 c. par mille, y compris la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Combien allouez-vous pour la dépréciation, par mille?

M. HUNGERFORD: Nous ne savons pas quoi allouer. Nous n'avons pas ces wagons depuis assez longtemps. Sur certains wagons, la dépréciation est considérable, tandis que sur d'autres elle est très modérée.

Sir HENRY DRAYTON: Au point de vue du prix par wagon-mille, comment comparez-vous les wagons à accumulateurs aux wagons électriques?

Sir HENRY THORNTON: En général, ceux-ci coûtent à peu près 40 c. par mille.

Sir HENRY DRAYTON: Combien de temps relayez-vous les wagons à accumulateurs pour le chargement?

M. HUNGERFORD: Il faut 7 ou 8 heures pour prendre une charge complète. Mais on divise ce laps de temps en trois périodes que l'on répartit sur les 24 heures.

L'hon. M. GRAHAM: Avez-vous examiné la question d'employer des camions sur les grands chemins?

Sir HENRY THORNTON: Dans cette question de la concurrence des camions, il faut tenir compte de l'état des chemins. La concurrence des autos est probablement plus forte en Angleterre qu'aux Etats-Unis, mais dans ce dernier pays on travaille constamment à l'amélioration des grands chemins et la concurrence des autobus commence à être sérieuse. Au Canada, vu que nous avons beaucoup moins de chemins améliorés qu'en Angleterre, la concurrence des omnibus n'est pas aussi active, mais à mesure que les grandes routes s'améliorent, les autobus fonts de plus en plus concurrence aux chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Si l'on met des autobus en circulation sur les grandes routes, il est probable que l'on sera immédiatement appelé à contribuer à l'entretien de ces routes.

Sir HENRY DRAYTON: Dans toutes ces discussions, il nous faut compter avec la possibilité d'une législation, et la question de l'emploi de véhicules automobiles sur les grands chemins est de celle que nous avons étudiées. Il ne faut pas oublier qu'un jour on augmentera l'imposition des véhicules moteurs afin de créer des fonds pour l'amélioration des chemins. La chose me paraît importante en ce qui concerne le transport automobile sur chemins de fer. On voit circuler des omnibus automobiles sur des chemins de terre.

M. MILNE: Il faut tenir compte de la rigueur des hivers canadiens qui rend l'exploitation des autobus beaucoup plus difficiles chez nous que dans le sud des Etats-Unis et qu'en Angleterre ou en France où les hivers sont bénins.

Le PRÉSIDENT: Nos hivers sont préférables aux leurs. Nous en jouissons.

L'hon. M. GRAHAM: Mais l'exploitation de nos moyens de transport est plus coûteuse.

Le PRÉSIDENT: Il y a cet inconvénient. Dans certaines parties du Canada, les hivers sont peut-être assez rigoureux pour rendre impossible l'exploitation des autobus.

L'honorable M. GRAHAM: Les lignes d'autobus sont en exploitation tout l'été et lorsqu'il y a du trafic ce sont elles qui l'accaparent.

Le PRÉSIDENT: En été le trafic va à l'automobile, mais lorsque les routes deviennent impraticables, on revient au chemin de fer. C'est ce qui a lieu sur la ligne de Kitchener où les autobus ont déjà été obligés d'arrêter complètement. Le chemin de fer National a alors fait de bonnes affaires. On ne pouvait pas se servir des autobus.

Sir HENRY THORNTON: Le véhicule à moteur est un concurrent de plus en plus redoutable du chemin de fer et qu'il va falloir surveiller. Il se peut qu'avec le temps les chemins de fer aient à exploiter des autobus.

Le PRÉSIDENT: A moins qu'il n'y ait d'autres questions à discuter, je suggérerais que le comité décide de son mode de procédure. Désirez-vous examiner cet état comme à l'ordinaire, c'est-à-dire page par page, en les discutant au fur et à mesure?

Sir HENRY DRAYTON: Vu que nous n'avons pas eu de discussion en Chambre et que le ministre n'a pas donné de détails sur la situation, il doit y avoir des députés qui ne sont pas au courant. Ils aimeraient peut-être à se renseigner. Quant à moi je suis prêt à procéder.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est entre les mains des députés.

Sir HENRY DRAYTON: On n'a reçu que ce matin l'avis de convocation à la présente assemblée.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé que ces avis soient envoyés vendredi.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'en ai pas entendu parler avant hier soir. Je ne crois pas que les membres du comité aient eu le temps d'étudier cette importante question.

Le PRÉSIDENT: Que pourriez-vous obtenir de plus que le rapport qui vous a été transmis?

Sir HENRY DRAYTON: Nous aurions pu avoir le discours lumineux de l'honorable ministre.

L'honorable M. GRAHAM: J'aimerais vous entendre dire cela publiquement, en Chambre. Je croyais que quelqu'un suggérerait qu'on nous donne le rapport dans les deux langues. C'est important.

Sir HENRY THORNTON: Le compliment est délicat...

Le PRÉSIDENT: J'aimerais connaître le sentiment du comité sur ce qu'il faudrait faire. Le comité désire-t-il fait imprimer le compte rendu sténographique? L'an dernier, les chemins de fer ont eu l'amabilité de reproduire ce rapport pour nous. C'est tout un travail.

Sir HENRY THORNTON: Nous serions heureux d'aider de n'importe quelle manière.

L'honorable M. GRAHAM: Je crois plutôt que, sauf si le comité tient à faire paraître certaines choses, il est inutile d'imprimer toutes nos conversations.

Sir HENRY DRAYTON: Si nous devons épargner du temps à la Chambre pour plus tard, je crois qu'il serait bon de faire comme l'an dernier. Les comptes rendus étaient imprimés et chaque membre en avait un exemplaire.

Sir HENRY THORNTON: Nous imprimions le rapport quotidien et nous serions heureux de le faire encore cette année.

M. STEWART (Humboldt): Je crois que nous devrions avoir le rapport quotidien. Il est impossible de prendre des notes exactes et d'écrire les chiffres qui se discutent et auxquels nous aimons à nous rapporter.

Le PRÉSIDENT: Il est entendu que nous avons la même chose que l'an dernier. Si nous désirons faire imprimer cela nous pouvons le décider. Vingt-cinq exemplaires seraient-ils suffisants?

Sir HENRY DRAYTON: Je sais que certains députés qui ne font pas partie du comité suivent nos délibérations de très près, et il serait bon que ces députés sachent ce qui se passe ici.

Le PRÉSIDENT: Suggéreriez-vous d'en imprimer davantage?

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que tous les députés qui en veulent devraient en avoir.

Le PRÉSIDENT: Entre la reproduction au miméographe et l'impression typographique, y a-t-il une grande différence de prix? Je crois qu'il est beaucoup plus coûteux de faire imprimer à l'Imprimerie nationale de jour en jour.

M. STEWART (Humboldt): Il ne nous en a rien coûté, vu que le chemin de fer s'en occupait.

Sir HENRY THORNTON: Il en coûte quelque chose.

Le PRÉSIDENT: Il nous faudrait la permission de la Chambre pour imprimer cela de jour en jour.

Sir HENRY DRAYTON: Je propose que le comité obtienne la permission d'imprimer nos comptes rendus journellement.

M. RINFRET: J'appuie.

(Adopté.)

L'honorable M. GRAHAM: J'espère qu'à la prochaine réunion du comité nous aurons le rapport relatif à la marine marchande. Il en a été commandé un nombre d'exemplaires suffisant pour en fournir à tous les membres.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons des comités qui font double emploi. Le comité des Tarifs océaniques examine la situation du transport sur l'océan et celui de la Marine marchande examine la question. Certains députés font partie des deux comités et s'intéressent beaucoup aux questions à l'affiche, comme par exemple celle du contre-coup des prix du transport sur l'élevage des bestiaux, question que sir Henry Thornton a traitée à fond l'an dernier. Je ne sais s'il y aurait moyen de fusionner ces deux comités. Cela épargnerait beaucoup de temps aux députés.

L'honorable M. GRAHAM: Ce serait comme la fusion des deux chemins de fer.

Sir HENRY DRAYTON: Le travail serait plus facile. Ou bien les deux présidents devraient s'entendre pour que les deux comités ne siègent pas en même temps.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire avoir des séances communes lorsque la question de la marine marchande se discute?

Sir HENRY DRAYTON: En discutant ces questions, les deux comités ne devraient jamais siéger en même temps.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas comment les compagnies de chemin de fer concernent le comité.

Sir HENRY DRAYTON: Sauf comme ceci: Les chemins de fer sont intéressés dans la discussion des taux océaniques. Cela se rapporte aux arrangements relatifs au trafic et les chemins de fer s'intéressent à tout ce qui peut concerner l'abaissement des tarifs.

Le PRÉSIDENT: L'autre président verra notre rapport imprimé.

M. STEWART (Humboldt): Il y a une question dont j'aimerais donner avis au comité. Je veux demander une enquête plus approfondie sur la question du transport des courriers. Nous l'avons discutée un peu l'an dernier, mais je crois que nous ne sommes pas allés assez loin. Nous avons rendu compte avant d'obtenir tous les renseignements. Nous devrions interroger certains fonctionnaires du ministère des Postes et sir Henry Thornton pourrait prendre ceci comme un avis. Nous pourrions demander au ministère des Postes de nous envoyer certains représentants.

Le PRÉSIDENT: Quand aimeriez-vous que la chose ait lieu?

M. STEWART (Humboldt): Peu m'importe le moment. Je suis prêt. J'attendrais que les représentants du chemin de fer et du ministère des Postes soient prêts à venir.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas de préférence pour le Pacifique-Canadien, mais lorsque nous discutons des questions qui intéressent un autre chemin de fer que le National, nous devrions l'avertir du moment où ces choses doivent être discutées. Si le Pacifique-Canadien veut envoyer un représentant pour surveiller ses intérêts, c'est son affaire. Il n'est que juste, je crois, de l'avertir des questions que nous nous proposons d'aborder, tel que le transport des courriers, qui intéresse autant le Pacifique que le National. Nous devrions leur donner l'occasion de présenter chacun leurs vues.

M. STEWART (Humboldt): Leur donner l'avantage de comparaître. Cette question intéresse le ministère des Postes et les chemins de fer. Le ministère des Postes est celui qui choisit la route des courriers, mais il n'est que juste de permettre aux chemins de fer de venir exprimer leurs opinions.

Sir HENRY DRAYTON: Le comité a juridiction sur le ministère des Postes et est en mesure d'en obtenir des renseignements. Mais je doute que nous puissions exercer nos pouvoirs. Le ministère des Postes accomplit une fonction publique en ce qui concerne les courriers. S'il s'acquitte bien de sa tâche...

M. STEWART (Humboldt): Je ne suggérais pas que nous fassions fonction de juges. Je pense comme vous, mais je crois que lorsque nous étudierons cette question, le ministère devrait avoir l'occasion de présenter ses vues. En lui fournissant cette occasion, nous lui rendrions justice. Je crois que le ministère serait heureux d'avoir son mot à dire.

Le PRÉSIDENT: J'en suis certain.

Sir HENRY DRAYTON: Je suggère qu'on prenne des moyens pour discuter la question avec le ministre des Postes.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons discuter la chose avec le Pacifique-Canadien, le National et le ministère des Postes.

L'honorable M. GRAHAM: Je crois que c'est avec le ministère des Postes qu'il est bon de discuter la question, à moins qu'il ne surgisse quelque chose intéressant les compagnies. Le ministère des Postes a la responsabilité du transport des envois postaux et les chemins de fer sont intéressés dans les contrats de transport, mais je crois que le ministère des Postes a la première responsabilité.

Le PRÉSIDENT: Ces deux services, à mon sens, le ministère des Postes et le chemin de fer National, devraient collaborer d'une manière plus étroite qu'une compagnie particulière.

On m'apprend que le comité des tarifs du fret océanique se réunit tous les matins. S'il en est ainsi nous pourrions faire en sorte de siéger le matin. On suggère que le comité obtienne la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sir HENRY DRAYTON: On siège dans l'après-midi. Ces comités vont-ils être utiles s'il n'y a pas un peu de discussion? Si ces deux comités siègent ensemble, il est impossible d'être aux deux en même temps.

Le PRÉSIDENT: Comment pouvez-vous éviter cela?

Sir HENRY DRAYTON: Je ne sais. Je ne suis pas responsable de la nomination de ces deux comités.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est des questions maritimes...

Sir HENRY DRAYTON: C'est la question dont je veux parler. Quant au comité des tarifs océaniques, il me semble ridicule qu'il siège en même temps que le nôtre. Je suggère au président de conférer avec celui de l'autre comité afin de prendre des mesures pour que les deux comités n'empiètent pas l'un sur l'autre.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons à nous occuper que de la marine marchande.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas pourquoi nous serions tenus de nous trouver à deux endroits en même temps. Notre comité perd beaucoup de temps en discutant la question de la marine marchande. C'est un des embarras créés par le gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: Ces deux comités traitent de la question des chemins de fer et discutent la même chose. Tout membre de la Chambre qui est actif appartient à plus d'un comité. Les deux présidents pourraient peut-être s'entendre pour qu'il n'y ait pas double emploi. Cela pourrait se faire si l'on pouvait nous donner une couple de jours par semaine.

Le PRÉSIDENT: Je le veux bien.

L'hon. M. GRAHAM: L'autre comité, au lieu de se réunir ce matin aura sa réunion cet après-midi à deux heures pour permettre à notre comité de siéger.

Sir HENRY DRAYTON: L'assemblée régulière du comité des chemins de fer se tenait dans cette salle.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru vous entendre dire que ce comité se réunissait le matin et l'après-midi. S'il en est ainsi, je ne vois pas comment on peut éviter qu'il y ait deux réunions en même temps.

M. STEWART (Humboldt): Est-il absolument nécessaire que ce comité se réunisse tous les matins et toutes les après-midi? Ne pourrait-il s'entendre avec nous?

Le PRÉSIDENT: Je verrai le président de l'autre comité.

M. STEWART (Humboldt): il est malheureux qu'il y ait empiétement. Comme le dit le ministre, il est vrai que les députés appartiennent à plusieurs comités. Celui des chemins de fer se réunit ce matin et je crois que tous les membres de ce comité devraient y être. L'autre est un comité spécial et il me semble malheureux que sir Henry Drayton et M. Rinfret aient à se demander s'ils doivent aller à ce comité.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry Drayton pourrait peut-être remettre cette discussion à la prochaine séance.

Sir HENBY DRAYTON: Je le ferais volontiers.

Le PRÉSIDENT: Désirons-nous nous réunir de nouveau avant que je consulte l'autre président?

Sir HENRY DRAYTON: Conférez d'abord avec le président.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je demander ce que vous avez dessein de faire au sujet de cette question du ministère des Postes? Nous serons prêts à la discuter après un court avis.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions nous aboucher avec le ministère des Postes, le chemin de fer du Pacifique-Canadien et le National. Désirez-vous que les trois représentants se trouvent ensemble? Je ne tiendrais pas à convoquer le Pacifique à ce sujet, mais je trouve, comme M. Graham, que nous devons le mettre à l'aise de se faire représenter si la question l'intéresse.

M. STEWART (Humboldt): Nous ne sommes pas autorisés à les appeler.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai. Nous ne sommes pas autorisés à leur faire prêter serment.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi pas? Dans l'autre comité nous les assermentons.

L'honorable M. GRAHAM: Nous avons combattu à ce sujet l'an dernier. Nous devrions nous entendre au plus tôt avec les autres présidents quant à ce comité des chemins de fer, car les frais des fonctionnaires de ces comités montent vite. Ils ne peuvent passer leur temps à monter et à descendre. Il va falloir leur donner une chance. Il faut en venir à quelque décision sur le moment de la réunion de ces comités afin qu'ils puissent coordonner leur travail.

M. RINFRET: Je tiens à souligner les observations de l'honorable M. Graham au sujet de la publication simultanée en français et en anglais de cet admirable rapport. Je ne veux pas faire de discours. De la part de la population que je représente dans la Chambre et dans ce comité, je tiens à dire que nous sommes très reconnaissants à M. Thornton et à la compagnie du chemin de fer National pour avoir fait cette double publication.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous décider si vous désirez que cette conférence ait lieu au sujet des courriers?

M. STEWART (Humboldt): Je propose que nous ayons cette conférence.

Le PRÉSIDENT: Et que les hauts fonctionnaires du ministère des Postes soient invités.

M. STEWART (Humboldt): Et que le président soit prié de s'aboucher avec les intéressés pour choisir une date de réunion.

Le PRÉSIDENT: Y compris le C.P.R.?

M. STEWART (Humboldt): Oui.

M. MILNE: J'appuie.

M. STEWART (Humboldt): Avant l'ajournement, je voudrais donner avis que je désire avoir certains renseignements sur une autre question. Ce sujet doit revenir sur le tapis, lorsque nous discuterons de nouveau ces contrats de traverses. M. Henry serait alors au courant des points que je veux élucider.

Sir HENRY THORNTON: Veuillez dire à M. Henry quels sont les renseignements que vous désirez.

M. STEWART (Humboldt): Oui, je vais lui dire ce que je veux avoir.

La séance est ajournée.

SALLE DU COMITÉ N° 436, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 23 avril 1925.

Le comité spécial permanent des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande se réunit à 11 h. du matin sous la présidence de M. Euler, président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons maintenant quorum et nous pouvons procéder. Hier, notre discussion a été d'une nature plutôt générale. Avez-vous des suggestions à faire sur le mode de procédure que nous adopterons ce matin?

M. KYTE: Je crois qu'après la discussion préliminaire que nous avons eue hier nous devons adopter, si possible, une méthode systématique en prenant chacun des numéros ou en suivant l'ordre des pages, afin de ne pas revenir inutilement sur le même sujet. Qu'en pensez-vous, sir Henry (Drayton)?

Sir HENRY DRAYTON: Cela me convient parfaitement. Je ne veux rien dire ni faire qui puisse entraver la libre discussion, mais je suis d'avis que nous devons procéder avec ordre, du moment qu'il est bien entendu que chacun des membres peut revenir plus tard sur un sujet.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que ces conditions seront remplies, si nous examinons l'exposé page par page et numéro par numéro? Si quelqu'un veut poser une question ayant une portée plus étendue, il sera libre de le faire. Nous avons le bilan aux pages 14 et 15, formant un résumé des affaires de l'année. Voulez-vous étudier cela, ou préférez-vous entreprendre les détails? L'état des recettes se trouve à la page 17, et dans les pages suivantes on voit l'état des recettes et dépenses d'exploitation, puis les dépenses d'exploitation du chemin de fer. Désirez-vous discuter quelque sujet compris dans le bilan? L'actif se trouve à la page 14.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il est préférable de voir les détails d'abord, puis revenir ensuite sur le bilan.

Le PRÉSIDENT: Nous prendrons donc l'état des recettes à la page 17. Le premier numéro est "Recettes d'exploitation du chemin de fer" $235,000,000, et "Dépenses d'exploitation du chemin de fer", $218,000,000, donnant un revenu net d'exploitation de $17,244,251.48.

M. MACKINNON: Il faudra prendre la page 18 pour voir les numéros correspondants.

Le PRÉSIDENT: Les détails se trouvent sur les pages suivantes. Les recettes sont données plus bas. Ceci est simplement un résumé; les deux premiers numéros sont: Total des recettes d'exploitation, $235,000,000, et total des dépenses d'exploitation, $218,000,000; recettes nettes d'exploitation du chemin de fer, $17,000,000. Ces numéros sont expliqués en détail dans les pages suivantes.

M. KYTE: Ce revenu net est-il appliqué à des fins particulières, ou est-il destiné spécialement à rencontrer certaines obligations?

Sir HENRY THORNTON: Non, le revenu net représente certes la différence entre les recettes brutes et les dépenses, et tombe dans l'avoir général de la compagnie; en dernier lieu, il est appliqué au paiement des frais imputables au capital, des frais fixes de l'année. Il n'a aucune destination spécifique.

Le PRÉSIDENT: Quel est le total des frais fixes?

Sir HENRY DRAYTON: On trouvera cela plus loin, aux numéros 546 et suivants.

Le PRÉSIDENT: Le total des frais pour le public.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons donné ces chiffres hier, et les voici: Intérêt sur la dette flottante...

Sir HENRY DRAYTON: $38,361,704.14. Numéros 546 et 546 (a).

M. KYTE: De sorte que le surplus sert à payer l'intérêt et à diminuer autant que possible la dette consolidée?

Sir HENRY THORNTON: Bien, c'est absolument comme dans le cas d'une hypothèque sur un hôtel. Les profits s'appliquent à l'extinction de l'hypothèque.

Le PRÉSIDENT: "Taxes accumulées sur chemin de fer", en quoi consiste cette rubrique, $4,588,593.56?

Sir HENRY DRAYTON: L'explication a été donnée par sir Henry dans le résumé: accumulations considérables dans le Manitoba.

Sir HENRY THORNTON: Ce sont des taxes accumulées durant l'année et imputées sur les recettes de la compagnie; un fort pourcentage de ce montant provient, je crois, de la province du Manitoba.

Le PRÉSIDENT: Des taxes municipales?

Sir HENRY THORNTON: Des taxes de tous genres: municipales et provinciales.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle est l'augmentation totale pour le Manitoba?

Sir HENRY THORNTON: $433,000.

M. KYTE: Ces taxes sont-elles imposées sur le chemin de fer lui-même?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. KYTE: Payez-vous taxe dans toutes les provinces?

Sir HENRY DRAYTON: Non, non.

Major BELL: Vous avez des taxes à payer quand il s'agit d'une compagnie, mais lorsque le chemin de fer est la propriété du gouvernement, il n'y a aucune taxe. A Halifax, par exemple, nous payons taxe.

Sir HENRY THORNTON: Toute la question des taxes doit être discutée avec les autorités compétentes dans chaque province dans le but d'en venir à une entente pouvant protéger les intérêts de chacun.

Sir HENRY DRAYTON: Nous sommes au même point que l'année dernière; on devait alors discuter cela. Je comprends qu'il y a des difficultés à résoudre, mais on est resté au même point, et cela depuis bien des années.

Sir HENRY THORNTON: La durée de la discussion sur une question relevant du passif n'est pas une chose sérieuse pour le créancier, bien que je ne sois pas d'avis que cette discussion ait duré beaucoup trop longtemps. Cependant, comme le fait remarquer sir Henry Drayton, c'est là un sujet difficile et compliqué que nous nous efforçons de régler à la satisfaction de tous les intéressés.

Sir HENRY DRAYTON: Il ne s'agit pas d'un point de vue provincial, mais du titre de propriété. En Ontario nous ne payons aucune taxe sur le Transcontinental.

M. MACKINNON: Ce montant de $4,588,000 a-t-il été payé?

Sir HENRY THORNTON: Il faut le placer dans le passif pour notre comptabilité.

M. MACKINNON: Ne devrait-on pas l'entrer plutôt dans le revenu?

Major BELL: Une grande partie de ce montant a été payée, et il reste un certain montant dû. Le total est porté ici comme une dette jusqu'à ce que la question soit réglée. C'est un montant dont les provinces nous tiennent responsables. La majeure partie a été payée, et le solde est porté aux livres comme une dette jusqu'à rajustement final.

Sir HENRY THORNTON: C'est une déduction; pour cette raison on ne l'ajoute pas.

Sir HENRY DRAYTON: La raison pour laquelle ce montant est ainsi porté comme une dette, c'est que la question n'est pas réglée, et par conséquent, on ne peut le porter dans la colonne des déboursés.

Major BELL: C'est ce que nous devions faire.

Le PRÉSIDENT: Le numéro suivant est: Recettes de chemin de fer non perceptibles.

M. STORK: Avant de passer à un autre sujet, comment le National-Canadien est-il traité en comparaison avec le Pacifique?

Major BELL: Les deux chemins de fer ont eu des choses à régler avec le gouvernement du Manitoba. Nous trouvons tous deux que la taxe est injuste et démesurée, et c'est là le point en litige; je crois que nos taxes, telles qu'on nous les compte, sont, prétendons-nous, plus fortes que celles du Pacifique, parce que, dans certaines sections nous perdons de l'argent par suite de la faible quantité de trafic, tandis que le Pacifique, ayant plus de trafic, retire des revenus, et nous prétendons que les taxes ne devraient pas être les mêmes. En d'autres termes, si un homme a un revenu de $100,000 sur le genre d'affaires qu'il pratique, il devrait payer taxe sur ce montant, mais s'il subit dans une année une perte ou ferme son bilan par un déficit, nous prétendons qu'il ne devrait pas avoir la même taxe sur son revenu. C'est là le point en litige dans la province du Manitoba. Nous voulons avoir un traitement identique pour les deux. Nous avons eu quelque difficulté avec la province d'Ontario, ou plutôt une différence

d'opinion, il y a un an. Nous avons discuté la question avec les autorités de la province pendant plus d'un an et nous sommes arrivés à un règlement satisfaisant pour les deux parties; nous sommes maintenant parfaitement d'accord avec la province d'Ontario, et il en est de même pour le Pacifique, de sorte qu'il n'y a présentement aucune difficulté dans la province d'Ontario.

M. STEWART (Humboldt): Le major Bell voudrait-il nous expliquer la base de cotisation qui a été acceptée?

Major BELL: Nous verrons ce sujet plus tard. Je préfère ne pas le divulger maintenant et le réserver tant que nous n'aurons pas conclu un accord avec les différents gouvernements provinciaux. Si l'on consent, je puis donner ce renseignement en particulier, mais je préfère ne pas le donner en public, vu que cela pourrait nuire à nos transactions.

M. HARRIS: Pourrez-vous nous dire cela plus tard?

Major BELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Stewart veut poser une question.

M. STEWART (Humboldt): Je comprends qu'on a établi une base pour calculer la taxe dans l'une des provinces, et qu'elle est différente de celle d'Ontario, et je crois que le major Bell a répondu qu'il pourrait nous renseigner en particulier.

Sir HENRY DRAYTON: Je suis d'avis qu'il est très important de trouver une base uniforme pour établir la taxe dans toutes les provinces.

Major BELL: C'est ce que nous efforçons de faire.

Sir HENRY DRAYTON: C'est absolument ce qu'il faut faire. Une province ne doit pas être avantagée de quelque manière au sujet de la taxe sur les chemins de fer du gouvernement. Au Manitoba, nous ne payons pas taxe sur le terminus de Transcona.

Major BELL: Non. Notre propriété est en franc alleu.

Sir HENRY DRAYTON: De sorte que nous sommes plus favorisés que le Pacifique.

Major BELL: Oui, pour les chemins possédés par le gouvernement, mais il nous faudrait une base pour toutes les autres lignes.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons en cet endroit de grands ateliers. Je suis d'avis que c'est là un fort argument en notre faveur.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons de grands ateliers ailleurs aussi, sir Henry, et ils représentent un capital considérable.

M. MACKINNON: Avez-vous une certaine base de calcul pour les taxes?

Major BELL: Aucune base directe, monsieur Mackinnon: Prenez par exemple l'Intercolonial dans l'est du Canada; ce chemin ne devrait il pas payer taxe aux provinces comme le Canadian-Northern dans le Manitoba?

Major BELL: Mon opinion personnelle est que l'Intercolonial et les chemins de fer du gouvernement devraient être sur la même base que les autres chemins de fer. Mais quand vous dites qu'il ne paient pas taxe, ce n'est pas tout à fait exact; ils ne paient aucune taxe directe, mais indirectement ils donnent bien des choses dont une compagnie serait exemptée; par exemple, anciennement pour l'exhaussement des voies, nous payions 100 p. 100, tandis que les autres chemins de fer ne payaient qu'une certaine proportion, de sorte que le résultat est le même; mais un jour viendra où nous paierons taxe dans tout le Dominion.

M. STEWART (Humboldt): Je voulais justement vous demander sous quelle condition les embranchements sont actuellement construits, en ce qui concerne les taxes?

Major BELL: Ils sont sujets aux taxes, parce que ce sont des chemins appartenant à une compagnie, à part les embranchements de l'Intercolonial que le gouvernement paie directement, ou dont les fonds sont souscrits par voie d'obligations du gouvernement.

M. STEWART (Humboldt): De quelles compagnies s'agit-il?

Major BELL: Le National Canadien.

Sir HENRY DRAYTON: Cela soulève une question intéressante. Les fonds ne sont-ils pas les mêmes pour tous les embranchements?

Major BELL: Oui, excepté que les embranchements de l'Intercolonial tombent sous la juridiction de la Loi des chemins de fer du gouvernement.

Sir HENRY DRAYTON: Vous vous servez encore de cette loi pour l'exploitation des chemins de fer?

Major BELL: Nous ne l'avons pas appliquée depuis un an, mais elle est encore dans les statuts.

M. STEWART (Humboldt): Quand le chemin de fer construit ces embranchements, réclamez-vous une exemption de taxes?

Major BELL: Veuillez me comprendre exactement. Prenez le bill des embranchements pour le programme de trois ans; il peut devenir loi, ou être rejeté; nous paierons taxe sur tous ces embranchements, mais le gouvernement a encore le pouvoir de prendre chacun de ces embranchements, et alors nous n'aurions pas de taxe à payer; mais nous n'avons pas fait cela depuis quelques années, et je ne crois pas que la chose arrive d'ici quelque temps.

M. MACKINNON: Je suppose que toutes les lignes acquises par les chemins de fer Nationaux sont payées par voie d'obligations?

Major BELL: Et le gouvernement a la majeure partie du capital de ces compagnies.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions sur ce sujet? Sinon nous allons continuer. Le numéro 533, recettes de chemin de fer non perceptibles, $38,198.09, un montant minime. Le numéro suivant est: Recettes d'exploitation du réseau, $12,617,459.83. Le numéro 502, recettes de diverses opérations, $2,015,458.20. Trouve-t-on ces mêmes rubriques en un autre endroit?

Sir HENRY THORNTON: 95 p. 100 de ce montant représente l'exploitation des hôtels, le revenu provenant des hôtels, sous le titre: exploitations diverses.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons une autre rubrique séparée: Recettes provenant d'hôtels et restaurants, $135,000.00.

Sir HENRY THORNTON: C'est exact; mais cela représente les recettes provenant de diverses opérations; cela représente probablement quatre-vingt-dix pour cent, ces deux item, le reste consiste en opérations agraires de peu d'importance.

M. JELLIFF: A quoi attribuez-vous l'augmentation de déficit dans l'exploitation des hôtels?

Sir HENRY THORNTON: Les recettes provenant des hôtels, l'an dernier, ont atteint le chiffre de $1,795,000 et les dépenses ont été de $2,032,000. La plus grande partie de l'augmentation des dépenses a été due à des travaux de réparation et de rénovation dans les départements des maîtres d'hôtel.

M. JELLIFF: Les terrains de golf entrent-ils dans cet item?

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a rien dans les dépenses pour les terrains de golf; cela entre dans le compte du capital.

Sir HENRY DRAYTON: C'est une amélioration?

Sir HENRY THORNTON: Certainement. Les recettes ont été de $1,795,279.38.

Sir HENRY DRAYTON: Et les dépenses?

Sir HENRY THORNTON: $2,032,939.41. Il y a eu aussi un item pour les taxes en plus des dépenses, soit $60,278.17, et vous en trouverez l'indication ci-après; vous le trouverez ici à l'item 535. Taxes sur opérations diverses. Tout n'est pas compris là-dedans, mais cela représente l'ensemble; le reste consistait en de petites transactions agraires.

Sir HENRY DRAYTON: Avant de laisser cet item des hôtels, je serais porté à croire que cela ne comporte pas les frais d'exploitation?

Sir HENRY THORNTON: Non; il ne s'agit que des recettes et des dépenses.

Sir HENRY DRAYTON: Je le suppose bien. Quel est le compte du capital des hôtels, actuellement?

Sir HENRY THORNTON: $13,300,000 environ. C'est à peu près le chiffre.

Sir HENRY DRAYTON: Il s'agit du capital; les premiers frais seraient d'environ $5\frac{1}{2}$?

Sir HENRY THORNTON: Je suppose que ce serait entre cinq et six pour cent; le taux ordinaire est de cinq pour cent.

Sir HENRY DRAYTON: C'est le taux aujourd'hui, mais ce n'était pas le taux lorsque ces hôtels ont été construits?

Sir HENRY THORNTON: Ces hôtels ont été construits il y a plusieurs années, et je ne me rappelle pas dans le moment, bien que nous puissions vous donner les chiffres, quels étaient alors les premiers frais pour chaque item, mais je pourrais dire à peu près, et vous pouvez faire le calcul au point de vue estimatif, que cinq pour cent serait le taux approximatif. Ce ne serait pas moins de cinq pour cent et pas plus de six pour cent.

M. RINFRET: Combien y a-t-il d'hôtels dans toute la série?

Sir HENRY THORNTON: Dix.

M. RINFRET: Cela représenterait la perte durant l'année pour l'exploitation de ces hôtels?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Naturellement, vous ne pouvez pas regarder ce montant comme étant une perte entière. Je doute fort aujourd'hui que s'il nous fallait nous lancer dans cette entreprise, les chemins de fer nationaux du Canada, si nous devrions construire un aussi grand nombre d'hôtels, ou peut-être des hôtels aussi coûteux. C'est là une des choses dont nous avons hérité, ces divers hôtels. Dans certains cas on a construit des hôtels, et dans d'autres on a promis de construire des hôtels en retour de certaines concessions de la part de certaines municipalités et régions. Il y a eu certaines conditions; par exemple, prenez la cité de Winnipeg. Nous avons un hôtel à Winnipeg qui ferait honneur à New-York, Londres ou Paris, un hôtel comme les plus beaux qui se puissent trouver, et cependant nous devons diviser les affaires de ce territoire entre nous et le Pacifique-Canadien qui y possède aussi un hôtel admirable.

Sir HENRY DRAYTON: Je me rappelle les chiffres pour cet hôtel, je crois; je crois que c'était quelque chose comme $10,000 par jour.

Sir HENRY THORNTON: Cela nous coûte terriblement cher. Si cet hôtel se trouvait à New-York, à Londres ou à Paris, il constituerait une véritable mine d'or.

M. RINFRET: Vous parlez de l'hôtel Fort-Garry?

Sir HENRY THORNTON: Oui, je parle de l'hôtel Fort-Garry. Si nous devions construire un hôtel aujourd'hui, il est bien certain que nous ne construirions pas un hôtel de ce genre; d'un autre côté un bon nombre de ces hôtels sont de fait la cause d'un certain trafic pour le chemin de fer. Prenez l'hôtel Jasper Parc, par exemple. L'an dernier à l'hôtel Jasper Parc on a réalisé un profit de $10,000 et cet hôtel continuera d'augmenter ses profits d'année en année.

Sir HENRY DRAYTON: Quel est le montant du compte de capital de l'hôtel de Jasper Parc?

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais vous le dire de mémoire, mais j'obtiendrai ce renseignement pour vous. A cet hôtel, par exemple, passent un grand nombre de touristes, parce que s'il n'y avait pas un endroit à la disposition des voyageurs dans un endroit de ce genre, nous ne ferions absolument rien. Le chemin de fer Pacifique-Canadien a suivi la même ligne de conduite dans les

travaux qui ont été exécutés à Banff, où se trouve peut-être l'un des plus beaux endroits de villégiature sur le continent nord-américain, et j'oserais dire que l'argent placé dans cette entreprise atteint les millions. C'est pourquoi il n'est pas toujours juste de dire qu'une perte résultant de l'exploitation même de l'hôtel veut dire en dernière analyse une perte pour la compagnie elle-même.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons eu un déficit d'environ $1,000,000 l'an dernier.

Sir HENRY THORNTON: Je crois bien. Cette question offre un autre aspect. Vous ne pouvez jamais dire si vous réussirez à attirer les touristes comme vous ne pouvez jamais dire si vous ne réussirez pas à attirer certains hommes d'affaires qui verront ainsi le pays, l'aimeront, s'y transplanteront et y placeront des capitaux. A certains points de vue, tout cela sert un peu de propagande nationale.

M. STORK: Jasper Park a été ravagé par un incendie désastreux, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Non. La gare a été rasée par le feu, mais les pertes étaient couvertes par les assurances.

M. JELLIFF: Pouvez-vous nous dire si ces différents hôtels que vous représentez accusent un gain ou une perte, dans chacun des cas?

Sir HENRY THORNTON: Oui, je puis vous donner les chiffres pour chacun de ces hôtels, si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions gagner du temps si vous pouviez remettre un état à M. Jelliff.

M. JELLIFF: Oui. J'aimerais de savoir quels sont ceux qui accusent un profit et ceux qui accusent une perte.

Sir HENRY DRAYTON: Pour rendre les données complètes, indiquez l'inscription au compte du capital dans chaque cas.

Sir HENRY THORNTON: Je puis vous faire préparer un état donnant ces renseignements de même que l'inscription au compte du capital pour chacun de ces hôtels.

M. HARRIS: Pouvez-vous nous dire lequel de ces hôtels a accusé le gros déficit?

Sir HENRY THORNTON: L'hôtel Fort-Garry. L'administration de cet hôtel nous a fait perdre pratiquement $194,000 l'an dernier, chiffre énorme, mais cet état de choses a été en grande partie dû au fait que nous nous partageons ce territoire avec le Pacifique-Canadien à Winnipeg. Chose curieuse, c'est que l'hôtel MacDonald à Edmonton, cité de peu d'importance, où l'on serait porté à croire que moins de voyageurs pourraient se rendre, la perte n'a été que de $55,000.

Sir HENRY DRAYTON: Et c'est un hôtel bien mieux construit?

Sir HENRY THORNTON: De plus les affaires n'y sont pas réparties entre deux compagnies.

Sir HENRY DRAYTON: Vous dites qu'il y a eu perte là-bas, je croyais qu'il y avait eu un gain.

Sir HENRY THORNTON: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Il fut un temps où nous avons eu un profit, si je me rappelle bien.

Sir HENRY THORNTON: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Que dites-vous du Château-Laurier?

Sir HENRY THORNTON: C'est notre enfant de prédilection. Le résultat net au Château-Laurier l'an dernier a été de $48,000.

M. RINFRET: Une perte?

Sir HENRY THORNTON: Un profit net.

M. RINFRET: Il s'agit de l'exploitation seulement, il n'est pas question des frais de capital?

Sir HENRY THORNTON: Je ne parle que de la différence entre les recettes et les déboursés.

M. RINFRET: Que dites-vous de l'hôtel que l'on se propose de construire à Regina. On devait en construire un à Regina?

Sir HENRY THORNTON: Voici la situation: aux termes d'un contrat, dont nous avons également hérité, nous devons construire un hôtel à Regina. Si je me rappelle bien les chiffres, nous avons dépensé un peu plus de $200,000 pour la construction de cet hôtel. Une partie de la structure en acier a été mise en place et je crois qu'une partie aussi a été transportée sur les lieux, et nous devions construire cet hôtel aux termes d'un contrat. La cité a demandé que nous remplissions les engagements de notre contrat.

Q. Vous n'avez pas fait le contrat?—R. Je l'ai dit en commençant. C'est une de ces choses que nous avons obtenues de Mackenzie & Mann.

Q. Le Grand-Tronc-Pacifique?—R. Oui, de sorte que notre seule alternative était de dire: "Très bien, nous allons remplir les engagements de notre contrat", et le gouvernement a voté un crédit à cette fin. Nous avons alors entrepris des négociations pour voir si nous ne pourrions pas en venir à une autre entente pouvant donner satisfaction aux deux parties.

Sir Henry Drayton:

Q. Que vous dit votre division du contentieux à propos de vos obligations? Je serais porté à croire que le Grand-Tronc-Pacifique en retirait les recettes?—R. Je puis vous donner ce renseignement.

Q. Je crois que ce serait une bonne chose si vous nous envoyiez le renseignement?—R. La division du contentieux m'a averti que nous étions responsables.

Q. C'est du nouveau. Je crois que vous feriez bien de nous envoyer le renseignement.—R. Je puis obtenir ce renseignement cet après-midi ou demain matin.

Q. Il serait de beaucoup préférable si nous avions ce renseignement.

Le président:

Q. Avez-vous éprouvé des pertes considérables?—R. Non.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Quel genre de travaux faisiez-vous? Pouvez-vous me donner des détails touchant les travaux faits par les entrepreneurs?—R. Il me faudrait me procurer ces chiffres.

Q. Je crois qu'il serait préférable d'obtenir cela.

M. Mackinnon:

Q. Possédez-vous des hôtels dans la région des Montagnes?—R. Non.

L'hon. M. GRAHAM: Je me demande si je ne ferais pas mieux de déposer sur la table une copie de ce contrat. Je ne me rappelle pas bien si je n'en ai pas déposé une copie sur la table de la Chambre. J'en ai fait préparer une au cas où l'on en aurait besoin. On peut obtenir une copie du contrat. Mon sous-ministre croit que je l'ai déposée sur la table et il sera très facile d'en obtenir une copie.

Sir HENRY THORNTON: Pendant que nous en sommes à la question des hôtels, je puis vous dire qu'un montant de $483,000 provenant du service des voyageurs a été directement employé à couvrir les dépenses du Jasper Park Lodge.

Sir Henry Drayton:

Q. Cet hôtel était-il assez vaste pour répondre aux besoins de tous les touristes?—R. A certaines époques de l'année, il se peut que nous soyons un peu à l'étroit, mais d'ordinaire cet hôtel répond aux besoins. Le nombre de nos clients augmente rapidement d'année en année.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Croyez-vous devoir agrandir cet hôtel?—R. Pas immédiatement. Pour le moment, je crois que tout ira très bien, et il sera probablement dans notre intérêt de construire quelques nouveaux bungalows aux environs de l'hôtel.

Q. Pouvez-vous me dire si certains de ces hôtels, séparés du groupe en général, représenteraient un actif avantageux. Je suppose que cette réponse se trouvera dans le rapport?—R. Vous demandez si certains hôtels, éliminés...

M. Stewart (Humboldt):

Q. Si en séparant les chiffres du total, certains hôtels accuseraient un profit pour les chemins de fer.

Sir HENRY THORNTON: Nous vous avons donné les chiffres. Il ne s'agit pas de recettes provenant des chemins de fer; il s'agit simplement des recettes provenant des hôtels.

M. STEWART (Humboldt): Vous n'avez pas pas compris ce que je vous demande. Vous avez dit que le Château avait donné un profit net de même que le Jasper Lodge et vous avez ajouté ne pas avoir tenu compte des frais fixes. Pouvons-nous prendre deux ou trois de ces hôtels, sans tenir compte des autres, et les considérer comme un actif en tenant compte des frais fixes?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le président:

Q. Pour l'un quelconque de ces hôtels tient-on compte des frais fixes?—R. Non. Si vous portiez au crédit des hôtels le chiffre du trafic de chemin de fer dû à la présence de l'hôtel vous amélioreriez la position, mais il serait presque impossible de faire ce calcul, du moins de façon à obtenir une précision appréciable.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Ce n'est pas ce que j'avais dans l'idée. Je pensais simplement aux chiffres inscrits dans vos livres.—R. J'ai bien peur de ne pas pouvoir répondre à votre question. On ne tient compte des frais fixes pour aucun de ces hôtels, à titre d'hôtel, et au point de vue du capital que représente chacun des hôtels. Dans le monde entier, partout où il existe un grand nombre d'hôtels construits par les chemins de fer, tous les hôtels ne rapportent pas un profit, mais la compagnie du chemin de fer est convaincue que ces hôtels constituent un avantage par suite du trafic des voyageurs que ces hôtels attirent et d'autres avantages qui en découlent. Prenez le service de wagon-réfectoire sur la plupart des chemins de fer, je doute fort que plusieurs chemins de fer réussissent à en retirer un profit, cependant c'est un service que les chemins de fer doivent maintenir. Bien peu de compagnies de chemins de fer réalisent un profit sur le service des wagons-réfectoires, tout de même il devrait exister un côté avantageux dans ce service, si nous pouvions nous en tenir à la base du service de table d'hôte.

Q. Si l'on supprimait la concurrence entre nos deux grands réseaux canadiens, la situation des hôtels en serait-elle considérablement améliorée?—R. Je crois par exemple que la question demande quelque réflexion. Sans doute il y aurait là une cause d'économie. Mais je ne saurais vous répondre avec précision sans entrer dans les détails.

Q. Voulez-vous nous dire sur quoi vous fondez votre supposition?—R. Il s'agit d'une pure supposition à laquelle il ne faut pas attacher trop d'importance.

A Winnipeg, nous avons deux hôtels, et les difficultés ne nous manquent pas. Probablement qu'un seul serait suffisant pour servir les clients des deux compagnies.

Q. A cet endroit, il y a le nouvel hôtel "Commonwealth"?—R. A mon sens, il ne pourrait pas être considéré comme un bon hôtel pour les deux chemins de fer.

M. Rinfret:

Q. C'est la seule ville, je crois, où les deux compagnies ont un hôtel?—R. A Vaucouver, le Pacifique-Canadien a un excellent hôtel qui sert ses intérêts.

Q. Votre compagnie n'en a pas?—R. Nous n'en avons pas. S'il ne survient rien de contraire, viendra peut-être un jour où il nous faudra construire ou faire construire un hôtel à Vancouver.

Q. Il n'y a pas d'hôtel en Colombie-Britannique?—R. Je ne me souviens plus si le parc Jasper est dans la Colombie-Britannique ou dans l'Alberta. L'hôtel de l'endroit est le seul qu'il y ait dans cette partie.

M. Kyte:

Q. Vous avez mentionné le service des voitures-buffet. Serait-il avantageux de remplacer les repas à la carte par les repas à prix fixe?—R. Il y a diverses opinions quant à savoir si le service à la carte est préférable au système de la table d'hôte.

Le président:

Q. Est-ce un meilleur service?—R. C'est un très bon service. Il réussit bien en Europe. La plupart des surintendants de voitures-buffet de l'est de l'Amérique maintiennent le système à la carte parce que les gens ne veulent pas de la table d'hôte. C'est peut-être par suite de l'expérience que j'ai acquise en Europe, mais je crois que la table d'hôte devrait servir le public tout aussi bien et rapporter beaucoup plus au chemin de fer. Nous avons inauguré un service de table d'hôte dans les provinces maritimes et nous sommes à l'essayer.

M. KYTE: C'est bien, essayer cela dans les pauvres vieilles provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: Vous avez votre réponse, M. Kyte. Vous l'avez demandée.

M. KYTE: C'est très bien.

Sir HENRY THORNTON: Je vais vous dire pourquoi nous l'avons fait là. C'est que les provinces maritimes étaient une des rares contrées où nous pouvions essayer ce système sans troubler nos relations avec le Pacifique-Canadien. Je ne veux pas l'installer sur une de nos lignes concurrentes parce qu'elles pourraient en souffrir. Ainsi, nous avons décidé d'essayer le système dans les Maritimes. Nous consultons le public sur cet essai. Au moyen d'une petite carte, nous expliquons au public ce que nous nous efforçons de faire, pourquoi nous le faisons, et nous demandons à chaque client de la voiture-buffet de nous dire ce qu'il en pense. En d'autres termes, nous voulons connaître l'avis du public voyageur. Mon sentiment est celui-ci: Si je vais passer une fin de semaine chez des amis, je serai tout probablement satisfait de la nourriture qu'ils auront sur leur table. Si nous pouvions servir des aliments de ce genre aux voyageurs...

Sir HENRY DRAYTON: Ce serait un genre trop coûteux.

L'hon. M. GRAHAM: En tout cas, tout dépend du genre de nourriture.

Sir HENRY THORNTON: Mon opinion peut paraître extravagante, mais si nous pouvons servir de bons aliments, cuits comme à la maison, sur les tables d'hôte de nos voitures-buffets, nous épargnerons de l'argent et je crois que le public sera tout aussi content. Nous ne sommes qu'à en faire l'essai, mais si le système réussit, nous l'étendrons probablement. Je ne vois pas pourquoi un

service de table d'hôte ne donnerait pas autant de satisfaction au public que le service à la carte. Il est en usage presque partout en Europe continentale et sur plusieurs lignes anglaises. Je vous défie de prendre un meilleur repas que dans les wagons-buffets où il est en honneur.

L'hon. M. GRAHAM: Il faut que j'aille ailleurs. Il me semble que tout dépend de la manière dont le service est fait. Nous avons eu les repas à prix fixe sur l'Intercolonial et le ministre de l'époque rapportait qu'on se plaignait continuellement. Les plaintes venaient des deux côtés de la frontière. Les chefs de voitures me dirent un jour que sous ce régime les clients commandaient deux fois plus d'aliments qu'ils n'en avaient besoin. Si le repas est d'un dollar et demi, le client cherche à en avoir pour son argent et il en résulte un fort gaspillage. On a adopté le service à la carte afin que si le client commandait trois fois plus que ce qu'il pouvait manger, il ait à payer suivant sa commande. Si vous pouvez établir le système américain, très bien, mais il n'a pas réussi la dernière fois. J'espère qu'il réussira. Je ne m'y oppose pas. Je signale simplement les difficultés que nous avons eues. Les gens des provinces maritimes nous ont forcés à changer de système, parce qu'ils n'étaient pas satisfaits.

Sir HENRY DRAYTON: Nous croyions que vu l'intelligence supérieure des gens des provinces maritimes, nous pourrions chez eux mieux qu'ailleurs obtenir un bon avis.

M. STEWART (Humboldt): Si j'ai bonne mémoire, l'an dernier le major Bell a fait une déclaration au sujet du service des voitures-buffets, à la suite d'une enquête qu'il avait faite.

Le major BELL: M. Graham a parlé du changement du système de la table d'hôte en celui des repas à la carte. Nous avons eu la table d'hôte sur l'Intercolonial et nous avons reçu bien des plaintes. Il y eut beaucoup de gaspillage. Les voyageurs commandaient divers aliments dont ils n'avaient pas besoin, y goûtaient, les laissaient, gaspillaient beaucoup. On se prévalait du fait que le Pacifique, sur la ligne de St-Jean, avait le système des repas à la carte—c'est un des points sur lesquels vous ne pourrez pas vous entendre, sir Henry (Thornton)...

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le major BELL: ...et que nous avions le système de la table d'hôte. Les gens semblaient préférer commander ce qu'il leur plaisait d'après la carte.

M. STEWART (Humboldt): Au point de vue pécuniaire, au point de vue des recettes du chemin de fer...

Le major BELL: Il en est résulté une perte. Sans doute, nous perdons dans les deux cas, mais nous avons perdu plus d'argent avec le système à la carte qu'avec la table d'hôte.

M. STEWART (Humboldt): Cela correspond à mes souvenirs sur votre déclaration de l'an passé.

M. HARRIS: Je désire poser à sir Henry (Thornton) une nouvelle question au sujet du point dont je m'étais informé l'an dernier relativement au service des voitures-buffets.

Parmi vos employés, sir Henry (Thornton), combien sont citoyens américains, combien sont citoyens canadiens, combien sont de couleur et combien sont blancs? Quelle est votre politique au sujet du maintien de la main-d'œuvre noire dans le service des voitures-buffets.

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que nous ayons de main-d'œuvre noire dans nos voitures-buffets.

Le major BELL: Nous en avons eu un certain temps sur les lignes de l'ouest, avant votre époque, sir Henry (Thornton). Et nous avons eu des Japonais pendant quelque temps.

Sir HENRY THORNTON: Sur la plupart des chemins de fer américains, les garçons de table des voitures-buffets sont noirs, mais je ne crois pas que nous ayons de nègres dans notre service. S'il y en a un je ne sais où.

Le PRÉSIDENT: Même sur vos lignes américaines?

Sir HENRY THORNTON: (A M. Harris) Vous voulez parler des valets? Je parlais des garçons de table.

M. HARRIS: Des valets et des garçons de table.

Sir HENRY THORNTON: Les valets sont noirs partout; mais dans les voitures-buffet à peu près tous les garçons de table sont blancs. Quelle est leur nationalité? D'où viennent-ils? Je ne saurais vous le dire par cœur. Je suppose que nous pourrions obtenir ces renseignements, mais il faudrait un peu de temps.

M. HARRIS: J'en ai parlé au major Bell l'an dernier.

Sir HENRY THORNTON: Dans les voitures-salon et dans les wagons-buffets, dans le jour, il y a beaucoup d'employés américains.

Le major BELL: Lorsque nous avons acquis le Grand-Tronc, il avait un contrat avec la compagnie Pullman qui exploitait ses wagons à forfait. Probablement que les trois quarts des valets de wagons sont des Américains. Mais vous constaterez, je crois, que la presque totalité des voitures-dortoirs et des wagons-buffets exploités par les chemins de fer sont entre les mains de Canadiens.

Sir HENRY THORNTON: Désirez-vous connaître la politique de la Compagnie à ce sujet?

M. HARRIS: Je crois savoir qu'il y a un bon nombre d'Américains sur les trains qui vont de Chicago en territoire canadien. Est-ce vrai?

Sir HENRY THORNTON: Ce sont des employés de la compagnie Pullman?

M. HARRIS: Vous n'avez aucun contrôle sur eux?

Sir HENRY THORNTON: Non. Nous ne pouvons pas dire à la compagnie de Pullman qui elle doit employer, du moment que les serviteurs donnent satisfaction à la compagnie et remplissent leur devoir comme il faut.

M. HARRIS: On a laissé entendre l'an dernier qu'on voulait éliminer les noirs de plus en plus.

Sir HENRY THORNTON: Autant que possible, la compagnie s'efforce d'employer des sujets britanniques et des citoyens canadiens sur ses lignes. Mais il y a des circonstances—celle-ci en est une— où ce n'est pas praticable. Quoi qu'il en soit, la dérogation est peu importante. Pour notre part nous sommes bien prêts à ne pas nous occuper de la question et à n'annoncer aucune politique.

M. HARRIS: Du moment que nous avons une idée des progrès accomplis dans ce domaine. La question a été posée l'an dernier.

Sir HENRY THORNTON: Notre politique est d'employer des Canadiens sur nos lignes, autant que possible, et c'est ce que nous avons dessein de continuer à faire.

M. HARRIS: Pouvez-vous nous indiquer le nombre de citoyens américains qui travaillent sur vos lignes et dans vos gares?

Sir HENRY THORNTON: Il faudrait un peu de temps pour trouver ces renseignements.

M. HARRIS: Je ne tiens pas à faire faire une dépense inutile à la compagnie, mais l'an dernier nous avons eu une déclaration de politique et cette année nous n'avons encore qu'une déclaration de politique.

Sir HENRY THORNTON: Le seul moyen serait de parcourir le chemin de fer. Ce serait une assez grosse entreprise. Mais je veux bien essayer de voir si nous pouvons faire quelque chose pour fournir le renseignement.

M. HARRIS: Il y a sûrement un registre quelconque concernant les employés.

Sir HENRY THORNTON: Mais il s'agit de 100,000 hommes.

M. HARRIS: Pas dans le service des valets et des garçons de table?

Sir HENRY THORNTON: Je croyais que vous vouliez parler de tout l'ensemble.

M. HARRIS: S'il s'agit d'un travail coûteux, j'y renonce.

M. JELLIFF: Ne serait-il pas aussi important de s'informer des employés des autres services?

Sir HENRY THORNTON: Oui, et la question concernerait aussi les autres lignes. Mais si l'on soulève toute la question, il faut se rappeler qu'un très grand nombre de Canadiens ont de bons emplois aux Etats-Unis. Pour ma part, je crois qu'il vaut mieux ne pas agiter la question. Personnellement, cela m'importe peu.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, votre politique générale est d'employer des Canadiens.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cela suffit, je crois.

Sir HENRY THORNTON: Je vais voir ce que je puis obtenir et je vous le dirai.

M. KYTE: Dans les trains qui circulent entre Toronto et Chicago, ces employés sont en service sur tout le trajet?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Et je crois que sauf de rares exceptions, ce sont des Américains.

M. KYTE: Vous ne changez pas d'employés lorsque le train passe la frontière?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. HARRIS: Faites le contraire et engagez-les tous à Toronto.

Sir HENRY THORNTON: Nous n'avons pas de contrôle sur les wagons de luxe.

M. MACKINNON: Les chemins de fer ont des hôtels dans la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Ontario et le Québec. Mais il n'y en a pas dans les Provinces maritimes. Sans doute je ne critique pas la présente administration, mais j'aimerais savoir si sir Henry trouve qu'il serait à propos de faire pour les Provinces maritimes ce qu'on a fait pour les autres provinces.

Sir HENRY THORNTON: J'aimerais beaucoup que le chemin de fer National exploitât une couple de bons hôtels dans les Provinces maritimes. Cela nous amènerait des touristes. Les Provinces maritimes étant d'un accès facile aux Américains, ceux-ci y viennent chaque année en assez bon nombre pour passer un peu de vacance. Bien des endroits des Provinces maritimes offrent de grands avantages pour la construction d'hôtels au point de vue des paysages et des sports. Tout ce qui nous a empêchés de réaliser nos désirs dans ce sens, c'est la difficulté d'y mettre assez de fonds. En principe, j'abonde dans votre sens. Il nous faut surtout des hôtels pour touristes. Je crois qu'ils feraient de bonnes affaires.

M. STORK: Croyez-vous qu'il serait bon, au lieu d'établir des hôtels, d'aider à leur établissement en souscrivant des obligations. Croyez-vous qu'il serait avantageux pour le National de placer une certaine somme d'argent dans une entreprise de ce genre?

Sir HENRY THORNTON: Si nous nous en occupons, j'aimerais mieux que les hôtels soient sous notre direction. Il peut y avoir quelques cas isolés où ce genre d'affaires serait avantageux, mais en général je préférerais avoir nos propres hôtels, si ce genre de placement est possible.

M. STEWART: Seriez-vous en faveur de construire des hôtels comme ceux que vous avez déjà?

Sir HENRY DRAYTON: Non. Il faut considérer que le coût de construction est aujourd'hui beaucoup plus élevé qu'au temps de l'ouverture de ces hôtels qu'on dit si coûteux. Je suppose que les frais sont augmentés de cinquante pour cent en comparaison de ceux d'avant la guerre.

M. RINFRET: Votre compagnie ne possède aucun hôtel dans la province de Québec?

Sir HENRY THORNTON: Il y a l'hôtel Algonquin.

Major BELL: Celui-ci est en Ontario. Nous en avions un dans Québec, mais il a été fermé.

M. MILNE: Pourquoi ces hôtels ne donnent-ils pas de revenu? Est-ce parce qu'ils ne reçoivent pas assez de voyageurs, ou qu'ils ne sont pas occupés suffisamment?

Sir HENRY THORNTON: Quelques-uns sont suffisamment achalandés, d'autres ne le sont pas. Par exemple, l'hôtel Fort-Garry, pour les raisons que j'ai données, n'est pas achalandé à sa pleine capacité, et il en est de même de l'hôtel Macdonald. Ce sont là deux grands hôtels. Nous en avons plusieurs dont la clientèle est suffisante.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas suffisamment de trafic dans la localité?

Sir HENRY THORNTON: Non, la clientèle n'est pas suffisante.

Le PRÉSIDENT: S'ils étaient achalandés à leur pleine capacité, l'exploitation donnerait des revenus?

Sir HENRY THORNTON: C'est possible; je ne puis dire cela de mémoire.

Sir HENRY DRAYTON: Les experts croient que l'hôtel Fort-Garry ne pourra jamais donner de profits, mais que le Macdonald pourrait le faire?

Sir HENRY THORNTON: L'hôtel Fort-Garry a coûté terriblement cher.

Sir HENRY DRAYTON: En parlant des hôtels, que dites-vous du King-Edward?

Sir HENRY THORNTON: Je sais que quelques grands hôtels dans nos cités populeuses n'ont pas donné de profits non plus sous une administration particulière.

M. RINFRET: Le Château-Laurier n'a pas une forte clientèle en dehors des sessions du Parlement?

Sir HENRY THORNTON: Cet hôtel fonctionne assez bien. Il y a dans la province d'Ontario certaines conditions qui limitent jusqu'à un certain point les profits des hôtels; nous ne pouvons dire si ces conditions dureront ou non.

M. RINFRET: Pourquoi ne construisez-vous pas dans Québec?

Sir HENRY THORNTON: Vous avez déjà posé cette question et je vous ai répondu. Il y a déjà à Québec un hôtel très vaste et de haute réputation exploité par le Pacifique. Je crois que si nous allions construire à Québec un hôtel en proportion de la renommée de la compagnie et du caractère du trafic, nous diviserions tout simplement la clientèle du Pacifique, et je suis d'avis que ce serait plus ou moins une perte d'argent.

M. RINFRET: Je veux parler de la province et non de la ville.

Sir HENRY THORNTON: A Montréal, nous avons le Windsor, le Mont-Royal et le Ritz-Carlton, et je doute qu'en construisant un autre hôtel nous puissions retirer des profits.

M. RINFRET: Je ne le crois pas.

Sir HENRY THORNTON: J'en doute. En réalité, il est beaucoup mieux, du moment que la chose est possible, de ne pas nous occuper de ce genre d'affaires; en principe, il est mieux de ne pas nous en mêler.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pourriez espérer avoir assez de clientèle pour couvrir les pertes?

Sir HENRY THORNTON: Non, nous ne pourrions en avoir assez.

M. STEWART (Humboldt): La situation à propos des hôtels ne pourrait-elle être améliorée par une coopération entre les deux compagnies, à Winnipeg, par exemple?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que la situation à Winnipeg puisse se prêter à quelque coopération; le Pacifique a son hôtel et nous avons le nôtre. Je ne vois aucune manière d'arriver à la coopération; il faudrait fermer l'un ou l'autre des hôtels. Je ne veux pas que la chose se répète à Winnipeg comme indice de la fermeture d'un hôtel, car il se produirait certainement une révolte dans cete ville.

M. JELLIFF: Quel serait l'effet de réduire les taux?

Sir HENRY THORNTON: Je doute que cela augmenterait la clientèle.

M. MILNE: A-t-on essayé cela?

Sir HENRY THORNTON: En sourdine, nous avons tenté quelque chose de ce genre à Fort-Garry. L'hôtel a été achalandé à sa pleine capacité. Le gérant de cet endroit a préconisé l'idée d'avoir des jeunes gens en garni dans l'hôtel et y prendre leur pension, mais l'expérience n'a pas été un grand succès.

M. MILNE: Il y a le public voyageur venant par les trains; ces clients iraient probablement aux hôtels qui pourraient les recevoir à un dollar de moins par jour?

Sir HENRY THORNTON: D'une manière générale, nous demandons le tarif en vigueur, quel qu'il soit, pour le genre de service donné. Il faut nous rappeler que si nous entreprenons de baisser les prix, nous suscitons la colère des autres hôteliers dans les environs qui ont une certaine clientèle, et je me demande si nous retirerions quelque avantage. Nous n'exigeons pas plus dans nos hôtels que le tarif prévu pour le genre de service que nous donnons.

M. JELLIFF: Vous avez parlé des hôtels d'Angleterre. Qu'en pensez-vous?

Sir HENRY THORNTON: Il y a bien des choses à considérer. Il faut se rappeler d'abord que la valeur d'achat du numéraire anglais est plus forte que celui d'ici.

Sir HENRY DRAYTON: Très peu, d'après ce que j'ai constaté moi-même l'été dernier dans les hôtels de Londres.

Sir HENRY THORNTON: Si vous allez au Ritz ou au Savoy, ou dans un hôtel de première classe, en somme vous payez à peu près le même prix, que ce soit à New-York, à Paris, à Londres ou à Berlin ou n'importe où ailleurs. Les tarifs sont les mêmes partout. En réponse à cette question, à tout considérer, quand vous allez dans un hôtel de première classe à Londres, vous payez pratiquement le même prix que dans les hôtels similaires à New-York ou dans toute autre grande ville.

Sir HENRY DRAYTON: Pas tout à fait, mais presque aussi cher.

Sir HENRY THORNTON: Certes, si vous vivez à Londres et que vous connaissez les habitudes et les lieux, il y a nombre d'excellents hôtels moins importants où vous pouvez aller pour vous installer confortablement, sans avoir à écouter un orchestre de jazz, pour beaucoup moins que dans les hôtels haut cotés.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes loin du Canada.

Sir HENRY THORNTON: Je suis de cet avis.

Sir HENRY DRAYTON: Il reste donc une différence nette de $4,038,221.79 dans le total des recettes entre l'année terminée le 31 décembre 1924 et celle qui s'est terminée le 31 décembre 1923?

Sir HENRY THORNTON: Est-ce là la différence entre les revenus et les dépenses?

Sir HENRY DRAYTON: C'est bien cela, n'est-ce pas? Cet état donne le revenu total de l'exploitation au montant de $12,235,017.02 pour l'année 1924, contre $16,273,238.81 en 1923; il y a une différence de recettes totales de $4,038,221.79?

Sir HENRY THORNTON: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons un montant de $2,929,354.33 pour le revenu de propriétés non exploités?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Il serait intéressant de vous entendre expliquer cela.

Sir HENRY THORNTON: Cela dépend des variations dans l'augmentation ou la diminution des divers numéros du revenu sur propriétés non exploitées. La plupart de ces numéros sont portés sous la rubrique: Revenus divers. Vous remarquerez qu'il y a augmentation dans le numéro 519: Revenus divers.

Sir HENRY DRAYTON: Comment cela se fait-il?

Le PRÉSIDENT: Nous allons plus vite que vous, sir Henry. Nous avons sauté au bas de la liste.

M. RINFRET: Prenons le tout en bloc.

Sir HENRY DRAYTON: Prenez la première augmentation: Loyer sur le matériel des ateliers; cette augmentation est considérable.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaut mieux continuer suivant le mode que nous avons choisi: Loyer de wagons à marchandises, solde créditeur; il n'y a aucun montant. Le numéro suivant, 504, est: Loyer de locomotives.

Sir HENRY THORNTON: Il y a ici une diminution d'environ $267,000. Cela provient de ce qu'en 1923, le compte comprenait le loyer des locomotives louées aux lignes de l'ouest du Grand-Tronc, puis vendues à ces lignes le 1er janvier 1924. C'est tout simplement une entrée ordinaire.

Le PRÉSIDENT: De sorte que nous n'avons pas besoin de nous en occuper. Le numéro suivant, 505, est: Loyer de voitures à voyageurs, puis 506: Loyer de matériel flottant.

Sir HENRY THORNTON: Il y a seulement $83 dans le numéro 506.

Sir HENRY DRAYTON: Le seul numéro qui ait de l'importance est celui que j'ai suggéré. Qui nous paie ces loyers, d'où nous viennent-ils?

Sir HENRY THORNTON: Il y a les loyers augmentés par suite de certains tronçons, $130,000, le loyer payé par le chemin de fer Wabash $8,000; augmentation du loyer payé par le chemin de fer Vermont Central, $6,000; augmentation du loyer payé par la partie ouest du Grand-Tronc, $36,000; augmentation de loyer dans la région de l'Ouest, $34,000. Il y a aussi une augmentation provenant d'autres lignes, $13,000, ce qui fait un total d'environ $217,000. Par suite d'une erreur faite en 1923, il y a pour le rajustement de certains comptes un montant additionnel de $70,000. Cette dernière somme ne représente qu'un rajustement.

Sir HENRY DRAYTON: Je comprends qu'en dehors du loyer aux entrepreneurs de vos propres travaux, il ne s'agit que de simples entrées dans les livres?

Sir HENRY THORNTON: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Le numéro suivant, 508: Recettes sur loyer de facilités communes, $994,988.58.

Sir HENRY THORNTON: Il y a pratiquement une différence de $100,000. Les comptes de la région centrale pour les années 1922 et 1923 sont compris dans les comptes de l'année 1924. En 1923, l'intérêt compté au Pacifique sur les terrains

de Québec étaient portés au crédit de ce compte, tandis qu'en 1924 un compte semblable a été porté au numéro 510.

Le PRÉSIDENT: Compte de loyer divers?

Sir HENRY THORNTON: Le gros montant suivant, ce qui lui fait montrer une forte augmentation de $321,000. Cette somme irait autrement dans les recettes de loyers divers.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini d'étudier le numéro: Recettes pour loyer de facilités communes?

Sir HENRY THORNTON: Je ne sais; j'ai donné ma version.

Le PRÉSIDENT: Le numéro suivant, 509, est: Loyer de voies, $85,698.56.

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a ici qu'une différence de $7,000.

Le PRÉSIDENT: Passons au numéro suivant, 510: Recettes pour loyers divers. Avez-vous expliqué cela?

Sir HENRY THORNTON: Non. Il y a une augmentation d'environ $312,000.

M. STEWART (Humboldt): Au sujet du numéro 509, avons-nous un long parcours sous bail?

Sir HENRY THORNTON: Non, mais nous avons plusieurs comptes; le Wabash se sert d'une partie de notre ligne en Canada. Voulez-vous discuter le numéro 510: Recettes pour loyers divers? Il y a eu un rajustement de $286,000, à la suite d'erreurs. Nous avons trouvé des erreurs dans le compte de l'année dernière et que nous avons corrigées cette année.

Sir HENRY DRAYTON: Avez-vous un plus fort revenu net?

Sir HENRY THORNTON: Oui, car nous avons une augmentation de $321,000.

Sir HENRY DRAYTON: Le loyer de l'hôtel rentre dans ce numéro?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a $286,000 pour les corrections?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Il y a une augmentation de $44,000 sur certains sujets.

Sir HENRY DRAYTON: Au numéro 511: Diverses propriétés non exploitées, il y a une forte diminution, plus de $300,000.

Sir HENRY THORNTON: C'est une simple question de tenue des livres. M. Cooper peut expliquer cette diminution de $328,000.

M. COOPER: Ce sont les variations du compte de terres du Canadian-Northern; ce compte tombe dans le numéro 511. En 1924, nous avons entré une perte évaluée.

Sir HENRY DRAYTON: Que voulez-vous dire à propos du numéro 511?

M. COOPER: Le montant est porté au crédit de cette rubrique.

Sir HENRY DRAYTON: C'est un transfert?

M. COOPER: Oui. Une année, nous avons porté cela dans les recettes, et cette année nous l'avons mis dans le compte de surplus.

Sir HENRY THORNTON: En 1923, la première année que nous avons eu le compte de toute la propriété, nous avons eu fort à faire pour distribuer les divers frais et crédits, mais d'année en année nous trouvons des corrections à faire et nous faisons les changements, malgré qu'il y en ait eu peu.

Le PRÉSIDENT: Le numéro suivant, 512, est: Propriétés exploitées séparément: Profit. Il y a ici une augmentation de près de $200,000.

Sir HENRY THORNTON: Cela provient entièrement de la compagnie de charbon Rainy-River, du chemin de fer Oshawa, du chemin de fer des Mille-Iles, et environ une douzaine de compagnies subsidiaires dans lesquelles nous sommes intéressés. Cela représente les opérations de cette année, et signifie que l'ensemble a rapporté plus de profit que l'année précédente.

Sir HENRY DRAYTON: Si je me rappelle bien, il y a aussi un numéro pour les dépenses?

Sir HENRY THORNTON: Oui, nous le verrons plus loin.

M. STEWART (Humboldt): Ce ne sont aucunement des entreprises de chemins de fer.

Sir HENRY THORNTON: Ces entreprises sont toutes possédées par le chemin de fer, mais non exploitées par lui-même. Par exemple, la compagnie de charbon de Rainy-River est la propriété absolue du chemin de fer, mais les comptes sont séparés; l'entreprise est administrée par une compagnie séparée sous la surveillance des officiers désignés par le chemin de fer.

Sir HENRY DRAYTON: Existe-t-il une liste de ces compagnies subsidiaires se prêtant à ce genre d'exploitation?

Sir HENRY THORNTON: Certainement et je puis vous en soumettre tous les noms.

Le PRÉSIDENT: Les profits ainsi accumulés ne prennent-ils pas forme de dividendes?

Sir HENRY THORNTON: Page 36 de ce rapport annuel du réseau des chemins de fer de l'Etat, on trouvera un tableau des compagnies affiliées au réseau des chemins de fer de l'Etat. Toutes s'y trouvent. En bref, le chiffre de $1,044,876.27 que l'on y verra représente l'ensemble des profits encaissés par le réseau des chemins de fer de l'Etat du chef de ces compagnies. Vous me suivez?

Sir HENRY DRAYTON: Je croyais à l'existence d'une autre rubrique relative aux frais d'entretien.

Sir HENRY THORNTON: Il n'existe pas de rubrique des dépenses. Ce que je viens de vous donner est bien le chiffre des profits encaissés par nous et dérivés des compagnies subsidiaires; la chose est envisagée comme constituant un actif.

Sir HENRY DRAYTON: Avant d'aller plus loin, je vous prierais de bien vouloir jeter les yeux sur le numéro 545 qui porte: Entreprises à exploitation individuelle.—Pertes.

Sir HENRY THORNTON: Il s'agit des pertes essuyées par les compagnies déficitaires.

Sir HENRY DRAYTON: Ce qui fait que le chiffre net des opérations des compagnies à exploitation individuelle serait constitué par l'écart entre cette rubrique et l'autre ci-haut?

Sir HENRY THORNTON: En fin de compte, le résultat est le même.

Le PRÉSIDENT: Ce qui revient à dire que certaines compagnies fonctionnent à profit, et d'autres à perte?

M. STEWART: Il s'agit de savoir si ces projets étaient des entreprises de chemins de fer ou autres. J'imagine qu'il se trouve sur le nombre des chemins électriques?

Sir HENRY THORNTON: Si vous jetez un coup d'œil à la page 36, vous y trouverez la réponse. La grande majorité constitue des chemins de fer, bien qu'il s'y glisse d'autres entreprises; ainsi on y trouve la Montreal Warehousing Company, The Rainy River Coal Company et d'autres; toutefois, je crois que 90 p. 100 de l'ensemble constitue des entreprises de transports sous une forme ou sous une autre.

M. STEWART: C'est ainsi que nous rencontrons le nom de la Canadian National Express Company?

Sir HENRY DRAYTON: Voici, page 36, une liste des compagnies dont celles qui sont des entreprises de chemins de fer. Nous désirerions savoir lesquelles d'entre ces compagnies à exploitation individuelle sont présentement actives.

Sir HENRY THORNTON: The Rainy River Coal Company, The Oshawa Railway—mais préféreriez-vous avoir ces noms par écrit?

Sir HENRY DRAYTON: La disposition en est-elle ordonnée de façon à nous permettre de vous suivre et de vérifier à mesure?

Sir HENRY THORNTON: Je puis les énumérer, si la chose vous agrée.

Sir HENRY DRAYTON: M. Brown m'indique quelque chose qui sera de nature à répondre au vœu de M. Stewart. Si l'on veut bien se reporter à la page 37, on verra les noms des compagnies à exploitation individuelle qui font partie de la grande liste. Mais je crains que ceci ne satisfasse pas encore complètement M. Stewart; il lui faudrait encore les noms de celles qui réalisent des profits et le chiffre de ces derniers, en regard de celles qui fonctionnent à perte.

Sir HENRY THORNTON: C'est précisément ce que je me disposais à donner. Mais il me semble que pour gagner du temps il vaudrait mieux dresser une liste écrite. Nous pourrons en même temps soumettre un tableau des rubriques entrant au tableau des rubriques déficitaires.

M. JELLIFF: Et voici le chiffre des profits réalisés par vous dans l'exploitation de ces compagnies?

Sir HENRY THORNTON: C'est réuni, l'ensemble des dépenses, intérêts et le reste.

M. JELLIFF: Mais c'est un profit réel?

Le PRÉSIDENT: Il n'est rien absolument, dépenses fixes ou autres, que l'on puisse avoir à déduire de cette donnée?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Est-on prêt à attaquer la rubrique 513, recettes à dividendes? Je me demande la raison de la mise à part de cette rubrique. Est-ce que les profits inscrits au numéro 512 ne comptent pas à la rubrique des dividendes?

Sir HENRY THORNTON: Ce fléchissement vient de ce qu'un dividende spécial versé à la Detroit Company en 1923 ne l'a pas été cette année. Il s'agit, en l'espèce, purement d'une compagnie conjointe où nos intérêts se marient à ceux de deux ou trois autres compagnies de chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Vient ensuite le numéro 514: Recettes tirées des garanties consolidées.

Sir HENRY THORNTON: La majoration du chiffre de cette rubrique vient de l'inflation des intérêts des obligations du Dominion du Canada en 1924.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'entendez-vous par là?

Sir HENRY THORNTON: Il s'agit des obligations de l'International Bridge Company. Cette compagnie met de côté un certain chiffre de ses recettes.

Sir HENRY DRAYTON: En réalité il s'agit ici des réserves constituées par l'une de vos compagnies subsidiaires en vue de l'érection d'un nouveau pont?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Pendant ce temps, vos réserves enflent, prennent des proportions, cela pendant que vous détenez ces obligations et en encaissez le rendement; c'est bien cela?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Ce qui fait qu'il ne faut pas y voir une dépense imputable au réseau. Il ne s'agit que d'un placement de fonds temporaire qui s'évanouira lors de la construction du pont.

Q. L'ensemble de ces chiffres sert-il à constituer le placement?—R. Il s'agit de l'item principal occasionnant la majoration.

Q. Qu'y a-t-il encore dans ce numéro?—R. Il comprend deux autres pages.

Sir HENRY THORNTON: Ces données pourraient parler par elles-mêmes.

Sir Henry Drayton:

Q. Et ceci termine la série de nos garanties non consolidées?—R. Consolidées.

Q. Mais l'indication dit: garanties non consolidées.

Sir HENRY THORNTON: Il s'agit là de la rubrique suivante. La variation réelle du chiffre des fonds consolidés vient du chef de l'International Bridge, au titre de la Reconstruction.

Le PRÉSIDENT: Item 515: Recettes tirées des garanties non consolidées et des comptes.

M. COOPER: A savoir une majoration de $193,000 de la balance en banque. J'y crois voir une augmentation des dépenses de principal; inflation des intérêts sur les avances faites à l'Algoma Central Railway; quant au reste, c'est du menu fretin.

Sir Henry Drayton:

Q. J'imagine bien que l'augmentation de la balance en banque est née de l'émission des garanties. Rien ne se payait avant livraison du matériel?—R. Je suis d'avis que nous avons eu plus d'argent en dépôt.

Q. Mais alors j'entrevois tout de suite un conflit. D'un côté, neuf millions de garanties émises pour le matériel de construction; or, vous vendez ces garanties avant d'avoir touché l'argent et vous encaissez en sus les intérêts.

Sir HENRY THORNTON: Ce doit être comme cela.

Sir HENRY DRAYTON: Et tout est à l'avenant.

M. COOPER: Vous avez parfaitement raison.

Sir HENRY DRAYTON: Enfin passons à cet autre item: Intérêts sur le compte de capital; de quoi s'agit-il?

M. COOPER: Le chiffre des intérêts imputables sur la construction, je veux dire appartenant au compte de construction avant que la propriété ne soit arrivée à pied d'œuvre.

Sir HENRY DRAYTON: Voyons la chose. Combien d'intérêts y a-t-il de dû sur le principal au cours de la construction?

M. COOPER: $67,000 imputable sur le principal.

Sir HENRY DRAYTON: Que vous inscrivez ici et que vous portez au débit du principal?

M. COOPER: Au débit du principal et au crédit des intérêts.

Sir HENRY DRAYTON: Au débit du principal et au crédit des intérêts?

M. COOPER: Au crédit des intérêts.

Sir HENRY DRAYTON: C'est là votre entrée de livres?

M. COOPER: Certainement.

Sir HENRY DRAYTON: Et pour quelle somme?

M. COOPER: Pour $67,000.

Sir HENRY DRAYTON: Sur quelle propriété ces $67,000 sont-ils imputables?

M. COOPER: Je n'en ai pas la liste sur moi; il ne s'agit que des données. Nous ne prenons pas moins que $100,000.

Sir Henry Drayton:

Q. Dans les débuts, ce chiffre n'apparaissait-il pas à la rubrique des dépenses?—R. Il s'agit ici d'embranchements. Or, il ne se fait pas de comptes de cette nature pour les embranchements.

Sir HENRY DRAYTON: A quelle propriété ces $67,000 sont-ils imputables?

M. COOPER: Je ne suis pas parfaitement au fait des dépenses de l'année.

Sir HENRY DRAYTON: Peut-être nous sera-t-il possible d'obtenir des données un peu plus tard?

Le PRÉSIDENT: Item suivant: intérêts originaires des fonds d'amortissement et de réserve.

Sir HENRY THORNTON: La majoration constatée ici provient d'un montant additionnel de $1,800,000 déposé au compte du roulant de Trust E. & F., les dépôts faits auprès des gouvernements fédéral et provincial ayant été consolidés en 1924; elle provient aussi d'une majoration de taux de $1\frac{1}{4}$ allouée par la Canadian Bank of Commerce mais n'apparaissant pas à l'année 1923, soit $47,000. Intérêts des dépôts provenant de ventes de terrains; pour Fort-William: $132,114 couru explique cette augmentation.

Sir HENRY DRAYTON: Ces diverses sommes constituent-elles des entrées de comptabilité ou si vous les faites manœuvrer?

M. COOPER: Il s'agit de numéraire.

Sir HENRY DRAYTON: Les intérêts provenant du fonds d'amortissement vont-ils à ce fonds, dans vos livres?

M. COOPER: C'est la coutume qu'ils aillent au fonds général.

Sir HENRY DRAYTON: Où ils feront figure de prendre la direction de la banque?

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Nous en sommes aux recettes diverses. Il me semble que nous avons déjà parcouru cette rubrique.

Sir HENRY DRAYTON: Nous nous sommes justement arrêtés là.

Sir HENRY THORNTON: Sir Henry désirerait se renseigner sur cet item. Mieux vaudrait, M. Cooper, donner quelque éclaircissement. Les dates et tout vous sont plus familères qu'à moi.

M. COOPER: Pour l'émission d'obligations de 1923, débit de $1,350,000. Pas de compte de dépenses en contrepartie. Ainsi, et jusqu'à concurrence de ce montant, ce compte prend meilleure tournure.

Sir HENRY DRAYTON: Comment expliquez-vous ce débit?

M. COOPER: Résultat d'intelligences avec le gouvernement des Etats-Unis. Le montant indiqué, $600,000, est le produit du change sur la livre sterling et sur les fonds de New-York.

Sir HENRY DRAYTON: Le change sur la livre sterling et sur les fonds de New-York? J'imagine bien que le matériel de roulement a pu vous fournir une bonne part de ce montant?

M. COOPER: En réalité, je l'ignore.

Major BELL: L'augure en est plus favorable vu que les fonds de New-York ne se trouvaient pas à une échelle fort élevée. La livre fléchissait du moment qu'il s'agissait d'un transport.

Sir HENRY DRAYTON: On a eu recours à l'argent de New-York?

M. COOPER: Oui, ainsi qu'à la livre.

Sir HENRY DRAYTON: En l'occurence vous avez mis la main sur l'argent grâce à la tension d'alors sur la livre?

M. COOPER: Comme je viens de le dire, New-York nous faisait payer, il y a un an, une prime plus élevée que de nos jours sur l'argent.

Sir HENRY DRAYTON: Il n'y avait pratiquement pas de change du tout.

M. COOPER: En tous cas, il était bien moins élevé.

Le PRÉSIDENT: Totalité des recettes non engagées dans l'exploitation: $9,000,000; recettes brutes: $21,000,000. Article suivant: Loyer de wagons de fret.

Sir HENRY DRAYTON: Chose digne de remarque: la majoration des recettes diverses. L'autre item à additionner a pour effet de réduire les recettes: ainsi recettes d'exploitation: $4,000,000, plus le déficit de $1,108,000.

Sir HENRY THORNTON: Je pourrais ici ajouter que pour ce qui est de ces quelques articles que nous venons d'examiner, nous avons réussi à réduire et à porter de $4,000,000 à environ $1,100,000 le fléchissement des recettes.

Le PRÉSIDENT: Article 536: Loyer des wagons de fret—Balance de débit.

Sir HENRY DRAYTON: Pas besoin d'explications ici.

Le PRÉSIDENT: Loyer de locomotives, loyer de voitures à voyageurs, loyer d'effets d'habillement, loyers d'accommodements conjoints—

Sir HENRY DRAYTON: Où arrivez-vous à ces loyers d'accommodements conjoints? Nous avons affaire à une augmentation et je ne vois pas ici cette rubrique.

M. COOPER: L'augmentation n'en a été d'ailleurs que de $5,000.

Sir HENRY DRAYTON: Ce qui semble devoir laisser entendre que l'avenir nous réserve un compte d'accommodements conjoints plus élevé?

M. COOPER: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Il s'agit ici d'un virement de comptes?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Loyer de chemins de fer utilisés.

Sir HENRY DRAYTON: Le chiffre est élevé de ces baux de chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Il est de $4,800,000 et provient de compensations dues au T. & N.O. sur son contrat, plus $32,174, moins l'annulation des loyers courus, $30,000 pour remise en état de l'Inverness Railway, à partir de février 1924; $25,000 par année, plus $15,000 pour traverses; $38,000 contrat avec le T. & N.O., etc., enfin l'entente intervenue avec la Compagnie du Grand-Tronc pour fins d'utilisation de la jonction de Nipissing.

Sir Henry Drayton:

Q. Parlez-nous donc du chemin de fer Inverness? A quelle date avez-vous acquis ce chemin?—R. L'an dernier, je crois.

Q. Comment en avez-vous fait l'acquisition?—R. Nous avons loué ce chemin de fer pour trois ans, je crois que c'était trois ans, ou était-ce deux ans, à un loyer annuel de $25,000, je crois.

M. COOPER: $25,000.

Sir HENRY THORNTON: Nous l'avons loué pour une période de trois ans à un loyer annuel de $25,000. La commission des chemins de fer consentit à faire un essai de trois ans afin de constater si les opérations des houillères, les opérations minières et le trafic général en feraient une entreprise payante par elle-même ou une annexe profitable au réseau.

Q. Que stipulait la dernière loi?—R. Je ne saurais le dire à brûle-pourpoint; nous pouvons le trouver, je suppose.

Le major BELL: Vous avez le rapport complet.

Sir HENRY DRAYTON: Où est-il?

Le major BELL: Le rapport complet fut déposé...

Sir HENRY DRAYTON: Le parlement en vint à la conclusion que nous ne devions pas nous charger de ce fardeau avec les pertes qu'il comportait sans connaître tous les détails. Quel est le résultat de l'expérience acquise au cours de l'an dernier?

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'il vaut mieux nous procurer les chiffres. Je ne me les rappelle pas. Je les apporterai plus tard.

Le PRÉSIDENT: Loyers divers—543.

Sir HENRY THORNTON: Cela est une question d'écritures. C'est simplement une mise à point des frais.

Le PRÉSIDENT: 544—Divers arrérages de taxe.

Sir HENRY THORNTON: C'est une autre question d'écritures: on a inclus dans ce compte les taxes de 1923 applicable au service des terres du Canadien-Nord. L'entrée indique une perte de $511,000 pour 1923; en 1924 l'entrée indique Profits et Pertes s'élevant à $622,000. C'est une question de comptabilité pure et simple.

Le PRÉSIDENT: 545, pertes sur propriétés exploitées séparément. Nous avons déjà examiné cet article.

Sir HENRY DRAYTON: Cela est-il inclus dans les pertes?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Intérêt sur la dette consolidée.

Sir HENRY THORNTON: Cela exige une longue explication. Vous feriez mieux de la donner, monsieur Cooper.

M. COOPER: Voici les augmentations des émissions de 1923 et 1924: en fiducie "G" $1,621,000, émises au mois d'août 1923.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce que c'est que Fiducie "G"?

M. COOPER: Outillage, Fiducie "G". Cela ne couvre qu'une partie de l'année 1923 et l'année entière 1924. Obligations cinq pour cent, à trente-cinq ans, émises en 1924, portées à $250,000.

M. STEWART (Humboldt): Est-ce là la somme totale des obligations?

M. COOPER: Ce deuxième article?

Q. Oui.—R. $50,000,000.

Sir HENRY THORNTON: Voulez-vous examiner cela article par article? Il y a beaucoup d'articles et cela pourrait prendre du temps. Nous le ferons si vous le désirez.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pouvez déposer un rapport détaillé?

Le PRÉSIDENT: A la prochaine séance.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous ferez de même de l'article suivant?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: 547—Intérêt sur la dette consolidée.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons déjà examiné cet article. Cela n'a-t-il pas été augmenté?

Sir HENRY THORNTON: L'intérêt sur la dette non consolidée, c'est-à-dire la somme de $124,000, provient de la mise à point relative à l'accord concernant le rameau de houillère et l'intérêt sur les taxes accumulées dues à la province de l'Alberta, $20,000; intérêt sur le compte de réserve de blessures personnelles, $33,000; intérêt sur la perte provenant des bons de la Victoire, $40,000.

Sir HENRY DRAYTON: Quand vous obteniez tant de nouveaux fonds, pourquoi accumuler ainsi la dette non consolidée?

M. COOPER: Bien, la principale augmentation attribuable à la division des parcs des montagnes est de $124,000. Cela ne représente pas une somme due en espèces. Cela figure dans notre rapport par suite de l'accord conclu avec la compagnie houillère.

Sir HENRY DRAYTON: Quel est cet accord?

M. COOPER: L'accord stipulait que la compagnie devait construire un embranchement et qu'elle l'entretiendrait et que nous lui accorderions un rabais au taux, je crois, de vingt cents la tonne et que nous lui créditerions l'intérêt sur la somme non remboursée.

Q. Cela représente l'intérêt sur la somme non remboursée?

M. COOPER: Oui.

Le major BELL: Et l'ancien accord fut revisé?

Sir HENRY DRAYTON: Cela couvre les obligations?

M. COOPER: Oui.

Q. Vous avez mentionné autre chose: Taxes et intérêts et arrérages de taxes. Avez-vous beaucoup d'arrérages de taxes?—R. Nous devions un certain montant de taxes à la province d'Alberta, pour l'année 1924, je crois; nous les avons payées et nous avons payé l'intérêt parce que l'échéance était passée.

Q. Quel est le montant des taxes en souffrance?

Sir HENRY THORNTON: Cela figurera au rapport.

Sir HENRY DRAYTON: Quel rapport?

Le major BELL: Le rapport déjà déposé.

Sir HENRY DRAYTON: Le rapport des taxes?

Le PRÉSIDENT: 548—Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.

Sir HENRY THORNTON: Expliquez, monsieur Cooper.

M. COOPER: Cela est prélevé sur le revenu et est applicable à l'escompte sur les émissions d'obligations.

Sir HENRY DRAYTON: La somme s'accroît graduellement. Je suppose que vous faites cette opération annuellement?

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Avez-vous tenu un compte exact jusqu'à date?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: 551—

Sir HENRY DRAYTON: L'augmentation est parfaitement claire?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Divers montants imputables au revenu.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons biffé pour $26,000 de créances véreuses et il y a un crédit de $91,000 provenant de l'augmentation du change sur les valeurs des Etats-Unis. Les créances véreuses biffées étaient celles de compagnies passées en séquestre.

Sir HENRY DRAYTON: C'est un article exceptionnellement modique et je ne chicanerai pas à ce sujet.

Sir HENRY THORNTON: C'est une somme exceptionnellement modique si l'on tient compte du montant annuel en jeu. Cela signifie que la dette s'est accrue d'environ $900,000. Par l'effet des articles que vous avez examinés la recette brute a diminué de $1,100,000. On a ajouté environ $900,000 à la dette. La recette brute accuse donc une réduction totale de $2,000,000.

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

Sir HENRY DRAYTON: Subordonnément aux renseignements que l'on doit nous communiquer, je crois que cela suffit.

Le PRÉSIDENT: Il est près d'une heure. Quand désirez-vous vous réunir de nouveau?

Sir HENRY DRAYTON: Cela dépend de la collaboration de M. McMaster.

Le PRÉSIDENT: Nous avons réussi à nous concerter ce matin. J'ignore si nous pouvons nous réunir demain. Est-ce le désir du comité de se réunir demain?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si l'autre comité juge nécessaire de se réunir demain matin, désirez-vous que nous nous réunissions quand même?

[Sir Henry Thornton.]

Sir HENRY DRAYTON: Il est possible qu'il ne puisse éviter de se réunir demain. Je crois que nous devrions faire comme si le comité ne s'était jamais réuni. Nous ne devons pas faire le même travail deux fois. Si le comité des tarifs océaniques siège, il me sera impossible de me trouver aux deux endroits en même temps.

Le PRÉSIDENT: Je n'imagine pas que personne s'attende à cela. Plusieurs députés sont dans la même position.

Sir HENRY DRAYTON: C'est faire double travail.

Le PRÉSIDENT: C'est le comité qui est le maître. Si je constate avec la collaboration du président de l'autre comité que nous pouvons éviter les séances simultanées, nous le ferons. Si M. McMaster juge nécessaire de tenir une séance demain matin, désirez-vous que je convoque le comité?

M. STEWART (Humboldt): Quelle question vous proposez-vous d'aborder?

Le PRÉSIDENT: Les frais d'exploitation des chemins de fer, je suppose.

M. STEWART (Humboldt): Vous n'aborderez pas la marine marchande?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. Nous n'avons pas encore de rapport. Je ne crois pas, autant que sir Henry Drayton est intéressé, que la chose importe. Il veut être présent. Je voudrais savoir si l'on désire que le comité se réunisse demain et s'il est possible de tenir des séances simultanées.

M. STEWART (Humboldt): Mon impression est que l'autre comité ne siégera pas demain.

Le PRÉSIDENT: N'oublions pas que les fonctionnaires des chemins de fer sont avec nous. L'autre comité se réunit à quatre heures cet après-midi. Il aimerait se réunir de nouveau demain matin.

M. STEWART (Humboldt): Notre comité pourrait-il se réunir demain après-midi?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas l'autorisation de le faire. J'ignore si nous pourrions l'obtenir. Nous ne pouvons siéger que dans la matinée. J'imagine que le comité de M. McMaster siégera également dans l'après-midi. S'il siège, que voulez-vous que je fasse?

M. STORK: Je propose que nous nous réunissions demain matin à 10 heures.

Le PRÉSIDENT: Proposé par M. Stork, appuyé par M. Stewart (Humboldt), que le comité se réunisse demain matin à 11 heures.

(Adopté.)

Sir HENRY DRAYTON: Subordonnément à votre arrangement, pour ce qui me concerne et pour ce qui concerne M. Stork et M. Rinfret, je crois, si l'autre comité insiste pour se réunir demain matin, je tiendrai cette proposition comme nulle. Si l'autre comité siège il nous faudra être en bas.

Le PRÉSIDENT: Il peut se faire que nous n'ayons pas de quorum, ce qui serait malheureux, à cause de l'absence de ces messieurs.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il sera difficile d'avoir un quorum.

M. STEWART (Humboldt): M. McMaster a-t-il laissé entendre qu'il allait tenir une réunion demain?

Le PRÉSIDENT: Il ne pouvait le dire. Cela dépendra du comité.

Sir HENRY DRAYTON: C'est l'autre comité qui peut résoudre le problème.

Le PRÉSIDENT: Il a tenu des réunions dans la matinée et l'après-midi; il a la permission de siéger pendant les séances de la Chambre. Si vous croyez préférable que nous obtenions cette permission, nous la demanderons.

M. STEWART (Humboldt): Pour nous, nous sommes libres demain matin. L'autre comité n'a pas pris de décision pour demain matin et nous pourrions peut-être adopter la proposition.

Le comité ajourne.

SALLE DE COMITÉ N° 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, le 24 avril 1925.

Le comité spécial permanent des chemins de fer Nationaux et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. W. D. Euler, président.

LE PRÉSIDENT: Messieurs nous avons quorum. Hier nous avons terminé l'examen du rapport des recettes, à la page 17. Nous allons maintenant aborder le rapport des recettes et des dépenses d'exploitation, commençant à la page 18. Nous allons procéder comme hier, article par article. La première rubrique est "Recette d'exploitation du chemin de fer" et le premier article est "Marchandises, $171,000,000". C'est un article important qui mérite un débat.

M. KYTE: Il y a diminution importante ici. Cette diminution est-elle aussi prononcée sur les lignes américaines que sur les lignes canadiennes?

Sir HENRY THORNTON: Bien, en termes généraux, il y eut diminution et sur les lignes américaines et sur les lignes canadiennes, diminution, vous pouvez le constater, d'environ sept pour cent. Il y a peu de différence entre les deux. Je laisserai M. Henry répondre aux questions de détail, si vous ne posez pas d'objections.

M. HENRY: La diminution est générale sur tout le réseau, et on peut l'attribuer à la dépression générale des affaires. Je puis vous donner des renseignements détaillés sur la diminution dans certaines régions.

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose qu'il est également juste de dire que, outre le fléchissement général, vous vous attendez à des fluctuations dans les différentes zones?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Par exemple, je compte que vous nous fassiez voir—mon souvenir des recettes me suggère cette idée, et je ne crois pas me tromper—que les lignes américaines parfois produisent une recette qui dénote jusqu'à un certain point l'habileté d'accaparer le trafic à un moment donné?

M. HENRY: Cela a une certaine influence.

Sir HENRY DRAYTON: Cette influence ne se fait sans doute sentir que dans la localité donnée, et quand les affaires sont bonnes sur les lignes américaines vous encaissez une recette plus forte qu'à l'ordinaire?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Oui. Mais il reste d'autres détails dont il faut tenir compte. Supposons un fléchissement de l'industrie automobile. Nous en ressentirions cruellement les effets, plus encore peut-être que la plupart des autres compagnies. En effet, c'est nous qui desservons un vaste district manufacturier d'automobiles du Michigan.

Sir HENRY DRAYTON: Vous accaparez ou à peu près les ateliers Lansing?

Sir HENRY THORNTON: Oui, de même pour Pontiac. En sus nous avons un trafic fort considérable que l'on pourrait appeler "purement américain". Ainsi nous avons le transport de Chicago à New-York et à d'autres points de l'est américain, transport qui passe par cette région, notamment le bétail sur pied, les salaisons et autres. Par ailleurs, advenant, comme la chose se présente parfois, que la route de Chicago et les embranchements à l'est de Chicago s'engorgent, nous en ressentons tout de suite les heureux effets. On peut donc dire qu'une bonne partie de nos activités—mais je n'oserais pas aller jusqu'à dire: une bonne partie...

Sir HENRY DRAYTON: Mais une proportion substantielle?

Sir HENRY THORNTON: Oui, une proportion considérable comporte du trafic américain qui passe par chez nous et qui constitue un avoir sérieux et rémunérateur qu'il importe de développer. J'ajoute qu'il est également de l'intérêt des Etats-Unis de pouvoir compter sur ce dégorgeoir supplémentaire, dégorgeoir particulièrement précieux pour la Nouvelle-Angleterre.

Sir HENRY DRAYTON: Nul doute que leur trafic s'en trouve fort bien, en ce que surtout, advenant une congestion du trafic, ils peuvent compter sur nos lignes.

Le PRÉSIDENT: M. Henry, pouvez-vous nous fournir quelque idée du degré de fléchissement constaté dans la diminution du tonnage des grains de l'ouest?

M. HENRY: Certainement; je suis d'avis que dans la région de l'ouest il s'est produit une augmentation.

Sir HENRY DRAYTON: Ce que vous dites là se trouve quelque part dans votre rapport.

Le PRÉSIDENT: M. Henry va bien vouloir nous le communiquer.

M. HENRY: Il y a eu fléchissement, pour les grains dirigés à la tête des lacs, de quelque $3,243,000 qui fut compensé dans une certaine mesure par un relèvement dans la région de Vancouver, de $1,317,000.

Le PRÉSIDENT: Cela fait quelle proportion déficitaire?

M. HENRY: A prendre l'ouest en bloc, le déficit a été de 3.2 p. 100.

Sir HENRY DRAYTON: Sur les grains, n'est-ce pas?

M. HENRY: Sur tout.

Le PRÉSIDENT: Sur les produits de la ferme, en général, grains et troupeaux.

M. MACKINNON: Et le résultat sur le taux de l'argent?

M. HENRY: Naturellement ce dernier se ressent de la situation, jusqu'à un certain point.

Sir HENRY THORNTON: Les déficits? Comment l'entendez-vous?

M. MACKINNON: Je parle des surplus.

Sir HENRY THORNTON: La baisse des taux de fret aurait-elle pour effet d'avantager nos recettes de fret?

M. MACKINNON: Certainement.

Sir HENRY THORNTON: Pas énormément.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous ressenti les effets des négociations à propos de la Passe du Nid-du-Corbeau, l'arrangement intervenu valant aujourd'hui et ne valant plus demain.

Sir HENRY THORNTON: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Il est tout naturel que l'effet s'en fasse sentir.

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avantageux ou non?

M. HENRY: Je ne saurais dire.

M. STEWART (Humboldt): Les grains ne s'en sont absolument pas ressentis.

M. HENRY: Non, absolument pas.

Sir HENRY DRAYTON: Je suis d'avis que tous tant que nous sommes pensons que ce qui est de nature à amener un état d'incertitude à propos des tarifs de fret nuit aux affaires tout naturellement.

M. RINFRET: Les chemins de fer de l'Etat ont-ils eu à baisser leurs tarifs à la mise en vigueur de cet arrangement?

M. HENRY: Il y a eu réduction des taux.

Le PRÉSIDENT: En vue de contrecarrer le Pacifique-Canadien.

M. HENRY: Exactement.

M. RINFRET: Ce qui veut dire des pertes considérables sur le fret?

M. HENRY: Oui, mais pour certains points de l'est du réseau seulement.

Sir HENRY DRAYTON: Vous êtes bien sûr de cela, M. Henry? Ne croyez-vous pas plutôt que l'effet en a été limité quant à la durée vu les modifications survenues subséquemment; mais que si l'arrangement eût duré assez longtemps pour atteindre la plupart des points de l'est du réseau qui vous fournit votre tonnage, nous nous en serions ressentis, vu précisément la présence sur ces mêmes points de la Compagnie du Pacifique-Canadien?

M. HENRY: Je verrais sans agrément d'avoir à dire l'effet qui s'en est suivi.

Sir HENRY DRAYTON: Il me semble parfaitement évident que pour tout le territoire qui va d'ici à l'ouest en passant par l'Ontario, il y a concurrence.

Sir HENRY THORNTON: La concurrence existe, et là où une compagnie de chemin de fer réduit ses tarifs pour l'une ou l'autre raison il faut la suivre ou baisser pavillon.

Le PRÉSIDENT: Est-il possible de réduire les taux sans remanier les tarifs après les avoir soumis à la Commission des chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Il importe absolument de suivre la routine légale, soit que l'on relève, soit que l'on réduise les tarifs; mais pour les réduire seulement, les formalités sont fort simplifiées.

Le PRÉSIDENT: Comparée à un relèvement?

Sir HENRY THORNTON: Il se produit d'ordinaire moins de réclamations.

Sir HENRY DRAYTON: Ce point de vue me semble parfaitement au point.

Sir HENRY THORNTON: D'après le principe qui veut qu'il soit plus agréable de donner que de recevoir.

M. JELLIFF: La principale proportion des pertes de tonnage de l'an passé s'est surtout produite sur les produits agricoles?

Sir HENRY THORNTON: Certainement, et le fait a été mentionné avec force détails.

M. JELLIFF: J'ai les données sous la main et je puis vous les communiquer sur demande. Voyez page 33. Vous y trouverez plus d'un classement. Dans les premiers, relatifs aux "produits agricoles", on constate une augmentation de tonnage de 129,469 tonnes, tout bien compté; dans la deuxième catégorie, arrive un déficit de 93,765 tonnes; dans la troisième, et c'est ici que je voudrais retenir votre attention, on constate un déficit de 696,960 tonnes.

Sir HENRY DRAYTON: Pertes sèches?

M. JELLIFF: Oui, sèches; puis vient un autre gros déficit de 1,399,805 tonnes, ce qui montre que le déficit se produit ailleurs que pour les produits agricoles.

Sir HENRY THORNTON: Voilà qui est absolument au point. Toutefois pour calculer exactement l'effet des pertes de tonnage, il vous reste à tenir compte des taux relatifs aux diverses catégories de tonnage et de la proportion plus ou moins grande des gains réalisés sur chaque catégorie. A tenir compte également du degré plus ou moins avantageux d'un tonnage sur les autres. Ce qui veut dire qu'il ne s'agit pas surtout du tonnage en soi. Le tonnage ne vaut que dans la mesure où il se convertit en recettes nettes, possible qu'il se produise un affaissement de tonnage, affaissement assez sérieux, en regard d'un relèvement léger d'une autre catégorie de tonnage, et que enfin de compte on s'en trouve mieux. Rien ne sert de constater une augmentation de tonnage à moins que, en dernière analyse, il en ressorte des gains sûrs.

M. JELLIFF: Voici, on vient de dire que le tarif des grains est trop peu élevé. Or d'après votre raisonnement, moins on transportera de grains, moins on perdra.

Sir HENRY THORNTON: Cela dépend du sens que vous donnez au terme "trop peu de tonnage". Pour moi, je ne verrais pas la chose sous cet angle. Je dirais

plutôt que le tarif actuel sur les grains, et je ne parle ici qu'au point de vue du chemin de fer, est trop peu élevé en ce sens que le profit à en tirer est fort minime.

M. JELLIFF: Et pourtant c'est bien le tonnage plus ou moins grand des grains qui arrondit vos recettes?

Sir HENRY THORNTON: Oui, c'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Serait-ce vrai, sir Henry, que vos recettes sont déficitaires du fait que vous avez à transporter une proportion beaucoup plus grande de grains sur le réseau de Vancouver qu'auparavant?

Sir HENRY THORNTON: Non, monsieur le président, je n'irais pas jusqu'à dire cela.

Le PRÉSIDENT: Gagnez-vous autant à transporter des grains à Vancouver qu'à la tête des Lacs, distance plus considérable pourtant?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Car le parcours en est moins grand. Il faut plus de temps pour le transport à la tête des Lacs, et le coût en est plus élevé. Je n'ai jamais parlé contre le transport des grains par Vancouver; jamais on ne m'a entendu récriminer à ce sujet.

Sir HENRY DRAYTON: Ce transport paye assez bien?

Sir HENRY THORNTON: Les chiffres parlent par eux-mêmes. L'exportation par ce réseau augmente par bonds et par sauts. J'ai toujours prétendu que le trafic par ce port devrait être encouragé, c'est pourquoi je suis d'avis qu'une bonne proportion du trafic devra passer par Vancouver en lieu et place des Grands Lacs.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai toujours cru qu'il existait une ligne de démarcation quelque part dans ces régions, aux environs de Maple Creek; n'est-ce pas exact?

M. STEWART (Humboldt): C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Plus long est le parcours, plus grand est le gain?

Sir HENRY THORNTON: Non. Il y a à tenir compte des classements de grains et des taux de transport.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a mésentente à ce sujet, monsieur le président. La chose est en partie exacte et en partie fausse. Prenons un tarif quelconque. Il est parfaitement exact que l'ensemble des avantages en recettes de ce tarif s'exprime par la distance; et que plus l'on prolonge la durée de transport plus l'on voit se résorber le chiffre des frais terminaux. Si l'on a des frais de terminus de 25 p. 100 du tarif de transit pour une distance de 100 milles, ces frais n'augmenteront pas du fait que le transport s'effectuera sur un parcours de 200 milles, ce qui fait que vos frais terminaux s'abaisseront à 12½ p. 100. J'imagine que mon raisonnement est clair. C'est là la base de ce que l'on appelle un point de départ ou un coefficient. Il reste également vrai que si vous disposez d'une catégorie basique très peu élevée, et que vous fassiez porter ce coefficient assez longtemps, vous en viendrez à ne plus avoir de gains du tout. Voilà de quoi veut parler sir Henry Thornton quand il mentionne les classements.

Le PRÉSIDENT: L'œil du profane verrait les choses sous cet angle; il se dira que si un transport est rémunérateur sur 500 milles, il le sera davantage sur 1,000 milles.

Sir HENRY THORNTON: Oui, par un ajustement conséquent du tarif.

Le PRÉSIDENT: J'imagine voir là une technicalité?

Sir HENRY DRAYTON: Absolument pas. Je me ferai un plaisir de causer de la chose avec vous-même un de ces jours.

Sir HENRY THORNTON: Impossible de transporter une marchandise 1,000 milles sur la même base tarifaire proportionnée que pour 500 milles et y gagner. Tout dépend de l'agencement du tarif par tonne-mille par rapport à la distance.

Le PRÉSIDENT: A tout événement, vous êtes parfaitement aise de faire du transport à Vancouver au lieu de le faire à la tête des lacs, toute proportion gardée?

Sir HENRY THORNTON: Absolument.

Sir HENRY DRAYTON: Il me semble que la chose est suffisamment claire que, grâce à la nouvelle échelle tarifaire, dès que leurs yeux s'ouvriront à la réalité, chez les compagnies de chemins de fer et les producteurs, ces derniers, je parle de ceux de l'Alberta et de la Saskatchewan, et même jusqu'à Maple-Creek, trouveront tout profit d'expédier leurs grains par voie de Vancouver.

Le PRÉSIDENT: La chose m'apparaît absolument évidente.

Sir HENRY DRAYTON: Il faudra aussi en venir à ce que les taux de fret jusqu'à Maple-Creek soient tels qu'il devienne avantageux d'expédier le blé à Liverpool, rendez-vous général, par les chemins de fer Nationaux à l'échelle tarifaire présente, en prenant pour limite est Battleford. Vous avez là un territoire vaste à desservir.

Sir HENRY DRAYTON: La chose n'est possible que grâce à l'état favorable de nos rampes montagneuses. Ces rampes comptent pour beaucoup dans les affaires de transport.

Sir HENRY DRAYTON: Absolument. Nul doute que la ligne de Vancouver qui utilise la Passe Yellowhead est splendide; c'est même ce que nous avons de mieux ou presque.

Votre question, monsieur le président, trouve sa vraie réponse dans les considérations du président des chemins de fer, à propos du mouvement du trafic. En effet il établit que le transport moyen par tonne pour le fret payant est tombé de 323.96 milles à 332.53 et que le taux par mille a légèrement haussé.

Il ne s'est pas produit de changement tarifaire en hausse; toutes les modifications de ce genre survenues dans l'année ont pris une direction vers la baisse, comme on le voit par la suite. Ce qui diminue le nombre de milles de transport vient de ce que le mouvement des grains dans l'ouest est moins actif; ensuite parce que le taux des grains étant le moins élevé, moins on en transporte mieux c'est pour le bilan général de fin d'année.

Le PRÉSIDENT: Le transport des grains à Vancouver profitera aussi bien aux expéditeurs qu'aux chemins de fer Nationaux?

Sir HENRY THORNTON: Oui. J'en appelle à M. Dalrymple qui est ici même. Cet homme en sait plus que nous tous et il voudra bien trouver réponse à toutes les questions qu'il vous plaira de lui poser.

M. JELLIFF: Je désire revenir aux classements des grains. En effet on dit ici dans la première partie du rapport que le déficit de l'an dernier provient surtout du blé; mais enfin vous affirmez que le déficit en tonnage a été encore plus prononcé pour les autres catégories?

Le PRÉSIDENT: Vous y voyez quelque contradiction, monsieur Jelliff?

Sir HENRY THORNTON: Voyons si cela nous est bien échappé.

Sir HENRY DRAYTON: Vous le trouverez page 6.

M. JELLIFF: Cinquième ligne, à la rubrique des Recettes brutes.

Le PRÉSIDENT: " Principalement du chef de la modicité relative des récoltes de l'Ouest canadien, le mouvement des grains vers la tête des lacs a été beaucoup moins accentué que de coutume..."

M. JELLIFF: Seul le blé a manqué et encore bien peu.

Le PRÉSIDENT: "...et s'est trouvé de beaucoup inférieur à cette activité exceptionnelle que l'on a constatée dans les trois derniers mois de 1923. Et l'effet en a été que la poussée vers l'activité des opérations qu'engendre d'ordinaire un mouvement actif des grains a manqué considérablement." Voilà ce qui a retenu votre attention, monsieur Jelliff?

M. JELLIFF: Oui, monsieur le président.

Sir HENRY THORNTON: Voulez-vous, monsieur Dalrymple, fournir des explications à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: M. Jelliffff est d'avis que ces données ne se marient pas bien avec la statistique de la page 33.

M. DALRYMPLE: En fait, monsieur le président, la récolte de l'an dernier dans l'Ouest canadien, a été bien moins satisfaisante que celle de l'année précédente. La différence s'en est fait sentir dans le tonnage transporté dans la première partie de l'année 1924. Mais une fois passée cette première période du printemps, le tarif par eau s'est à ce point infléchi que le gros du transport des grains s'est effectué à Montréal par cette voie; c'est alors que pour la première fois, à ma connaissance, il ne s'est fait absolument aucun mouvement des grains, des ports de la baie à Montréal, à destination de l'étranger, pour environ trois mois.

Les variations (si variations il y a eu) sont nées surtout de ce fait que nous réussissons à compenser dans une certaine mesure le fléchissement sur les grains canadiens par une augmentation de transport pour le produit américain dans les douze mois de l'année; toutefois je n'ai pas présentes à l'esprit les données du blé, bien qu'il se soit fait un certain mouvement de ce produit vers l'étranger.

Le PRÉSIDENT: Ce renseignement vous plaît-il, monsieur Jelliff?

M. JELLIFF: J'ai perdu quelque chose des explications, mais je me reprendrai sur le texte.

Sir HENRY DRAYTON: Une chose que je ne juge pas au point. D'après moi, il s'est glissé une erreur dans les chiffres que j'ai eus sous les yeux. Quand vous parlez du mouvement je me reporte au mouvement du blé; le mouvement de ce produit s'est bien effectué mais il est survenu un incident ou un changement des conditions qui a modifié le mouvement de la récolte

> "Le mouvement a également subi quelque atteinte du fait de la tendance à garder au pays la récolte de blé, ce qui a créé un état de choses absolument inusité et que le monde des affaires n'avait en aucune façon prévu."

M. DALRYMPLE: C'est absolument au point. Sir Henry. Rappelez-vous que, en novembre 1924, il se fit un nouvel arrangement pour le charbon destiné à l'ouest canadien, arrangement qui eut pour effet de retenir certaines expéditions qui, dans des circonstances plus favorables se seraient certainement effectuées.

Sir HENRY DRAYTON: Le pays en a gardé plus cette année que les autres années?

M. DALRYMPLE: C'est que nous avons une moindre récolte à manipuler.

Sir HENRY DRAYTON: Par ailleurs la réserve est moindre, ce qui fait que nous pouvons nous attendre à une activité considérable pour la récolte de 1924, toujours parce que le grain a été retenu au pays.

M. STEWART (Humboldt): D'après moi la réalité est que les grains ne sont pas partis pour l'étranger, comme par le passé, en masse, surtout en octobre, pour diminuer insensiblement jusqu'à la fin de l'année. Le mouvement a été assez régulier jusqu'à décembre. La prétention que l'on a retenu les grains n'est pas tout à fait au point. L'affirmation de sir Henry est exacte, qu'il ne nous reste pas grand surplus de grains en mains dans l'Ouest. Ici j'ai bien envie de demander s'il n'est pas à l'avantage des chemins de fer, au point de vue recettes, que les grains ne se déplacent pas sous forme de pyramide retournée mais qu'ils prennent leurs cours de façon aussi régulière que faire se peut.

M. DALRYMPLE: J'oserais dire que oui, pourvu toutefois qu'on ne le retienne pas jusqu'à l'arrivée des froids et des pluies.

M. JELLIFF: On aurait ainsi une moins grande demande de réserve de wagons?

M. DALRYMPLE: Absolument.

M. STEWART (Humboldt): Nous parlions hier, je crois, de ce qui entre dans le coût réel du transport des grains. Je veux parler de l'accumulation des wagons vides nécessaires pour le transport de la récolte. Or ce que nous venons de dire n'aurait-il pas son effet sur la situation des wagons vides, tant du moins que nous aurons recours au système de "poule" pour la manutention des grains. Vient un temps qui nécessite une grande abondance ou une surabondance de wagons vites. Un débit régulier n'aurait-il pas aussi pour effet de réduire les frais qu'aumente la nécessité d'accumuler des wagons tel ou tel mois de l'année?

M. DALRYMPLE: S'il était possible de savoir à quelle époque la "poule" ou l'expéditeur désire expédier son grain, il deviendrait facile de régulariser le mouvement des wagons en conséquence. On serait libre alors d'imaginer un plan qui nous exempterait de garder en mains un aussi grand nombre de wagons en prévoyance d'un fort mouvement des grains. Au contraire et dans les circonstances présentes il nous faut être prêt à toute éventualité ou se voir réduits à ne pouvoir fournir les wagons nécessaires.

M. STEWART (Humboldt): Le passé vous laissait certaine tranquillité à ce sujet, la situation se répétant d'année en année.

M. DALRYMPLE: Absolument.

M. STEWART (Humboldt): Et advenant que les grains pussent, grâce aux procédés nouveaux, s'écouler selon un régime suffisamment régulier, vous seriez tout disposé à modifier votre système pour un autre qui assure des frais moins élevés?

M. DALRYMPLE: Je crois que la chose est parfaitement possible, bien qu'il reste nécessaire de prendre certaines précautions.

SIR HENRY DRAYTON: S'il en était autrement ce serait au chemin de fer de se conformer aux conditions du marché. Et à ce propos que vient de soulever M. Stewart, combien vous a-t-il fallu de wagons pour transporter les grains, l'an dernier?

M. DALRYMPLE: Mes souvenirs me disent environ 40,000.

Sir HENRY DRAYTON: Et quelle division débiteriez-vous pour le rassemblement et la répartition de ces wagons dans le district de l'Ouest, directement à Fort-William?

M. DALRYMPLE: Sauf erreur, je crois me souvenir que chaque région a eu à porter les frais de déplacement des wagons chez elle.

SIR HENRY DRAYTON: Quel pourcentage de la récolte de l'une ou l'autre année dirigée sur l'est, et advenant qu'elle n'ait pas été identique dans les deux, a fait halte à Fort-William pour y prendre la mer, et quel pourcentage a continué par le rail?

M. DALRYMPLE: Si je me souviens bien, le rail en a conservé fort peu. Je n'ai pas fait de calcul, mais je sais que le pourcentage du rail a été mince.

Sir HENRY DRAYTON: Avez-vous jamais fait ce calcul?

M. DALRYMPLE: Pas l'an passé. Cette année-là nous nous attendions à un mouvement fort accentué, mais nos espoirs ne se sont pas réalisés si ce n'est sur quelques tronçons de lignes où il s'agissait des grains destinés aux Soviets et pourlesquels il y avait eu contrat ou il devait y avoir un.

M. STEWART (Humboldt): Avez-vous quelque donnée officielle du pourcentage des wagons vides imputables à l'une ou l'autre région?

M. DALRYMPLE: Il est facile d'en avoir. Cependant je n'ai pas les données en mains. Il existe toujours une certaine quantité de wagons fermés venus

de ce que nous appelons notre région centrale et qui prend la direction des prairies en prévision des besoins de la moisson. En effet, avant les récoltes ces wagons prennent la direction de l'est où ils servent à transporter en été les grains partis des ports de la Baie à destination de Montréal; ils servent aussi à d'autres marchandises. Je dis donc que, en prévision de la récolte, nous reprenons vers fin-juillet ou au début d'août nos wagons accaparés jusque-là par l'est, et les dirigeons vers l'ouest.

M. STEWART (Humboldt): Pour ma gouverne, dites-moi donc la façon dont ces wagons peuvent retourner aux autres régions; les utilise-t-on pour d'autres besoins ou les garde-t-on en prévision d'une autre saison?

M. DALRYMPLE: Beaucoup reviennent à l'état vide. Le gros de la flotte retourne dans l'est.

Sir HENRY DRAYTON: Ils reviennent à l'état vide de Fort-William, et les centres de production de l'est d'Ontario les reprennent.

M. STEWART (Humboldt): Ce qui entraîne pour l'aller et le retour des frais énormes?

M. DALRYMPLE: Des frais fort onéreux, en effet, pour le transport des wagons vides vers l'ouest.

Sir HENRY DRAYTON: A propos, quelle est la situation de Vancouver en regard du réseau de l'est, en matière de wagons vides?

M. DALRYMPLE: Vancouver a abattu tous les records de l'histoire des chemins de fer, en ce que maintenant nous avons le mouvement de l'est en wagons vides, alors que auparavant nous avions le mouvement de l'ouest.

Sir HENRY DRAYTON: Et maintenant pour ramener ces wagons vides de Vancouver, allez-vous avoir les mêmes frais à envisager que de Fort-William à l'est?

M. DALRYMPLE: Pas dans les mêmes proportions, si toutefois le commerce de bois se maintient.

M. RINFRET: Ainsi quelle est la proportion entre les taux de fret à destination de Vancouver dans l'ouest, et à destination de l'est, par mille?

M. DALRYMPLE: Impossible de répondre dans cet ordre, mais d'ordinaire les taux par mille sur les grains allant à Vancouver sont de bien peu supérieurs par mille à ceux allant à Fort-William, surtout sur longues distances.

M. RINFRET: Vous dites qu'ils sont de très peu plus élevés?

M. DALRYMPLE: Oui, une bagatelle. Tous les taux sont fort peu élevés.

M. RINFRET: Un pourcentage, s'il vous plaît.

M. DALRYMPLE: Le calcul en est facile, mais on peut dire que les taux sont fort peu élevés.

Sir HENRY DRAYTON: Ce que nous désirons savoir est ceci: quel est le coût de transport des grains pour le cultivateur, coût sur lequel il se base pour établir ses propres prix (entre parenthèses, les prix s'établissent à Liverpool)? Je parle ici de mémoire, au petit bonheur et en me basant sur les taux actuels (quitte à m'occasionner un rappel aux faits). Je dis donc que nous voulons savoir ce que serait le coût calculé sur la base établie à Liverpool, base coupée en deux à Maple Creek, dans la Saskatchewan. Je puis faire erreur pour Maple Creek. Cela donnerait un immense champ d'opérations pour Vancouver. En vérité. Or et ceci dit, quelle serait la proportion de la récolte qui essuyerait les frais.

M. STEWART (Humboldt): Pour la Saskatchewan, cette proportion serait d'environ le quart.

Sir HENRY DRAYTON: Toute la récolte de l'Alberta et le tiers de celle de la Saskatchewan.

M. STEWART (Humboldt): Pas même un tiers, disons seulement un quart.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'où, dans l'est, ramenez-vous ces wagons vides amenés de Vancouver? A quel point du réseau les dirigez-vous?

M. DALRYMPLE: Nous les ramenons, dans l'est, jusqu'à Saskatoon, j'oserai dire, pour les besoins des grains.

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible de profiter de cette situation qui vous met sur les bras des wagons vides qu'il faut ramener de l'ouest dans l'est, pour assurer le transport du charbon de l'Alberta à certains points dans l'est. La chose serait-elle possible?

M. DALRYMPLE: Il serait possible de diriger sur les mines ou à quelque jonction à proximité des mines tous les wagons vides. L'ennui est qu'il existe en même temps un mouvement de wagons vides à destination de l'ouest, de wagons qui auraient servi au transport du charbon de l'Alberta. Pour répondre à la question de Sir Henry Drayton, je dois dire que les taux de transport par eau pour les grains partis de Vancouver sont d'un caractère changeant, suivant l'état des temps. Mais généralement parlant, la partie de pays que vous avez en l'esprit est à peu près exacte, du moins en se plaçant au point de vue de la disjonction des taux.

Q. Vous ne pouvez nous renseigner que sur cette partie de pays?—R. Oui.

Q. Les taux de l'est varient?—R. Pas autant que ceux de l'ouest. Ces changements ne se sont pas montrés aussi radicaux que sur le Pacifique.

Q. Et dans l'est, nous savons ce qu'ils sont, jusqu'à Saskatoon.—R. Par ailleurs, je ne crois pas que le cultivateur établisse aucun prix en se basant sur les taux. En effet, tout se vend sur les prix basiques de Winnipeg ou de Vancouver.

Q. Affaire d'offre et de demande?—R. Toutefois, c'est là le prix que le cultivateur demande pour son grain.

Q. Le tout repose sur l'état du marché?—R. Oui.

M. Jelliff:

Q. Et on accorde une remise pour le comptant?—R. Oui.

Q. Ce n'est que matière de temps pour l'obtention de conditions meilleures de vente?—R. Oui, et la chose est présentement sous le feu de la discussion.

Q. Et voilà pourquoi, j'imagine, les grains sont dirigés sur l'est?—R. Je veux croire que c'est là un certain facteur.

Q. Quelle est la proportion de vos recettes qu'atteint la grève charbonnière, la longue grève de l'Alberta ainsi que les difficultés de l'Est?—R. Les mois d'été, alors que nous sommes en mesure de transporter des denrées et fonctionner sur des bases absolument économiques, ces grèves et ces difficultés nous ont sérieusement nui. Une fois la grève terminée, il nous a fallu faire face à la fois au transport des grains et à celui du charbon.

Q. Vous avez dû en laisser échapper?—R. Certainement.

M. STEWART (Humboldt): Monsieur le Président, si nous en avons fini avec cette partie de notre travail, je désirerais me renseigner sur autre chose. Au moment présent et du chef de l'interprétation que nous accordons à l'arrangement de la Passe du Nid-du-Corbeau, il surgit une discrimination dans les taux. J'ignore ce que le National-Canadien en tire de profit. Or ces données acquerront une double valeur quand nous saurons l'effort qui serait imposé au National-Canadien pour réussir à atteindre ces taux; elles nous serviront aussi à savoir ce que payent les populations qui ont à vendre leurs grains sur les marchés atteints par ces discriminations. Je désirerais donc savoir ce que pourrait être le prix de transport en partant d'une base raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Que désirez-vous savoir en réalité?

M. STEWART (Humboldt): M. Dalrymple sait parfaitement ce que je veux dire. Il sait que le Pacifique-Canadien n'imposait pas des prix suffisants à l'époque où l'arrangement du Nid-du-Corbeau vint au jour. Or le National-

Canadien en est au même point. Ces deux compagnies sont seules à se faire la lutte. Je veux donc savoir à quoi tout cela aboutit en matière de recettes?—R. Les taux à la Passe du Nid-du-Corbeau ont été remaniés. Vous voulez parler des grains?

Q. Nous parlons de choses étrangères aux grains. Nous en avions fini avec cette affaire de grains?—R. J'ai fait le calcul en imaginant un absolu retour aux taux de la Passe du Nid-du-Corbeau et dans l'état absolu où ils se trouvaient avant l'arrêté ministériel, et j'en suis sorti avec une perte nette de recettes pour les chemins de fer Nationaux-Canadiens de plus de trois quarts de million par année, en se basant sur les activités de 1923.

Q. En prenant l'année 1923 pour base?—R. Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. A propos. Vous arrivez à cette perte nette en partant de quel coefficient moyen?—R. Environ 80 p. 100.

Q. Prenons le cœfficient antécédent et nous arrivons à une conclusion toute différente?—R. A pire.

Q. En partant d'une base de 80 p. 100, on arriverait à une chute brute de recettes de $5,700,000?—R. Oui.

Le président:

Q. Vos pertes nettes arriveraient à peu près au chiffre de trois quarts de million?—R. Oui.

Sir HENRY DRAYTON: En partant de 80 p. 100, chiffre que M. Dalrymple suppose fantaisiste.

Le PÉSIDENT: Ceci répond-il à votre désir, monsieur Stewart?

M. STEWART (Humboldt): Oui, c'est bien une réponse.

Sir HENRY DRAYTON: Autre chose qui ressort de la question de M. Stewart, et que ce dernier devrait savoir. Il n'est plus question de grains, et nous abordons un tout autre sujet. Or M. Stewart s'intéresse aux choses de l'Ouest et il me semblerait utile pour lui de savoir le tonnage produit par le territoire de l'ouest et qui serait atteint, les grains exceptés.

M. DALRYMPLE: Je n'ai pas les données sur moi, Sir Henry, mais je les aurai.

Le PRÉSIDENT: Encore quelque chose à demander sur cet item? Nous abordons 102.

M. STEWART (Humboldt): M. Dalrymple prétend ne pas avoir sur lui les données nécessaires.

M. DALRYMPLE: Je ne les ai pas sur moi, mais elles sont disponibles.

M. STEWART (Humboldt): Pouvez-vous les apporter?

M. DALRYMPLE: A votre gré.

Le PRÉSIDENT: Item suivant: recettes-voyageurs, $37,233,998.44, soit une diminution d'environ $2,050,000. La raison en est la même, j'imagine, que pour le fléchissement des recettes-voyageurs: la dépression des affaires.

M. DALRYMPLE: Oui, dépression pour une bonne partie, et aussi développement de l'industrie de l'autobus et des véhicules-moteurs.

Le PRÉSIDENT: Iriez-vous jusqu'à dire que ce fléchissement s'accentue d'année en année?

M. DALRYMPLE: Oui, décidément.

M. RINFRET: Même chose pour l'ouest?

M. DALRYMPLE: Oui.

M. RINFRET: Pour le transport à longue distance?

M. DALRYMPLE: Oui, j'apprends même que l'on vient de créer une nouvelle ligne qui va de Portage-la-Prairie à Winnipeg.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'avez-vous à dire?

M. DALRYMPLE: Je dis que les autobus sont avantageux sur les grandes routes en ce qu'ils servent à défrayer une partie des frais d'entretien.

Le PRÉSIDENT: Il s'agirait de barrer la route à ces autobus au profit des chemins de fer?

M. DALRYMPLE: Il s'agirait d'empêcher que d'autres ne pussent avoir le droit de les entretenir à leur profit.

Le PRÉSIDENT: La chose n'est pas encore du ressort des chemins de fer.

M. DALRYMPLE: Peut-être mais elle pourrait bien arriver avant longtemps. Nous nous y acheminons.

Sir HENRY DRAYTON: Possible que nous y aboutissions.

M. DALRYMPLE: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que les chemins de fer y soient acculés, s'ils veulent vivre.

Sir HENRY DRAYTON: La compagnie de chemin de fer voit à l'entretien des routes; or si les compagnies de chemins de fer doivent un jour avoir à s'en charger, voilà les capitaux publics chassés du coup de l'entreprise.

Le PRÉSIDENT: Cette considération est négligeable.

M. RINFRET: Mais si ces dernières entreprennent l'exploitation des autobus, elles se trouveront de ce fait à lutter contre elles-mêmes.

M. DALRYMPLE: Nous en sommes arrivés à faire l'essai des véhicules-moteurs sur nos propres lignes de chemins de fer en lieu et place des locomotives à vapeur. Nous en sommes là.

M. DRUMMOND: Avez-vous déjà fait ces essais sur quelque réseau à vous?

M. DALRYMPLE: Oui.

M. DRUMMOND: Mais la chose en est encore à l'état d'essai. Or en regard des trains à vapeur, où en êtes-vous de la comparaison?

M. DALRYMPLE: Le coût est bien moindre que pour les trains à vapeur.

M. MILNE: A quel endroit ces essais se font-ils?

Le PRÉSIDENT: La liste des régions d'essai est-elle longue?

M. HENRY: Pas très longue. Mais je me rends compte que je n'en ai pas sur moi la liste.

M. DALRYMPLE: Combien de véhicules avez-vous en exploitation?

M. HENRY: Vingt-quatre.

M. DALRYMPLE: Nous avons vingt-quatre véhicules sur les divers points du territoire.

Le PRÉSIDENT: Dans l'Ontario ou dans l'Ouest?

M. DALRYMPLE: Un peu partout: un dans l'Ile Vancouver, quelques-uns dans l'Ontario, d'autres dans les provinces Maritimes, d'autres enfin dans le Québec et dans le Manitoba.

Le PRÉSIDENT: Ces véhicules supplémentent-ils vos lignes de trains à vapeur ou les remplacent-ils?

M. DALRYMPLE: A quelques endroits, ils les supplémentent. Mais la plupart du temps, ils les remplacent.

M. JELLIFF: Quelle aide le radio a-t-il apportée à la circulation des voyageurs?

M. DALRYMPLE: Le radio a servi, comme nouveauté, pour faire connaître par tout le Canada l'existence des chemins de fer Nationaux et a grandement aidé à cette catégorie de trafic.

Sir HENRY DRAYTON: Combien de wagons-postes récepteurs avez-vous pour le service des voyageurs?

M. DALRYMPLE: Nous en avons sur les trains transcontinentaux, de Montréal à Vancouver et de Toronto à Vancouver; sur la dernière voiture de chaque train.

Sir HENRY DRAYTON: Quel en est le coût, quel est celui de l'attelage au train, par véhicule, et quel est l'entretien?

M. DALRYMPLE: Je n'ai pas les données ici, sir Henry. Le gros des frais est constitué par l'usage même qu'on en fait. Il faut un employé spécialement affecté à ce service.

Sir HENRY THORNTON: Si l'on désire connaître la chose en détail, nous pouvons mettre à votre disposition quelqu'un de mieux renseigné sur le radio que M. Dalrymple ou que moi-même.

Le PRÉSIDENT: Et qui est-ce?

Sir HENRY THORNTON: M. Robb, aidé probablement d'un expert.

Le PRÉSIDENT: M. Dalrymple: pourriez-vous nous fournir quelque renseignement sur la relativité des profits ou des pertes occasionnées par le service du fret en regard des données du service-voyageurs?

M. DALRYMPLE: Le profit, s'il en est, est en grande partie dû au transport des marchandises par petite vitesse et il est assez difficile parfois de trouver un profit quelconque dans le service des trains pour voyageurs.

Le PRÉSIDENT: En général, le transport des voyageurs se fait ordinairement à perte, d'une manière générale?

M. DALRYMPLE: Je ne voudrais pas me prononcer aussi catégoriquement que cela. Il est difficile d'arriver à réaliser un gros profit, si toutefois profit il y a. C'est un complément nécessaire au système de transport.

M. DRUMMOND: Les chemins de fer ont-ils étudié l'à propos de remettre en honneur l'ancienne coutume des taux réduits pour excursions?

M. DALRYMPLE: Oui.

M. DRUMMOND: Avec quel résultat?

M. DALRYMPLE: Nous croyons qu'il n'y aurait rien à gagner à retourner à l'ancienne coutume.

M. RINFRET: Ou prix pour l'aller et le retour?

M. DALRYMPLE: Nous avons les prix pour l'aller et le retour basés sur le prix d'un passage et un tiers.

M. JELLIFF: Calculé sur la base de la population?

M. DALRYMPLE: Voici comment se pose notre problème: nous avons une base relative très basse pour les billets de voyageurs de commerce, et si nous nous servions des taux de billets d'excursion nous perdrions le profit réalisé sur les billets de voyageurs de commerce, puisque le voyageur de commerce s'arrangerait pour tirer parti du train de retour d'excursion, et, en définitive, nous ne retirerions rien des taux d'excursions.

Le PRÉSIDENT: Vous vendez encore des billets de banlieu au public?

M. DALRYMPLE: Dans un territoire restreint.

Le PRÉSIDENT: Trouvez-vous que vous en retirez un profit?

M. DALRYMPLE: Il me faudrait réfléchir quelque peu. Nous avons les billets pour les enfants d'école. Je ne crois pas que nous fassions un gros usage des billets de ce genre, si toutefois la chose existe.

Le PRÉSIDENT: Le fait de permettre au public de s'instruire entre-t-il pour quelque chose dans vos raisons?

M. DALRYMPLE: Au point de vue sympathique.

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas d'une question d'affaires.

M. DALRYMPLE: Non.

M. JELLIFF: Quelle comparaison établir entre les recettes provenant du service des voyageurs sur vos lignes américaines et celles provenant du même service sur vos lignes d'ici?

M. DALRYMPLE: La moyenne des recettes sur les lignes américaines est quelque peu plus élevée, comme aussi la base des taux aux Etats-Unis, nonobstant le fait que la population y est très dense si on la compare à notre population éparse du Canada, est plus élevée que celle du Canada.

M. STEWART (Humboldt): De combien plus élevée?

M. DALRYMPLE: Le taux régulier est de 3.6 aux Etats-Unis et de 3.45 au Canada.

M. RINFRET: En première classe?

M. DALRYMPLE: En première classe.

Le PRÉSIDENT: N'avons-nous que deux classes?

M. DALRYMPLE: Oui, nous avons la deuxième et troisième classes.

Le PRÉSIDENT: Où?

M. DALRYMPLE: Toronto et Montréal, troisième classe.

Le PRÉSIDENT: En dehors de Toronto?

M. DALRYMPLE: Oui, en dehors de Toronto et de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Je n'en ai jamais entendu parler.

Sir HENRY DRAYTON: Il existe une vieille loi ayant trait au Grand-Tronc qui oblige ce chemin de fer à s'occuper de la troisième classe.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? 103. Excédent de bagage, $255,-433.14.

M. DALRYMPLE: Cela se rapporte ou n'a trait en grande partie qu'au service des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Wagons-dortoirs—$1,793,096.14.

M. DALRYMPLE: On y constate une augmentation et c'est le résultat d'un plus long parcours et de la diminution du transport de voyageurs sur un parcours plus court.

Le PRÉSIDENT: Quelle partie des wagons-dortoirs est fournie par vous-mêmes et quelle partie par la Pullman Company?

M. DALRYMPLE: La plus grande partie est fournie par les chemins de fer Nationaux. La Pullman Company ne s'occupe que de l'ancienne ligne du Grand-Tronc, et des quelques services que nous pouvons lui demander dans des cas d'urgence.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous donner le nombre des wagons?

M. DALRYMPLE: On peut obtenir ce renseignement.

M. RINFRET: S'agit-il de la ligne qui conduit à Chicago?

M. DALRYMPLE: Oui, d'une manière générale. Nous nous servons de nos propres wagons au Canada.

M. RINFRET: Où prenez-vous vos propres wagons-dortoirs? Sont-ils fabriqués dans vos propres usines?

M. DALRYMPLE: Non, monsieur, nous les achetons des manufacturiers canadiens.

M. MILNE: L'industrie des wagons-dortoirs est-elle assise sur des bases avantageuses?

M. DALRYMPLE: Oui.

M. MILNE: Pouvez-vous le prouver?

M. DALRYMPLE: L'an dernier, si je me rappelle bien, nous avons réalisé plus que nos dépenses, mais cela ne comprend pas l'intérêt sur le capital.

M. STEWART (Humboldt): Combien coûte un de vos propres wagons-dortoirs?

M. DALRYMPLE: De cinquante à soixante mille dollars, pourrais-je dire.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que le coût est un peu moindre que cela.

M. VAUGHAN: Le prix varie de quarante à quarante-cinq mille dollars.

M. STEWART (Humboldt): Ces chiffres n'ont-ils pas été donnés l'an dernier?

M. DALRYMPLE: Pas à ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous dire si ce service en particulier accuse un profit ou une perte?

M. DALRYMPLE: Comme je l'ai dit, les chiffres indiquent que nous avons fait plus que payer nos dépenses d'exploitation. Cela ne comprend pas l'intérêt sur le capital.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas un profit réel?

M. DALRYMPLE: Non, c'est un complément nécessaire à notre service.

M. RINFRET: Quelle proportion retirez-vous de la Pullman Company?

M. DALRYMPLE: Au point de vue du nombre...

M. RINFRET: Le nombre des wagons—au point de vue des billets?

M. DALRYMPLE: La Pullman Company retire le prix des billets qu'elle vend en retour de l'usage de ses wagons-dortoirs.

M. RINFRET: Vous voulez dire le prix entier?

M. DALRYMPLE: Oui, le prix entier.

Le PRÉSIDENT: Ce que le voyageur paie pour un lit?

M. DALRYMPLE: Pour le lit.

M. RINFRET: Est-ce là tout ce que la compagnie reçoit?

Le PRÉSIDENT: Cela dépend de l'arrangement.

M. DALRYMPLE: Aux termes du contrat consenti à la Pullman Company, lorsque les profits par wagon et par année dépassent un certain chiffre, le chemin de fer a droit à cinquante-deux pour 100 de l'excédent.

Le PRÉSIDENT: En retire-t-il jamais quoi que ce soit? Ce que je voulais savoir c'était, s'il était plus avantageux pour la Pullman Company ou pour vous de vous servir de vos propres wagons?—R. Il est plus avantageux de nous en tenir au contrat actuel, à mon point de vue, c'est-à-dire pour les chemins de fer Nationaux du Canada de fournir une partie considérable des wagons-dortoirs et de s'en tenir aussi à un contrat avec la Pullman Company pour certaines lignes, parce que grâce à ce contrat nous pouvons lui demander de nous fournir des wagons-dortoirs supplémentaires dont nous avons besoin pour un voyage spécial, et si nous ne pouvions pas faire cela, il nous faudrait faire ce que fait le Pacifique-Canadien, c'est-à-dire garder un grand nombre de wagons-dortoirs qui ne seraient mis en mouvement qu'une fois par-ci par-là.

Le président:

Q. Vous vous servez en réalité des wagons de la Pullman Company comme supplément à vos propres wagons?—R. Oui; c'est une acceptation du contrat de l'ancien Grand-Tronc.

M. Robichaud:

Q. Ai-je bien compris que la Pullman Company reçoit le prix du billet et le chemin de fer reçoit la valeur du lit?—R. Non, la Pullman Company reçoit le

prix du billet pour le service fourni par le wagon-dortoir—il ne s'agit pas du prix du billet du chemin de fer, mais du prix de l'usage de wagon-dortoir.

Sir Henry Drayton:

Q. Les Américains dans le territoire des Etats-Unis ont-ils encore des frais supplémentaires au prix d'une place?—R. La surtaxe?—Q. Oui?—R. Oui; elle est de 50 p. 100, tandis qu'au Canada elle n'est que de 25 p. 100.—Q. Et à propos de ce prix du billet supplémentaire, là où le nombre est limité dans les wagons-salons—cela existe-t-il encore?—R. Oui.

Q. Vous n'avez jamais mis cela en vigueur ici?—R. Non.

M. Robichaud:

Q. Est-il avantageux pour le chemin de fer de faire intervenir cette compagnie étrangère dans le service des chemins de fer?—R. Pour autant qu'il s'agisse des compagnies de wagons-dortoirs, oui, pour la raison que j'ai expliquée. Au point de vue des contrats de l'agence de journaux; c'est là une affaire avantageuse pour le chemin de fer. Le contractant peut apparemment y apporter une plus grande attention que nous le pouvons nous-mêmes; il n'est pas tenu de se plier à toutes les exigences auxquelles nous devons satisfaire nous-mêmes.

M. Jelliff:

Q. Quelle comparaison établissez-vous entre les profits que rapportent les différentes classes de wagons Pullman?—R. Je n'ai jamais vu les chiffres de ce calcul.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à propos de cet item? Sinon, nous allons passer à l'item n° 105, "Wagons-salons et wagons avec fauteuils."

M. DALRYMPLE: Les remarques que je viens de faire relativement aux wagons-dortoirs s'appliquent également à l'item n° 105, "Wagons-salons et wagons avec fauteuils."

Le PRÉSIDENT: L'autre item, n° 106: "Dépêches, $3,595,261." Nous devions consacrer une séance spéciale à l'étude de la question du transport des dépêches. Voulez-vous étudier cet item maintenant, ou le renvoyer à plus tard?

M. STEWART (Humboldt): Je voudrais suggérer que nous laissions de côté cet item pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Bien, l'autre item est le n° 107: "Messageries, $13,316,628.94." Cet item donne des résultats satisfaisants?

M. DALRYMPLE: Oui, monsieur.

Le président:

Q. Il y a une réduction d'environ $330,000 et quelques dollars seulement?—R. $338,000.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Quelle a été la variation des taux de messageries en 1924—augmentation ou diminution?—R. Il n'y a eu aucune variation radicale—pratiquement aucun changement. La demande d'augmentation des taux faite par la compagnie de messageries n'a jamais été définitivement étudiée par la Commission des chemins de fer.

M. Rinfret:

Q. Cette demande nous est-elle encore soumise?—R. Oui, monsieur.

M. Jelliff:

Q. Je sais que vous mettez en service moins de wagons pour messageries—wagons à bagage et à messageries—que l'an dernier. Quelle en est la raison?

Le PRÉSIDENT: Où prenez-vous cela, M. Jelliff?

M. JELLIFF: A la page 25, "Wagons à bagage et à messageries, 1,018", contre 1,051...

M. HENRY: C'est le contraire.

M. DALRYMPLE: J'allais avouer ma surprise d'entendre dire qu'il y avait une réduction, parce que, de fait, nous avons été quelque peu à court.

Le PRÉSIDENT: Il y a une augmentation.

M. JELLIFF: Oui, c'est le fait d'une méprise de ma part.

M. Robichaud:

Q. Trouve-t-on dans ce rapport un tableau des denrées transportées par les compagnies de messageries?—R. Je ne le crois pas, monsieur.

Le président:

Q. L'item suivant, 108: "Autres wagons pour voyageurs, $143,494"?—R. C'est le service spécial; c'est un bien faible pourcentage du total.

Le président:

Q. N° 109: "Lait, $455,759"?—R. C'est ici que se fait sentir votre concurrence par camions automobiles. C'est la grande cause de la diminution.

M. Rinfret:

Q. Pourquoi cet item est-il séparé ainsi?—R. C'est de cette manière que nous tenons nos comptes et nous avons toujours agi ainsi. Je crois que c'est un règlement de la Commission des chemins de fer.

Sir HENRY DRAYTON: De la Commission de Commerce entre Etats.

Sir HENRY THORNTON: Les Commissions dans la plupart des pays déterminent exactement la manière dont doivent être tenus les comptes des chemins de fer, et ici nous suivons les indications de la Commission de Commerce entre Etats, laquelle nous permet aussi de nous conformer à nos propres règlements en Canada.

M. STEWART (Humboldt): C'est là la raison des numéros que nous voyons au haut de chacun de ces item?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Notre Commission des Chemins de fer a-t-elle des règlements portant sur ce point?

Sir HENRY THORNTON: Oui, nous en avons, mais nous nous conformons également à ses règlements.

M. STEWART: Je voulais demander, monsieur le Président, si l'item portant la rubrique "Lait" comprend tout le lait transporté ou simplement le lait transporté sur les trains destinés au transport du lait ou dans les wagons pour le transport du lait?

M. DALRYMPLE: Cela comprend tout le lait transporté sur tous les trains.

Le président:

Q. le n° 110, "Aiguillage, $2,562,474". Je suppose que cela représente...—R. Il y a là une diminution générale due à une diminution générale dans le transport des marchandises. Il s'agit des recettes que nous touchons pour certains services que nous rendons aux têtes de ligne à d'autres chemins de fer.

Q. Aiguillage commun?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: N° 111, "Trains de service spécial, $72,000."

Sir Henry Drayton:

Q. Quel serait le coût de cela, M. Dalrymple—de ce service?—R. L'aiguillage?

Q. Non, nous avons passé cet item. Trains de service spécial. Je suppose qu'il s'agit des trains spéciaux, n'est-ce pas?—R. On attire mon attention sur le fait que cela représente les trains pour les cirques et les troupes de théâtre, trains que nous mettons en mouvement aux termes d'un contrat.

Q. Et combien demandez-vous par train-mille pour ces trains?—R. Nous avons des formules de contrat, et la base du tarif est soumise à la Commission des Chemins de fer.

Q. J'aimerais de la connaître.—R. Je serai heureux de voir à ce que vous en receviez une copie. Si nous prenons certains chiffres particuliers pour vous donner un exemple, cela sera-t-il suffisant, sir Henry (Drayton)?

Q. Oui, ne vous arrêtez pas à tous les détails.—R. Nous vous donnerons certains exemples typiques.

Q. Oui, donnez-moi certains exemples typiques du coût d'exploitation des trains spéciaux. C'est la meilleure manière d'obtenir la base de vos frais par train-mille?—R. Oui.

Le président:

Q. Le n° 104 est blanc; nous avons ensuite quatre petits item, "Transport par voie d'eau, marchandises, voyageurs, véhicules et bestiaux et autres". Les item sont de peu d'importance. Puis l'item 127, "Service spécial", est blanc également. Le n° 131 "Wagons-réfectoires et Buffets, $1,397,477.27".—R. C'est le service que nous maintenons au bénéfice du public.

Q. Tout comme les wagons-dortoirs?—R. Oui, et même plus.

Q. N° 132, "Hôtel et restaurant, $137,547"?—R. Il s'agit des restaurants dans les gares.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi y met-on le mot "Hôtel"?

Sir HENRY THORNTON: Ce mot ne devrait pas se trouver là. Dans certains endroits on y trouve le service d'hôtel en même temps que le service de restaurant.

M. DALRYMPLE: Sur la ligne Santa Fe on trouve les deux services. C'est un règlement de la Commission de Commerce entre Etats. C'est ainsi que cette Commission indique la rubrique de cet item.

Le PRÉSIDENT: Le n° 133, "Privilèges de gares, de trains et de navires"—

M. Stewart:

Q. Avant de laisser de côté cet item des restaurants, permettez-moi de demander si ce service est avantageux?—R. Nous avons constaté qu'il n'était pas avantageux, et c'est pour cette raison que nous avons accordé des contrats pour que ce travail soit confié au contractant.

Q. Sur tout le système?—R. Sur tout le système.

M. Milne:

Q. Ces recettes ont été augmentées quelque peu, n'est-ce pas?—R. Quelque peu, oui.

Q. Cela pourrait-il être en quelque sorte la cause de la diminution pour les wagons-restaurants?—R. Non, je ne le crois pas. Il sagit tout simplement d'une fluctuation ordinaire.

Le président:

Q. L'item suivant, n° 133, "Privilèges de gares, de trains et de navires, $161,549." Cela comprendrait-il les privilèges d'agences de journaux?—R. Oui, monsieur; annonces et mille et une autres choses.

Q. N° 134, "Salle des colis". Je serais porté à croire que cet item devrait être rémunérateur?—R. Oui, on y réalise un profit.

Q. Je crois qu'au prix de 10 cents chaque colis, la chose devrait accuser un profit.—R. Oui, on y réalise un profit.

Q. N° 135, "Entreposage—marchandises, $170,813"?—R. La fluctuation ici est en réalité le résultat de la diminution des affaires.

Q. Le n° 136, "Entreposage—bagage, $60,737." Il y a une augmentation ici?—R. Oui.

Q. Le n° 137, "Stationnement, $647,335." Il y a une diminution considérable ici?—R. Oui.

M. Robichaud:

Q. Pourquoi y a-t-il une diminution si forte dans les recettes de stationnement? Le nombre a-t-il diminué?—R. La seule explication que j'en puisse donner c'est que depuis quelque temps l'on a entrepris une campagne dans ce sens qui a porté ses fruits. Les chemins de fer préféreraient en venir au point de ne percevoir absolument rien pour frais de stationnement; ils préféreraient utiliser leurs wagons pour des fins de transport.

Le PRÉSIDENT: Le n° 138, "Services téléphonique et télégraphique." c'est un item peu considérable. N° 139, "Elévateurs à grain." Y a-t-il des questions à poser ici? N° 140, "Parcs à bestiaux"....

M. Stewart (Humboldt):

Q. Avant de laisser cet item des "élévateurs à grain", de quelle source proviennent ces recettes?—R. Il s'agit du loyer que nous retirons des locataires d'élévateurs, et aussi des élévateurs que nous exploitons nous-mêmes.

Sir Henry Drayton:

Q. Nous n'exploitons plus l'élévateur de Montréal?—R. Non, monsieur, cet élévateur a été vendu à la Commission du Port de Montréal.

Q. Quels élévateurs possédez-vous encore?—R. Un à Transcona, que nous n'utilisons pas, et l'élévateur de Portland, l'élévateur de Tiffin et celui de St-Jean, à Halifax.

Q. Il n'y en n'a pas de nouveaux? Ce sont tous les vieux élévateurs?—R. Tous les vieux, oui.

Le président:

Q. Y a-t-il de ces élévateurs que vous possédez mais qui ne sont pas utilisés? —R. Non; ils sont tous utilisés—à l'exception de celui qui se trouve à Transcona.

M. Jelliff:

Q. Sur quoi vous basez-vous pour accorder ces baux? Je constate une différence d'année en année?—R. On attire mon attention sur le fait que le loyer n'est pas compris dans ce montant, de sorte que ces variations seraient dues à la quantité du grain manutentionné dans les élévateurs.

M. Cannon:

Q. Comment répartissez-vous ce montant entre les différents élévateurs? —Par exemple quelle quantité de grain avez-vous manutentionné à l'élévateur de Portland?—R. En 1924, 7,874,000 boisseaux contre 19,739,000 en 1923.

Q. Et quelle quantité dans les élévateurs canadiens?—R. En 1924, à Tiffin, 18,000,000; à St. John, 3,900,000. Je n'ai pas les quantités pour 1923.

M. Milne:

Q. Et Halifax?—R. A Halifax il n'est pas sorti de grain de l'élévateur; nous avons entré du maïs.

M. Jelliff:

Q. Nous avez-vous dit combien vous aviez d'élévateurs, M. Dalrymple, et où ils se trouvaient situés?—R. Je puis vous en faire une liste, afin de donner un renseignement exact, et vous la remettrai.

Sir Henry Drayton

Q. Quelle quantité de maïs est entrée dans l'élévateur?—R. Elle n'était pas bien considérable, sir Henry (Drayton). Je n'ai pas les chiffres ici, mais je crois que c'étaient deux consignations.

M. Stewart

Q. Lorsque vous préparerez cette liste, voulez-vous y ajouter la quantité totale et le profit et la perte pour chaque élévateur?—R. Oui. Comment aimeriez-vous que l'on vous donne le renseignement pour les élévateurs loués? Il s'agit ici d'un renseignement plus ou moins particulier, vous comprenez, mais je puis vous le donner si vous désirez.

M. JELLIFF: Donnez-nous le renseignement complet.

Sir Henry Drayton:

Q. A propos de ce qui se passe à Halifax, avons-nous manutentionné du blé d'exportation expédié par Halifax depuis la guerre?—R. Je crois me rappeler que nous avons eu une petite quantité de blé l'année qui a précédé l'année écoulée, non pas l'hiver dernier, l'hiver précédent; la quantité n'était pas appréciable.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous fini cet item des élévateurs?

M. Milne:

Q. L'élévateur est-il encore en état d'être utilisé?—R. Oui, monsieur. Il n'offre aucun attrait pour les navires qui ne veulent pas l'utiliser, de sorte que ceux-ci ne font pas de contrat pour le transport du grain par ce port. Il n'est pas assez expéditif et cela les retarde trop.

M. Jelliff:

Q. Les locataires doivent-ils faire les travaux de réparation?—R. Oui, monsieur.

Sir Henry Drayton:

Q. Quelle est la capacité de l'élévateur à Halifax? 100, si je comprends bien — ou est-ce 60?—R. C'est bien plus que cela; 400,000 boisseaux.

Q. C'est la capacité de logement. Je parlais de la capacité du chargement par jour?—R. Les boisseaux à l'heure?

Q. Oui?—R. Je ne puis me le rappeler. Cet élévateur est très lent.

Le président:

Q. Item n° 140, " Parcs à bestiaux." C'est un item peu considérable accusant une forte diminution?—R. Il s'agit d'une diminution dans le transport des bestiaux par Portland et naturellement aussi une diminution des recettes.

Q. Il n'y a rien pour l'item suivant. Item n° 142, " Loyers des bâtiments et autres propriétés, $250,876 "...

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi une si forte diminution?

M. HENRY: Il s'agit simplement d'un remaniement, sir Henry (Drayton).

Sir HENRY DRAYTON: Que voulez-vous dire par cela?

M. HENRY: Parce que les baux et les loyers dans la région de l'Ouest ont été portés au crédit du compte n° 510, " Recettes diverses et loyer " en 1924, au lieu de les porter au crédit du compte 142 comme en 1923.

Sir Henry Drayton:

Q. Quant à ces bâtiments que nous possédons, que sont-ils? Quel genre de propriétés?—R. Il y en a de tous les genres; il y aurait le loyer des terrains et le loyer des bâtiments dont on n'a pas besoin pour les fins du chemin de fer.

M. Jelliff:

Q. Les locataires paient-ils les taxes?—R. Oui, monsieur.

Sir Henry Drayton:

Q. Avez-vous une idée quelconque de la valeur en capital que représentent ces item?—R. Non, je n'en ai aucune idée. Nous ne pouvons pas facilement déterminer la valeur en capital du terrain. Nous avons des milliers de baux pour des terrains et des hangars à charbon. Je pourrais vous en faire la liste.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne veux pas vous faire entreprendre un travail considérable et coûteux.

M. HENRY Ces bâtiments sont tous construits sur des terrains qui appartiennent à la compagnie d'un bout à l'autre de notre système.

Sir Henry Drayton:

Q. Il faut dire à ce sujet que les baux de ces terrains ont une valeur purement nominale, parce qu'il est avantageux d'avoir une source d'où provient le transport sur nos lignes. Je suppose que c'est là la véritable situation?—R. Oui. En général, la base utilisée est de 6 p. 100 de la valeur estimative de ce que nous louons, plus les taxes.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons des cas qui diffèrent beaucoup de cela.

Le TÉMOIN: Oui, mais c'est la base générale.

Le PRÉSIDENT: Le n° 143, Divers, est un item de $1,475,582.85. Qu'avez-vous à dire à ce sujet, monsieur Henry?

M. HENRY: Cet item accuse une diminution d'environ $80,000. Cela est en grande partie dû aux recettes perçues du Pacifique-Canadien au printemps de 1923 pour la déviation des trains et ainsi de suite par suite des inondations des lignes de cette compagnie.

Sir HENRY DRAYTON: Que faites-vous entrer, sous la rubrique "Divers" dans ce compte?

M. HENRY: M. Cooper peut répondre à cette question.

M. COOPER: Des incidents de peu d'importance dont on n'a pas tenu compte dans la classification précédente.

Sir HENRY DRAYTON: Mais en quoi consistent-ils, d'une manière générale, ils ne peuvent pas consister en profits résultant du transport des voyageurs ou des marchandises; ils ne peuvent pas avoir trait aux travaux dans les parcs ou les cours. Ils peuvent consister en recettes casuelles provenant de certains travaux non classifiés, mais de quoi s'agit-il?

M. COOPER: Je ne saurais répondre à cette question sans aller aux renseignements pour vous.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions touchant cet item. Sinon, nous allons prendre le numéro suivant, n° 151, "Facilités communes — Crédit", pour ce que cela signifie.

M. HENRY: En 1923 nos recettes provenant de la gare d'Ottawa ont été inscrites au compte numéro 508, Recettes pour loyer, Facilités communes; en 1924 on a porté cela aux comptes numéros 151 et 152.

Le PRÉSIDENT: Cette explication s'applique-t-elle également à l'item suivant?

M. HENRY: Oui, monsieur le président.

Sir HENRY DRAYTON: Tout simplement une inscription pour le bilan?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Les recettes d'exploitation ont atteint le total de $235,588,-182.55. A la page suivante nous trouvons les détails des dépenses relatives à l'en-

tretien de la voie et des structures. Le premier item est le numéro 201, Surintendance, $3,023,317.09. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. HENRY: Il n'y a ici qu'une légère augmentation d'environ $40,000 pour l'année écoulée. Cet item comprend les frais généraux de surintendance de l'entretien de la Voie et des Structures.

Le PRÉSIDENT: Tout simplement ce que veut dire le mot Surintendance?

M. HENRY: La direction des employés supérieurs que l'on distingue ainsi de ceux qui font le véritable travail.

Le PRÉSIDENT: Les employés supérieurs?

M. HENRY: Oui, les employés supérieurs. Toute la hiérarchie jusqu'aux employés supérieurs de division; cela comprend les employés de division, ceux qui exercent une surveillance.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas question de travail proprement dit?

M. HENRY: Il n'est pas question de travail proprement dit.

Sir HENRY DRAYTON: Supposons que nous repassions toute la hiérarchie. Que trouve-t-on en haut, et que trouve-t-on en bas?

M. HENRY: Ma foi, je crois que je pourrais probablement répondre à cette question par la classification. J'obtiendra ce renseignement et vous le lirai en le puisant dans la classification. C'est probablement la meilleure manière d'y arriver.

Le PRÉSIDENT: Nous allons prendre l'item suivant. n° 202, Entretien de l'emprise, $3,965,740.73. Il y a une forte diminution ici.

M. HENRY: Oui, environ $329,000. Cela est dû à une surveillance plus étroite, peut-être. Cela comprend l'entretien, pourrait-on dire, de tout ce qui se trouve plus bas que les traverses, le ballastage et les rails, y compris les clôtures, les fossés et tous les travaux de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Ne comprenez-vous pas dans ces travaux d'entretien le posage des rails?

M. HENRY: Non; cela entre dans Le Posage de la voie et le Régalage. Cela comprend tous les travaux de revêtement nécessaires, mais non le posage du matériel.

Sir HENRY DRAYTON: Non. Combien de milles cela représente-t-il?

M. HENRY: Je crois que cela représenterait environ 22,000 milles, sans tenir compte des voies d'aiguillage.

Le PRÉSIDENT: Ce serait toute la longueur en milles, naturellement.

M. HENRY: Toute la longueur du système.

Sir HENRY THORNTON: On trouvera la longueur en milles à la première page du rapport.

M. HENRY: Et on trouve aussi les détails à la page 39.

Le PRÉSIDENT: Nous nous y arrêterons lorsque nous y arriverons. L'item suivant est le numéro 206, Tunnels et Passages inférieurs. Qu'avez-vous à dire ici

M. HENRY: Il n'y a qu'une légère augmentation ici de $9,705.63. Cela est dû aux frais de revêtement et de travaux en béton au tunnel à Yale.

Le PRÉSIDENT: L'item suivant est le numéro 207, Dépréciation des Tunnels et des Passages inférieurs, item de peu d'importance.

M. HENRY: Il n'y a pas eu d'augmentation ici.

Sir HENRY DRAYTON: A seule fin d'obtenir le renseignement, combien de tunnels et de passages inférieurs se trouvent compris dans cette dépréciation de $12,000 et où se trouvent-ils?

M. HENRY: Un seul, le tunnel de Saint-Clair.

Sir HENRY DRAYTON: Ne calculez-vous aucune dépréciation sur les autres?

M. HENRY: Non. Il en est question dans les travaux ordinaires d'Entretien, lorsque sont nécessaires des travaux d'entretien et de réparation.

Le PRÉSIDENT: Quel est le taux de dépréciation?

M. HENRY: Pour le tunnel Saint-Clair, je ne saurais vous le dire. Un p. 100 pour le revêtement en acier du tunnel, me dit M. Cooper.

Sir HENRY DRAYTON: Vous calculez qu'il durera cent ans?

M. HENRY: Il est presque perpétuel, je suppose.

M. STORK: Parlez-vous du revêtement du tunnel à Sarnia?

M. HENRY: Au tunnel de Sarnia.

M. STEWART (Humboldt): Pourquoi diffère-t-il des autres?

M. HENRY: Il a été construit et exploité distinctement des autres.

M. COOPER: Nous devons ici suivre les règlements de la Commission de Commerce entre états.

M. HENRY: Une partie de ce tunnel se trouve au Canada et l'autre partie aux Etats-Unis.

M. STEWART (Humboldt): Est-ce une réserve que l'on construit?

M. HENRY: Oui.

M. RINFRET: Dans quel item se trouve le tunnel de Montréal?

M. HENRY: Il n'y a pas de dépréciation pour ce tunnel.

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a pas de dépréciation ici parce que la nature de ce tunnel est telle qu'il n'y a pas de dépréciation. Le tunnel Saint-Clair, sous la rivière, est une construction d'un genre particulier et difficile, une construction différente de toutes les autres, mais la grande raison, c'est qu'il nous faut nous conformer aux règlements de la Commission de Commerce entre états ayant trait à cette partie du tunnel qui se trouve aux Etats-Unis. D'ordinaire, de fait, presque invariablement, l'entretien du tunnel compense automatiquement la dépréciation. Un trou dans la terre est une de ces choses qui ne comportent pas de dépréciation sensible. Prenez celui de Britannia, il n'y a pratiquement pas de dépréciation. Par exemple, un tunnel creusé dans le roc solide demande bien peu de travaux d'entretien et il n'y a pas de dépréciation, ce tunnel sera en bon état pendant un millier d'années à moins que ne se produise un soulèvement de l'écorce terrestre.

Le PRÉSIDENT: La même chose s'applique également aux tunnels qui se trouvent dans les Montagnes Rocheuses, dans la Colombie-Britannique?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. STORK: Sous quel item d'entretien se trouve le tunnel Saint-Clair?

M. HENRY: Il se trouverait sous l'item Tunnels et Passages inférieurs, numéro 206.

M. STEWART (Humboldt): Avant de passer à un autre item, quelle serait la répartition naturelle de cet argent?

M. HENRY: Il vous faudra utiliser cette réserve pour remplacer au besoin les parois intérieures du tunnel. Les règlements adoptés par ces états vous y obligeront.

Le PRÉSIDENT: Si vos conclusions sont exactes vous aurez assez d'argent dans cent ans pour renouveler le tunnel?

Sir HENRY THORNTON: Cette question n'a pas beaucoup d'importance que vous l'envisagiez d'une façon ou de l'autre.

M. STEWART (Humboldt): Puisez-vous à cette réserve de dépréciation pour l'entretien de temps à autre?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Le tout fait partie du fonds général.

Sir HENRY THORNTON: En réalité cet item est beaucoup plus académique que pratique.

Sir HENRY DRAYTON: Le tout fait certainement partie du fonds général, sir Henry, il n'y a pas de fonds spécial pour le tunnel. N'est-il pas vrai que tout cela fait partie du fonds général—il n'existe pas de comptes séparés pour ces choses?

Le PRÉSIDENT: Traverses: Vous aviez quelque chose à nous communiquer hier au sujet des traverses. Désirez-vous passer au numéro 208 maintenant?

Sir HENRY DRAYTON: Prenons les item qui se ressemblent. Les numéros 208 et 209 vont réellement ensemble. La dépréciation que nous y trouvons est également restreinte au territoire américain?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Parlez-nous des ponts, des ponts sur chevalets et des renouvellements en territoire canadien?

M. HENRY: Oui; les renouvellements sont effectués selon les besoins, et portés au compte des améliorations, à moins qu'un pont sur chevalet ne soit remplacé par une construction permanente, telle qu'un pont d'acier.

Sir HENRY DRAYTON: Si c'est du remplissage, vous portez ces travaux au compte des améliorations, et si vous le remplacez par une structure en acier?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: A ce sujet, où en êtes-vous maintenant avec le renouvellement de ces ponts?

M. HENRY: Je crois que M. Brown pourrait répondre à cette question. Il nous reste environ 90 milles de voie sur chevalets en bois.

M. BROWN: Nous avons encore approximativement 90 milles de voie sur ponts en bois.

Sir HENRY DRAYTON: Encore 90 milles.

M. BROWN: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Combien en avez-vous remplacé l'an dernier?

M. BROWN: Je vous donnerai ces chiffres dans un instant. Nous avons remplacé 169 ponts de bois par des constructions permanentes l'an dernier.

Sir Henry Drayton:

Q. De quelle longueur?—R. 31,449 pieds.

Q. On a remplacé 169 ponts de bois l'an dernier, soit une longueur de 31,449 pieds en tout?—R. Oui.

M. HENRY: Environ six milles.

Sir Henry Drayton:

Q. Comment les a-t-on remplacés, M. Brown?—R. On les a remplacés par des ponceaux et du remplissage.

M. Jelliff:

Q. Quelle espèce de ponceaux?—R. Surtout en béton, mais quelquefois en bois lorsqu'il était plus économique de les remplacer ainsi, et le reste par des constructions en acier; tous ces travaux sont pratiquement des constructions permanentes.

Sir Henry Drayton:

Q. Combien ont coûté ces 31,449 pieds?—R. Je peux vous donner le montant des dépenses autorisées à cet effet.

Q. Tous ces chiffres se trouvent quelque part dans ces comptes, mais afin de les comprendre il faudrait savoir quelle partie de ces travaux a été portée au compte des améliorations, et quelle partie au compte de l'entretien?—R. Je crois quil serait préférable que je vous prépare un état à cet effet.

Q. Il vous reste encore 90 milles de ponts en bois?—R. Oui.

Q. Quelle partie de ces 90 milles est rendue à la limite de sa durée?—R. Bien, cela varie.

Q. Quel rapport avez-vous fait à vos chefs à cet effet?—R. Nous avons des vieux ponts, et nous en avons qui n'ont été construits que l'an dernier.

Sir HENRY THORNTON: Désire-t-on savoir quelle est la durée moyenne d'une construction en bois, d'après l'expérience des ingénieurs?

M. HENRY: Non. La durée s'étend de six à dix ans, selon les conditions.

M. BROWN: Plus que cela, jusqu'à douze ans.

Sir Henry Drayton:

Q. Qu'en dites-vous, M. Brown, je prendrai votre parole?—R. La durée moyenne de ces constructions?

Q. Oui.—R. Environ douze ans.

Q. Pouvez-vous nous dire combien de temps ces constructions existent en moyenne?—R. Je ne saurais dire d'après ces données, mais j'ai un état qui indique exactement leur âge, par groupe.

Q. Lorsque vous ferez vos autres recherches, vous nous trouverez également ces renseignements afin d'épargner du temps?—R. Le pont Sun Dance a été remplacé il y a deux ans par un pont beaucoup plus court.

Q. Il y en a encore une partie en bois?—R. Oui.

Q. Il y a un autre endroit où nous avions des difficultés, c'est au Divide.—R. On a remplacé quelques-uns de ces ponts.

Q. La difficulté à la rivière Bulkeley consistait surtout dans le déplacement?—R. Il n'y en a pas eu autant au cours de ces dernières années.

Q. On l'a arrêté, si j'ai bonne mémoire, à dix-huit pouces du point de danger.—R. Oui, c'est à peu près cela.

Q. A-t-on réussi à maintenir ces dix-huit pouces?—R. Nous n'avons pas eu de plaintes à ce sujet.

Q. Avez-vous fait une inspection à cet endroit?—R. Non, pas personnellement.

M. Cannon:

Sir HENRY DRAYTON: Ainsi la situation est la même.

Q. Pouvez-vous nous dire quels arrangements vous avez conclu avec le gouvernement afin de faire circuler vos trains sur le pont de Québec?—R. Je ne crois pas que nous fassions de paiements pour faire circuler nos trains sur le pont; c'est notre propriété. Ce pont fait partie du Transcontinental National; sa construction a été portée au compte du capital de notre chemin de fer.

Sir HENRY DRAYTON: Elle n'est pas entièrement portée au compte du capital. J'ai étudié cette question il y a quelques années, et je crois me souvenir qu'on n'a porté au compte du capital que le coût du pont actuel. Je crois que l'on a dépensé la somme de neuf millions pour les divers travaux de construction qui ont été effectués avant que le pont soit terminée. Je donne ces chiffres de mémoire. Le nouveau pont était censé représenter le coût de la construction, et non les frais d'entretien. Le coût de la construction a été porté au compte du Transcontinental.

M. STEWART (Humboldt): Monsieur le président, je ne comprends pas très bien si ces renouvellements en ponts sur chevalets et en ponceaux ont été portés à ces comptes ou au compte du capital.

M. BROWN: Au deux, M. Stewart; c'est-à-dire qu'en remplaçant un pont de bois nous établissons le coût de la première construction. Supposons que ce soit $1,000; nous le remplacerons par une construction permanente qui coûtera $2,000, et nous porterons une partie de la différence du coût au compte du capital.

M. STEWART (Humboldt): Les frais portés au compte du capital ont été accrus de $1,000.

M. BROWN: Il faut déduire ce que nous pouvons retirer de la vieille construction, et divers autres item, mais à toutes fins les dépenses de construction faites au compte du capital sont une charge sur le capital, et les frais d'entretien sont portés au compte de l'item n° 208.

M. STEWART (Humboldt): Je crois qu'il nous intéresserait de savoir, monsieur le président, quelle partie de ces dépenses sont portées au compte du capital?

M. DALRYMPLE: Vous trouverez cela dans l'état. Ce n'est pas le compte rendu des opérations de l'an dernier. Vous trouverez combien de ces renouvellements sont portés au compte du capital et combien au compte de l'exploitation.

Le PRÉSIDENT: M. Stewart, vous désiriez hier demander des renseignements au sujet des traverses.

M. STEWART (Humboldt): Je désirerais poser certaines questions, et je crois qu'il nous reste assez de temps pour cela.

Sir HENRY THORNTON: A ce sujet, je crois que M. Vaughan, le vice-président chargé des achats est ici présent et il serait préférable qu'il réponde à vos questions. Je crois qu'il peut le faire mieux que qui que ce soit.

M. STEWART (Humboldt): Pour aborder la question je désirerais que M. Vaughan nous dise de quelle manière sont accordés les contrats, ou de quelle manière se font les achats de traverses de chemin de fer.

M. VAUGHAN: Voici comment nous procédons pour faire nos achats de traverses: Vers le mois d'août nous demandons des soumissions. Nous publions des avis à cet effet dans les journaux, nous en plaçons dans les gares de chemin de fer et nous écrivons à tous ceux qui ont l'habitude de nous vendre des traverses et leurs demandons quelle quantité ils seront en mesure de nous fournir pour l'année suivante. Nous adressons également la même demande à tous ceux dont nous entendons parler, et lorsque nous avons reçu les soumissions nous achetons les traverses aux meilleures conditions possibles.

Q. Pouvez-vous nous dire combien de traverses comprennent ces contrats? —R. Un contrat peut comprendre de 1,000 à 500,000 traverses. La quantité varie. Nous donnons des commandes par contrat de 200,000 à 300,000 traverses selon la quantité requise pour l'année.

Q. Est-ce que le coût de vos traverses est à peu près le même pour les diverses divisions?—R. Non, le prix varie avec le coût de production. Il n'est pas le même dans tous les districts. Dans certaines parties du pays la forêt est éloignée du chemin de fer, et il faudra y transporter le bois ce qui augmente le coût du produit.

Q. Avez-vous des objections à faire affaires avec des personnes en état de vous fournir de grosses quantités de traverses ou avec des personnes qui prennent des contrats de 1,000?—R. Nous n'avons aucune objection à faire affaires avec ces personnes. Nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer des traverses par le passé. En différentes occasions nous avons accordé des contrats à des personnes qui faisaient le commerce avec d'autres et ne nous fournissaient pas de traverses, je me rappelle un tel contrat de 100,000 entre autres. Lorsque le marché est bon il nous faut nous attendre à ces choses et nous occuper de notre approvisionnement de traverses. Nous avons donc pris l'habitude de faire affaires avec des personnes dignes de confiance. Nous n'avons aucune objection à acheter des colons et nous n'avons jamais refusé les traverses qu'ils nous ont offertes.

Q. Payez-vous le même prix pour les petites quantités que celui mentionné pour les gros contrats?—R. Oui.

Q. Vous accordez le même prix que celui accordé pour les gros contrats?—R. D'ordinaire nous payons un peu moins car ces petits contrats occasionnent un surcroit de dépenses pour l'inspection; tout dépend de l'endroit où se trouvent ces traverses. Il y a nécessairement une différence entre les deux prix.

Q. Les prix se trouvent sur la même base?—R. Oui.

Q. Maintenant, M. Vaughan, je désire porter à votre connaissance certaines déclarations faites par des personnes qui font le commerce des traverses et qui prétendent que vos traverses vous coûtent trop cher. Elles prétendent qu'on pourrait diminuer le coût en faisant affaire directement avec le producteur de la traverse. On a prétendu en Colombie-Britannique et dans le nord de la Saskatchewan qu'il n'y avait pas de raison pour justifier l'écart entre le prix accordé à l'entrepreneur et celui que touche le producteur?—R. Ces personnes ont-elles essayé de nous vendre leur produit directement?

Q. Certaines personnes le prétendent et affirment qu'elles ont été traités de manière à ne pas pouvoir faire affaire directement avec le chemin de fer. Je vais vous citer certains cas. J'ai des lettres de ces personnes. Prenons la région de la Saskatchewan-nord par exemple. Certains des producteurs disent qu'ils peuvent vendre à meilleures conditions au chemin de fer que les entrepreneurs le font. Je vais vous citer un nom et vous pourrez consulter les contrats afin de vérifier les chiffres. On prétend que Hett & Sibald, de Prince-Albert, ont un contrat et touchent un certain prix?—R. Oui, ils ont un contrat.

Q. Savez-vous combien vous les payez?—R. Je crois que le prix dépend des dimensions de la traverse. Nous payons d'ordinaire de 70 à 75 cents.

Q. Pour les traverses n° 1 et n° 2?—R. Oui. Nous payons probablement de 40 à 45 cents pour les petites, les n° 3.

Q. Ces personnes prétendent que la compagnie exigea que les traverses fussent coupées sur leur propre terrain lorsqu'elles en offrirent et refusa celles qui n'y avaient pas été coupées. Ces personnes n'avaient pas de bois propre à la fabrication des traverses sur leurs terrains. Elles désiraient jouir du même privilège que les gros entrepreneurs, c'est-à-dire de pouvoir couper les traverses où elles pourraient les trouver et les vendre ensuite au gouvernement. Etes-vous au courant de ces faits?—R. Ces personnes prétendent-elles qu'elles nous ont offert des traverses à meilleur marché que les gros entrepreneurs?

Q. Je ne me souviens pas qu'elles aient fait de déclarations précises à cet effet. Elles ont jugé qu'elles étaient refusées définitivement lorsqu'on exigea qu'elles coupent ce bois sur leur propre terrain.—R. Je ne suis pas au courant des faits mentionnés dans ce cas. On nous a offert plusieurs millions de traverses en sus de nos besoins. Nous n'achetons pas autant de traverses cette année que d'habitude, et en conséquence il nous faut nous restreindre à nos propres entrepreneurs. Nous avons même dû diminuer nos contrats de 50 p. 100 et nous achèterons cette année 3,000,000 de traverses de moins que l'an dernier.

Q. Je crois que vous avez dit n'avoir jamais refusé de traverses des colons?—R. Je crois que nous ne l'avons jamais fait. L'individu dont vous parlez entre dans la catégorie des entrepreneurs.

Q. Oui, il veut être sur le même pied que le petit entrepreneur. Il prétend qu'il peut fabriquer des traverses et les livrer à Wallburg, une voie de garage ou une station dans le voisinage de Prince-Albert, à raison de 30 cents l'unité. Il déclarait également dans sa lettre avoir entendu dire que vous payez Hett & Sibald environ 22 cents la traverse?—R. C'est à peu près la moyenne. Nous payons différents prix suivant la grosseur.

Q. Il y aurait aussi le prix du chargement?—R. Je doute que nous puissions obtenir des traverses à ce prix. Nous avons toujours acheté des traverses en Saskatchewan-nord lorsque nous pouvions en trouver, car autrement il nous fallait les transporter de la Colombie-Britannique.

Q. Voici une autre déclaration. Il aurait été décidé d'acheter 1,000 traverses de chacun des colons le long du réseau afin de les tenir occupés pendant l'hiver, pourvu que ce bois soit coupé sur leur propre terrain.—R. Notre expérience, particulièrement en Colombie-Britannique, a été que nous ne pouvions pas compter sur notre approvisionnement à moins d'accorder des gros contrats à des prix élevés. Ces personnes couperont des traverses cette année et l'an prochain elles n'en couperont pas du tout. Il nous faut confier la grande partie des contrats à de gros entrepreneurs. Ceux-ci rempliront leurs contrats.

Le PRÉSIDENT: Existe-t-il des restrictions obligeant les fabricants de traverses à couper le bois sur leur propre terrain?—R. Oui, dans le cas des colons. Nous avons constaté que bon nombre de colons ne possédant aucun bois venaient nous trouver et nous demandaient de leur accorder un contrat. Après l'avoir obtenu ils vont trouver le gouvernement et lui demandent de mettre à l'enchère certaines concessions forestières. Il en résulte que le coût de production des traverses sera plus élevé cette année-là, mais dans deux ou trois ans les producteurs trouveront moyen de combler cette marge et les autres entrepreneurs devront payer les mêmes prix, parce que ceux-ci auront payé plus cher pour obtenir le bois nécessaire à l'exécution de leur contrat.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Ce cas ne s'applique pas au district en question. Le bois a déjà été mis en vente. On ne ferait pas monter le prix que doit payer l'entrepreneur du chemin de fer en allant couper du bois au prix déjà établi. Ont-ils le privilège de couper ce bois comme les entrepreneurs?—R. Oui.

Q. Ils ont ce privilège?—R. Oui.

Q. En versant les mêmes droits de coupe?—R. Oui.

M. STEWART (Humboldt): Je vous soumets ces faits comme explication, et je crois qu'ils intéresseront le comité même après avoir entendu M. Vaughan. Si ces personnes peuvent livrer des traverses à 30 cents l'unité, je suppose que c'est une moyenne, et si elles étaient prêtes à le faire ce doit être parce qu'elles ne peuvent pas obtenir ces prix des entrepreneurs. Ceux-ci refusèrent de payer ce prix.

M. VAUGHAN: J'affirmerai que nous sommes prêts à acheter un million de traverses à ce prix si on peut nous en fournir en bois approprié.

M. STEWART (Humboldt): Quelle sorte de bois achetez-vous de Hett & Sibald?—R. Du cyprès et du tamarac.

Q. C'est de l'épinette?—R. Nous ne pouvons pas l'accepter.

Q. Ils sont en mesure de vous offrir ce que vous obtenez de Hett & Sibald? —R. S'ils peuvent nous fournir des traverses à ce prix ou à dix cents plus cher nous les prendrons avec plaisir.

Q. Je ne saurais vous dire plus que ce que l'on m'a dit?—R. Avez-vous une idée du nombre de traverses que l'on pourrait nous vendre?

Q. Non, un certain individu m'a parlé au nom de quelques autres personnes de la région qui désiraient fabriquer des traverses sur une petite échelle. Je crois comprendre qu'une demi-douzaine de ces personnes désirent s'associer pour travailler individuellement et en coopération. Je ne sais combien de traverses un homme peut produire, de mille à deux mille je suppose?—R. Ces personnes désirent-elles obtenir un contrat pour fournir un certain nombre de traverses?

Q. Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question?—R. Il s'agit de savoir si ces personnes sont prêtes à assumer la responsabilité de livrer un nombre déterminé de traverses.

Sir HENRY THORNTON: En étudiant cette question il vous faut tenir compte de deux ou trois points. Elle n'est pas aussi superficielle qu'on le pense. Il ne s'agit pas seulement du prix que nous payons cette année ou que nous payerons l'an prochain, mais il nous faut envisager la situation générale de toute cette

industrie sur une période d'années. Il serait fort possible de suivre une politique qui nous permettrait d'obtenir des traverses à très bonnes conditions cette année, mais qui nous créerait des embarras sérieux d'ici trois ou quatre ans. Il nous faut tenir compte du degré de confiance que l'on peut mettre dans les individus avec qui nous faisons affaires, et l'efficacité de nos travaux d'entretien dépend de la livraison prompte des traverses le long de la voie de manière à ce qu'elles soient en place au printemps lorsque les cantonniers commencent leurs travaux. Vous ne pouvez pas faire beaucoup de travaux de ballastage, de revêtement ou de régalage avant d'avoir mis les traverses en place. C'est par là que nous commençons les travaux au printemps afin de mettre la voie en bon état pour l'été. Si nous n'obtenions pas alors nos traverses nous aurions de la difficulté à nous en procurer et il nous faudrait les payer cher. C'est une pratique bien reconnue des chemins de fer que l'efficacité et l'économie de l'entretien dépendent en grande partie de la livraison à bonne heure des traverses. Il nous faut donc tenir compte de cet aspect de la question. J'oserai dire que l'on peut trouver des entrepreneurs ici et là en mesure de fournir des traverses à meilleures conditions que l'entrepreneur général avec qui nous faisons affaires depuis nombre d'années et avec qui nous traiterons encore à l'avenir. Cependant ce prix ne s'appliquera probablement que pour une année, et si nous achetons à ces conditions il peut se faire que notre entrepreneur régulier soit forcé d'abandonner le commerce et que nous soyons privés de notre source d'approvisionnement d'ici quelques années. En faisant ces remarques je n'ai aucunement l'intention de critiquer la déclaration de M. Stewart, ou de dire que nous avons payé nos traverses plus cher que nous aurions dû le faire. J'expose simplement notre situation, il nous faut non seulement considérer l'année présente, ou l'année prochaine, mais plusieurs années à l'avance.

M. STEWART (Humboldt): Je comprends très bien la situation telle que vous l'exposez et je sais que le chemin de fer doit se protéger, mais il me semble que les déclarations qui ont été faites méritent considération. J'ai appris que le Pacifique-Canadien avait jugé à propos de faire faire ses traverses dans des réserves forestières qui lui appartiennent plutôt que d'avoir recours aux entrepreneurs. Il me semble que ce point de vue mérite d'être étudié par notre réseau national, et que l'on pourrait probablement épargner de l'argent dans l'achat des traverses. J'ai rencontré un individu qui avait livré 10,000 traverses à Wallburg à raison de 47½ cents l'unité; traverses qui furent revendues à 72 cents d'après les contrats. On ne lui paya rien pour les n° 3 et il lui fallut aider au chargement.

M. VAUGHAN: Il y a trop d'écart entre le prix accordé à l'entrepreneur et ce qu'il a touché lui-même.

M. STEWART (Humboldt): Je désirerais aussi faire certaines déclarations concernant la région de la Colombie-Britannique et soumettre certains chiffres. Ils corroborent ce que j'ai dit au sujet de la Saskatchewan-Nord.

Le PRÉSIDENT: Cela prendra-t-il beaucoup de temps?

M. STEWART: Pas très longtemps.

Sir HENRY DRAYTON: Je propose que nous ajournions.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à quelle date? Sir Henry Thornton ne pourra pas être ici lundi. Quel est l'avis du comité? Siégerons-nous mardi ou lundi?

Sir HENRY THORNTON: Je pourrai être ici mardi. Certaines questions importantes réclament mon attention lundi.

Le comité s'ajourne.

SALLE DU COMITÉ, N° 436,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, le 28 avril 1925.

Le comité spécial permanent sur les chemins de fer Nationaux et la Marine marchande s'assemble à 11 heures du matin sous la présidence de M. Euler, président.

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrions continuer l'étude de la question des traverses.

Le PRÉSIDENT: M. Vaughan, vous devez être en mesure de nous donner les renseignements requis. M. Stewart, vous désiriez poser certaines questions au sujet des contrats de traverses, veuillez avoir la bonté de procéder.

M. STEWART (Humboldt): Oui, monsieur le président, et je désire que l'on comprenne bien ma position. Je crois que les fonctionnaires du chemin de fer ne semblent pas comprendre que je ne critique pas tel ou tel contrat de traverses. Je ne m'en prends qu'au système adopté, et je veux que certains messieurs avec qui j'ai correspondu à ce sujet sachent quels sont les prix payés.

L'autre jour nous avons parlé de la région de la Saskatchewan-Nord, et comme je n'ai pas de copie des procès-verbaux en main je ne suis pas absolument certain des chiffres mentionnés alors. Si M. Vaughan n'a pas d'objection je lui demanderai de nous dire quels sont les prix payés aux entrepreneurs dans le nord de la Saskatchewan, afin qu'ils soient inscrits au procès-verbal. Les chiffres sont généralement connus.

M. VAUGHAN: Les prix sont, je crois, 85, 75 et 45 selon les dimensions de la traverse.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Je désirerais également faire inscrire au procès-verbal une autre déclaration qui a été faite par M. Vaughan ou sir Henry Thornton, à l'effet que vous étiez prêts à acheter des petits producteurs toutes les traverses qu'ils pourraient fournir.—R. Oui, nous achetons des petits producteurs, M. Stewart, pourvu que nous soyons certains que ceux-ci sont en mesure de remplir leurs contrats; mais règle générale, le petit producteur ne veut pas nous faire de prix, il désire s'engager à fournir des traverses au prix touché par les autres entrepreneurs. S'il ne possède pas de bois nous ne lui donnons pas de contrat. S'il en possède nous lui accorderons un contrat; mais comme je l'ai déjà dit nous ne refusons jamais les traverses des colons, en quantité de 1,000 ou moins. Je ne me rappelle pas avoir jamais refusé une traverse de quelque sorte que ce soit dans le sud de la Saskatchewan. Nous sommes toujours anxieux d'y acheter tout ce que nous pouvons y trouver.

Q. Il me semble vous avoir entendu dire que vous n'achetiez pas les traverses d'épinette?—R. Nous n'achetons pas les traverses d'épinette. Nous en avons acheté pour la ligne de la Baie d'Hudson, mais nous n'en achetons pas pour nos autres lignes parce qu'elles ne sont pas satisfaisantes.

Q. En accordant vos contrats, y stipulez-vous que vous accepterez un certain pourcentage de ces traverses? Je crois comprendre que dans certaines régions vous acceptez une petite quantité d'épinette lorsque l'entrepreneur défriche le terrain?—R. Oui, nous l'avons fait dans certains cas. Nous avons fait exception dans ce cas. Nous accepterons de 5 à 10 p. 100 d'épinette selon les conditions.

Q. A un prix moindre?—R. Oui.

Q. Nous parlions des contrats aux petits producteurs. Supposons qu'un colon ou des colons produisent, disons 5,000 de traverses sans contrat, pourriez-vous les acheter d'après votre système d'achats?—R. 99 fois sur 100 nous serions en mesure de les prendre à moins de conditions tout à fait extraordinaires, ou d'une surabondance de traverses; mais, à ma connaissance, nous n'avons jamais

refusé d'acheter des traverses des fermiers qui les avaient apportées au chemin de fer.

Q. Naturellement, vous n'encouragez pas ce genre d'affaires, car il vous faut tenir compte de vos achats.—R. Oui, il nous faut savoir où nous en sommes. Si nous avons besoin de 10,000,000 de traverses il nous faut savoir où nous allons les trouver.

Q. Je crois que cela rend la situation très claire en ce qui concerne le nord de la Saskatchewan. Je vais vous donner maintenant certains chiffres, qui m'ont été remis, concernant la région de Smithers en Colombie-Britannique.

D'abord cette personne prétend qu'on achète 500,000 traverses dans cette région. D'après le contrat on paie les numéros 1, $720; les numéros 2, $650; et les numéros 3, $350. Ces chiffres sont-ils exacts?—R. $720? Je ne sais trop ce qu'il veut dire. Nous payons dans ce district 70, 60 et 35; 70 cents la traverse.

Sir Henry Drayton: Ce doit être par mille.

M. Stewart (Humboldt): C'est $720 par mille, soit 72 cents la traverse.

M. Vaughan: Nous payons 70, 60 et 35.

M. Stewart (Humboldt): Ses chiffres sont un peu élevés. Il donne certains chiffres concernant le coût de la production:

Bûcherons, $18 par mille pour les numéros 1 et 2. Rien pour les numéros 3.
Routes, $10 par mille.
Attelages, $80 par 1,000.
Chargeurs, $30 par 1,000.
Chargeurs sur wagons, $40 par 1,000.
Soit un total de $340 par 1,000 pour les numéros 1, 2 et 3.

Il ajoute ensuite les droits de coupe du gouvernement à $60 le 1,000, et les droits régaliens à $20 le mille, ce qui porte le total à $420 le 1,000. Il déduit de ces chiffres que les chemins de fer devraient être en mesure de se procurer ces traverses à meilleures conditions, et payer un meilleur salaire aux bûcherons qui ne touchent pas une juste rétribution. Il dit qu'il y a un écart de $300 sur les traverses n° 1, de $200 sur le n° 2 et de $100 sur le n° 3.

M. Vaughan: Je ne sais où cette personne prend ses renseignements. Je suis porté à croire qu'elle est mal renseignée. Nous avons établi une marge de 5 à 7 cents entre le prix accordé à l'entrepreneur et celui du colon et nous avons fixé le prix que l'entrepreneur doit payer au colon afin qu'on n'en abuse pas, car la situation de bon nombre de ceux-ci n'est pas des meilleures et il ne peuvent pas faire autre chose que couper des traverses. Ces faits sont bien connus, et si les colons ne vendent pas leurs produits aux entrepreneurs assez cher, ils n'ont qu'eux-mêmes à blâmer.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Ne vous trompez pas sur ses chiffres. Je crois les comprendre moi-même. Ile ne parle pas du prix de vente. Il parle du coût de production.—R. Il établit le coût de la production à 42 cents la traverse.

Q. Oui.—R. Cela dépend entièrement des conditions, de la longueur du transport et le reste. Je ne sais pas au juste à quel chantier il fait allusion. Je suppose que les prix varient selon les droits de coupe à verser. Je sais fort bien que les colons en général pensent que nous ne payons pas les traverses assez cher, car bon nombre d'entre eux nous ont fait des représentations individuellement et collectivement à cet effet, et les entrepreneurs ont fait de même. Nous demandons des soumissions, et règle générale nous payons les traverses de 20 à 25 cents moins cher que les prix mentionnés par les plus bas soumissionnaires. Les prix sont fixés au cours de négociations.

Q. Vous n'êtes pas de l'avis de cet homme qui déclare que le chemin de fer épargnerait environ 60 p. 100 s'il faisait couper ses traverses lui-même au

lieu de les acheter des entrepreneurs.—R. Non, je ne partage pas son avis, M. Stewart. De plus, si nous poussions ce système à sa conclusion logique, nous serions lancés dans tous les commerces, ce que nous ne voulons pas faire. Nous avons constaté, règle générale, qu'un chemin de fer ne peut pas faire un succès d'une telle entreprise à cause des salaires à payer et des autres conditions qui empêchent le chemin de fer de fabriquer à aussi bonnes conditions qu'une industrie peut le faire. Ceci s'applique à presque toutes les choses que nous pourrions fabriquer.

Q. Que pensez-vous du salaire payé au bûcheron, $180 le 1,000?—R. Il me semble que c'est raisonnable; cela fait 18 cents la traverse. Je vais attirer votre attention, M. Stewart, sur les difficultés rencontrées par les entrepreneurs. Vous avez parlé de Hett & Sibbald et du prix qu'ils payent eux entrepreneurs. Nous leur avons adressé un télégramme samedi sans leur dire ce que nous voulions faire avec les renseignements demandés. Je vais vous le citer pour vous donner une idée de la situation.

"Veuillez nous transmettre par télégramme pas plus tard que lundi matin, la liste de vos sous-entrepreneurs de traverses et les prix que vous leur payez."

Voici leur réponse:

"Accusons réception de votre télégramme du 25. Les prix varient de 80 à 65 pour les n° 1. Dix cents de moins pour les n° 2. Les noms comprennent ceux de personnes chargées de travaux sur nos propres concessions, car pour hâter le travail il est plus avantageux de les faire travailler à la pièce qu'à salaire. Achetons aussi de petites quantités des colons. Les prix varient avec les dépenses encourues. Celles-ci comprennent les avances en espèces, les inspections et les garanties données avant qu'un chantier soit lancé. Si votre télégramme a trait à un sous-entrepreneur particulier nous avons tous les détails concernant les salaires, les factures de magasin, le louage des attelages, le nom des employés, etc., vu que tous les salaires, etc., sont payés par nous. Nous pouvons donc vous fournir tous les détails requis par télégramme sur le compte de qui que ce soit, si vous le désirez. Les avances en espèces à date se chiffrent à $43,000, à part les garanties, car nous n'avons pas un seul sous-entrepreneur que nous n'avons pas dû financer entièrement. En conséquence, nous vous serions bien obligé si vous nous transmettiez notre chèque de mars immédiatement, car il nous faut payer de grosses sommes tous les jours."

Voici le point que je veux mettre en évidence. Cet entrepreneur a un contrat de 75,000 traverses qui lui rapportera environ $60,000. Il dit qu'à date les avances en espèces se chiffrent à plus de $43,000, à part les garanties, vu qu'il n'a pas un seul sous-entrepreneur qu'il n'a pas été obligé de financer entièrement; en conséquence, il nous prie de lui transmettre immédiatement son chèque de mars."

Q. Avez-vous en main la liste de ces sous-entrepreneurs?—R. Oui.

Q. Est-ce que le nom de Fisher est sur cette liste à la station St. Wallburg? —R. Non, elle n'y est pas, M. Stewart.

Q. Je crois vous avoir donné lecture d'une déclaration signée par Charles Hemmelgarn, à l'effet qu'il avait vendu des traverses à raison de 47½ cents l'unité, et qu'il avait dû aider au chargement en plus. Il était également allé voir un nommé Fisher, dit-il, et celui-ci lui avait offert 30 cents la traverse rendue à la station de St. Wallburg?—R. Il n'est pas mentionné ici. Il y en a une longue liste, mais le nom de Fisher n'est pas mentionné.

Q. Votre liste ne vous donne pas de renseignement sur ce M. Fisher, mais apparemment c'est un acheteur de traverses. Est-ce que St. Wallburg est sur votre liste?—R. Oui, j'y trouve un individu nommé Heft Herman, Mooseback & Rossdahl, George Wagner, Webster & Buick, et P. H. McIllwraith, tous de St. Wallburg; 5 en tout.

Q. Mais le nom de Fisher ne s'y trouve pas?—R. Il peut se rencontrer des cas ou justice n'est pas faite, mais à moins que nous ne soyons avertis ou que les faits nous soient communiqués, il est difficile pour nous de faire enquête, mais nous essayons de protéger le colon le plus possible en fixant l'écart entre le prix de l'entrepreneur et le prix du colon.

Q. Et vous avez déjà déclaré qu'au meilleur de votre connaissance il ne s'agit pas d'une pratique générale; c'est-à-dire que les prix payés sont ceux que vous avez mentionnés ici?—R. Je le crois.

Q. Je veux m'expliquer clairement afin que les intéressés me comprennent. Il n'est pas question de faire le procès de tel ou tel individu devant le comité mais plutôt de discuter sur le système en général?—R. Nous sommes contents d'apprendre ces faits, car si les entrepreneurs essaient d'abuser ces personnes, nous y verrons immédiatement.

Q. Si ces personnes désirent pousser la question plus loin elles peuvent le faire en s'adressant directement à la compagnie. Je m'arrête à la question de principe, et je crois que si nous pouvons trouver une méthode nous permettant d'économiser quelques dollars, que nous devons l'adopter?—R. Absolument.

M. STEWART (Humboldt): Je soumets ces faits au comité tels que je les connais, je ne garantis pas leur exactitude. C'est tout ce que j'ai à dire au sujet des traverses.

Le PRÉSIDENT: D'autres membres ont-ils des questions à poser concernant les traverses?

M. Jelliff:

Q. Si la déclaration de M. Stewart, à l'effet que le coût de production d'une traverse est 18 cents, est exact il semble qu'il y a un gros écart entre ce chiffre et 72 cents.—R. Tout dépend de ce que l'entrepreneur doit payer. S'il doit transporter ces traverses à 15 milles, payer des droits au gouvernement de 8 ou 10 cents, louer des attelages pour le transport, fournir le foin et l'avoine pour les chevaux et toutes les autres choses nécessaires dans un chantier, et en plus certains frais généraux.

Q. Il y a une différence de trois contre un?—R. Oui. Il établit le coût total à 42 cents. Je ne crois pas que l'on puisse acheter des traverses en Colombie-Britannique à raison de 42 cents. Nous sommes au courant des prix, car nous recevons des offres de centaines de colons en Colombie-Britannique.

M. Stewart (Humboldt):

Q. On ne vous a jamais offert de traverses à ces prix?—R. Non rien de semblable.

Le PRÉSIDENT: Passons à l'item suivant.

M. Jelliff:

Q. L'état que nous avons ici démontre qu'on a employé en 1924 approximativement le même nombre de traverses qu'en 1923. A-t-on construit beaucoup d'embranchements l'an dernier où il a fallu employer des traverses neuves?—R. M. Hungerford pourra vous répondre en ce qui concerne les embranchements.

M. HUNGERFORD: Oui, on a fait de la construction.

M. JELLIFF: Mais ceci n'entre pas dans cet item?

M. VAUGHAN: Non, cela n'y entre pas du tout.

Le PRÉSIDENT: L'item suivant à la page 19 traite des " Rails ".

Sir Henry Drayton:

Q. Parlez-nous de l'approvisionnement des rails, monsieur Vaughan?—R. Nous avons commandé environ 25,000 tonnes de rails de moins cette année que l'an dernier. Je crois que l'état indique la quantité de rails en main. Vous voulez parler de la quantité, sir Henry (Drayton), je suppose?

Sir HENRY DRAYTON: Je ne sais si nous avons ces chiffres ici.

M. BROWN: Vous voulez dire le nombre de milles où l'on a placé de nouveaux rails.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, le tout.

Sir Henry Drayton:

Q. De qui achetez-vous vos rails?—R. Nous en achetons de la "British Empire Steel Company" et quelques-uns au Sault Sainte-Marie.

Q. Combien de commandes avez-vous confiées à la "British Empire" et combien en avez-vous donné au Sault?—R. Cette année, je crois que nous en avons eu 30,000 tonnes de la "Algoma" et 45,000 de la "British Empire Steel".

Q. Quelles sont les dates de ces contrats?—R. Probablement vers le mois de décembre. Je ne saurais dire exactement de mémoire.

Q. L'an dernier?—R. Oui.

Q. N'avez-vous passé qu'un contrat avec chaque compagnie?—R. Nous avons passé un contrat avec la "British Empire Steel" en septembre dernier, si je ne me trompe, pour 12,000 tonnes de rails à livrer au printemps. Nous n'avons donné aucun acompte à cette époque.

Q. Avez-vous des contrats supplémentaires?—R. Oui, nous en avons fait un autre.

Q. Contez-nous les faits comme il faut. Commençons au commencement de l'année. Quels ont été les contrats de janvier, l'an dernier?—R. Il vaut peut-être mieux que je m'explique tout de suite. Nous donnons nos contrats de rails en novembre ou décembre pour livraison l'année suivante. Nous avons passé un contrat en septembre dernier.

Q. Attendez un peu. Pour la fourniture de 1924, vous avez fait un contrat en 1923?—R. Je parle de la fourniture de 1925.

Q. Les chiffres que nous avons concernent 1924, et pour bien nous comprendre il faut commencer par 1923. Au début de 1924, où en étiez-vous avec la question des commandes de rails? A quoi étiez-vous engagé par contrat?—R. Tout ce que je puis vous donner, sir Henry (Drayton), ce sont nos achats de 1924 et de 1925.

Q. Mais la fourniture des rails mentionnés dans ces comptes dépend en grande partie des contrats de 1923?—R. Oui. Nous avons certains contrats passés pour trois ans.

Q. Le 1er janvier 1923, quelle quantité de rails aviez-vous en disponibilité?—R. Je ne puis vous donner ce chiffre tout de suite. Mais je puis faire venir le renseignement.

Q. A cette époque, combien de rails étaient commandés mais non livrés?

M. STEWART (Humboldt): En 1923 ou 1924?

Sir HENRY DRAYTON: En janvier 1924.

M. STEWART (Humboldt): Je crois que vous avez dit janvier 1923.

Sir HENRY DRAYTON: D'après les contrats de 1923.

M. BROWN: Vous voulez savoir combien de rails nouveaux nous avions en disponibilité le 1er janvier 1924?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, d'après les contrats de 1923, puis la quantité de rails que nous étions engagés à accepter en vertu des contrats passés, les prix dans chaque cas, la liste des nouveaux contrats signés, leur date, leur prix pendant toute l'année. Nous avons eu quelque discussion à la Chambre des Communes à ce sujet et il appert qu'on a confié une nouvelle commande à la "British Empire Steel" cette année. J'aimerais avoir les détails de tous ces contrats jusqu'aujourd'hui, et les prix.

M. VAUGHAN: Je vais vous les donner.

Le président:

Q. Pour les lignes canadiennes, achetez-vous tous vos rails au Canada?—R. Oui.

Q. De quelles compagnies?—R. Des deux seules compagnies qui fabriquent des rails au Canada.

Q. La Besco et la compagnie du Sault?—R. Oui.

Sir Henry Drayton:

Q. Quelle est la différence entre ces deux producteurs au point de vue de l'économie dans la distribution des rails?—R. Elle se fonde sur le prix à la scierie plus le transport.

Q. A quel endroit se trouve votre ligne de partage dans la distribution économique des rails?—R. Je m'expliquerai comme ceci: le prix des rails de Sydney était de $46.50, et celui des rails du Sault, de $47.25. Je ne saurais dire de mémoire où est la ligne de démarcation. Actuellement ce doit être aux environs de Belleville.

Q. Si j'ai bonne mémoire, la " British Empire Steel Company " avait un gros contrat de rails?—R. Oui.

Q. Et elle sous-adjugeait l'entreprise à la Algoma — est-ce vrai?—R. Non, monsieur, ce n'est pas vrai.

Q. Cela ne s'est jamais fait?—R. Non monsieur.

Q. Et l'Algoma fournissait les rails à 10 p. 100 de moins cher?—R. Ce n'est pas exact. Que voulez-vous dire, 10 p. 100 de moins cher?

Q. Le prix de la " British Empire Steel " dépassait de 10 p. 100 le prix des rails?—R. Nous n'avons jamais reçu de rails d'après le contrat de la "British Empire Steel".

Q. Jamais?—R. Jamais.

Sir HENRY DRAYTON: Puis dites-nous combien de rails ont servi et combien sont disponibles. Nous voulons avoir ces détails de manière à y trouver de vrais renseignements, c'est-à-dire à connaître quelle était notre approvisionnement en rails à l'époque des contrats et quels en ont été les prix.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Sinon, nous aborderons le n° 216: autres matériaux de voie, $1,961,999.13.

Sir HENRY DRAYTON: Je présume qu'il s'agit des matériaux ordinaires tels que les barres cornières, etc.

M. VAUGHAN: Les boulons, les barres cornières, les clavettes, les crampons et tout ce qui sert au posage des rails.

Le PRÉSIDENT: Article 218: ballast.

M. STEWART (Humboldt): Tous ces matériaux sont-ils achetés au Canada?

M. VAUGHAN: Autant que faire se peut, nous achetons au Canada. Nous achetons tous nos matériaux au Canada, sauf lorsqu'il y a une différence notable dans le prix.

Sir HENRY DRAYTON: Parlez-vous des rails?

M. VAUGHAN: Je parle des rails et des autres matériaux.

Sir HENRY DRAYTON: Dans le compte d'un dîner, je vois 45c. pour cinq figues. En regardant la carte, je ne les aurais pas commandées à 45c.

Le PRÉSIDENT: Vous devriez donner votre commande avec plus de soin.

Sir HENRY DRAYTON: Tout dépend de la provenance des aliments.

M. STEWART (Humboldt): Elles ne seraient pas moins coûteuses si elles étaient préparées par ici.

Sir HENRY DRAYTON: Elles ne coûteraient pas moins cher, mais un plus grand nombre de Canadiens s'emploieraient à ce travail à la place des Américains.

M. STEWART (Humboldt): Il y a une semaine, me trouvant dans une voiture-buffet, j'ai remarqué que bien des gens mangaient justement de ces figues dont parle sir Henry Drayton. Il semble que ce soient les articles à gros prix qui attirent l'attention et excitent l'appétit des clients.

Sir HENRY DRAYTON: La chose ne s'est pas répétée

Le PRÉSIDENT: Je ne conçois pas qu'on puisse placer les figues sous la rubrique: Autres matériaux de voie.

Sir HENRY DRAYTON: Elles sont plus tendres que les rails. Cela se présente bien lorsque le témoin dit que tous les matériaux ont été achetés au Canada. En fait, nous faisons d'énormes achats aux Etats-Unis.

M. HARRIS: Comment se fait-il que les autres matériaux semblent hors de proportion avec la quantité de rails achetés? Les achats de rails ont augmenté de plus d'un million tandis que les autres achats ne semblent pas suffisants. En 1924, les achats de rails se sont élevés à $3,676,122,51 tandis qu'en 1923, ils étaient de $2,717,489.13. L'an dernier, le ballast et le ripage ont coûté à peu près le même prix que l'année précédente.

M. VAUGHAN: Il ne s'agit pas tant des achats que des matériaux employés sur la voie. M. Hungerford pourra peut-être nous mettre au courant.

M. HUNGERFORD: Il ne s'ensuit pas qu'on ait employé autant de tous ces matériaux. Ceux qui n'ont pas servi sont encore là.

M. HARRIS: Autrement dit, vous êtes censés employer beaucoup plus de rails qu'en proportion du ballast et des autres matériaux.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HARRIS: L'écart est tellement grand qu'il semble incompréhensible.

Sir HENRY DRAYTON: C'est possible, mais peu probable, n'est-ce pas? En fait, le changement de ligne de conduite n'était-il pas dû à d'autres motifs? N'était-ce pas parce qu'on avait un contrat avec la Besco et qu'on voulait lui donner de l'ouvrage?

M. HUNGERFORD: Non, monsieur. Nous n'achetons pas là sans besoin.

Sir HENRY DRAYTON: A-t-on adjugé une telle entreprise?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, jamais.

M. HARRIS: Je ne vois pas comment on a pu élever ce chef de dépense d'un million.

M. VAUGHAN: Cela ne représente pas l'achat, mais la quantité utilisée sur la voie.

M. STEWART (Humboldt): Ne doit-il pas y avoir une proportion entre la quantité des rails et celle des autres matériaux?

M. VAUGHAN: Tout dépend de la nature du travail. Bien des choses entrent en ligne de compte.

M. HARRIS: Voulez-vous en mentionner quelques-unes?

M. VAUGHAN: Des rails enlevés de certaines lignes servent de nouveau, de même que certaines attaches usagées. Cela se fait souvent.

M. HARRIS: N'en est-il pas de même de tous les autres matériaux?

M. VAUGHAN: J'imagine que le service dirigé par M. Hungerford pourrait nous donner des renseignements sur ce point.

Sir HENRY DRAYTON: Pouvez-vous nous en dire quelque chose, M. Hungerford?

M. HUNGERFORD: Tout dépend du détail des autres matériaux.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous censés employer plus de matériaux usagés d'une sorte que de l'autre?

M. HUNGERFORD: Parfois.

Le PRÉSIDENT: Les choses servant à assujettir le rail peuvent-elles resservir beaucoup plus facilement que le rail lui-même? On renouvelle surtout les rails n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Les frais d'entretien que nous sommes à examiner comprennent, à mon sens, les nouveaux rails aussi bien que les vieux. Ils ne se rapportent aucunement à l'achat des matériaux neufs. Le neuf entre dans le stock, et lorsqu'il en sort pour servir, on l'impute sur les frais d'entretien, tel qu'il est requis. La rubrique "Autres matériaux de voie" comprend beaucoup de choses.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant.

Sir HENRY DRAYTON: M. Hungerford a raison sans doute. L'emploi n'est pas en raison directe des achats effectués par contrat. Mais en ce qui concerne les marchandises déstockées, il est toujours bon de savoir sur quoi se fondent les écritures faites dans ce compte pendant l'année et quelle part des traverses et des rails a été imputée soit à l'entretien soit à l'amélioration.

M. HUNGERFORD: Il s'agit, sir Henry, des états relatifs à l'entretien.

Sir HENRY DRAYTON: Nous savons tous cela, mais vous admettrez que les sommes imputées à l'entretien ne comprennent pas le prix des rails placés dans l'année sur les voies existantes. Elles ne le comprenaient sûrement pas l'an dernier.

M. HUNGERFORD: On impute ordinairement une certaine somme sur le capital.

Sir HENRY DRAYTON: Certainement, mais il nous faut connaître la proportion pour avoir une idée du coût des rails posés sur les lignes existantes. Il nous faut savoir ce qu'il s'agit d'imputer soit à la dépréciation soit aux améliorations.

M. HUNGERFORD: Cela dépend des circonstances. Si l'on remplace des rails de 80 livres par d'autres de 85 livres, on impute la différence de cinq livres sur le compte de capital.

Sir HENRY DRAYTON: Nous savons tous cela également. Mais quel a été le résultat? Quel a été le coût réel du posage des rails sur les voies existantes? Nous savons ce qui a été imputé sur l'entretien, mais quelle est la proportion?

M. BROWN: Je crois qu'il nous faudra vous obtenir ces chiffres.

M. HARRIS: Dois-je comprendre que nous aurons plus de renseignements sur l'augmentation d'un million dans le prix des rails?

Le PRÉSIDENT: Oui. Cela est réservé. L'article suivant est important. C'est le n° 220: Posage de la voie et nivellement, $11,443,053.17.

Sir HENRY DRAYTON: Nous en étions aux rails, article 214.

Le PRÉSIDENT: Nous avons passé cela. Nous avons discuté la question du ballast.

Sir HENRY DRAYTON: Quel est le prix du ballast actuellement, M. Brown?

M. BROWN: Vous voulez dire en place? Il coûte à peu près $2.50 par verge.

Sir HENRY DRAYTON: Je remarque que vous posez un ballast de roche près de Montréal. Je vous approuve. C'était dans un état pitoyable.

M. BROWN: Nous l'avons acheté et posé nous-mêmes.

Sir HENRY DRAYTON: Combien en avez-vous posé jusqu'à présent?

M. BROWN: Nous sommes à faire ce travail.

Sir HENRY DRAYTON: Vous ne pouvez pas nous dire quel en sera le coût.

M. BROWN: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Où prenez-vous cette pierre?

M. BROWN: A Actonvale.

Sir HENRY DRAYTON: Quel prix imputez-vous pour le transport?

M. BROWN: Je ne saurais vous le dire.

Sir HENRY DRAYTON: Je présume que c'est le prix régulier: une demi-cent par tonne-mille?

M. BROWN: Sept dixièmes de cent.

Sir HENRY DRAYTON: Quand avez-vous établi ce prix?

M. BROWN: Il y a deux ou trois ans.

Sir HENRY DRAYTON: Cela fait une grosse différence de prix.

M. BROWN: Un demi-cent par tonne-mille, c'était le prix d'avant-guerre.

Sir HENRY DRAYTON: C'était le prix d'avant-guerre parce que, croyait-on, la moyenne générale déterminerait le résultat général, et que ce prix ne serait pas injuste pour les surintendants des divers services. Mais sur quoi s'est-on basé pour l'élever à sept dixièmes d'une cent?

M. BROWN: Sur l'augmentation des frais.

Sir HENRY DRAYTON: Mais vous avez des prix inférieurs à cela qui sont censés être payants. Votre prix pour le transport du grain est inférieur à cela.

M. BROWN: Il est moindre dans certaines sections.

Sir HENRY DRAYTON: Il est moindre dans la section où vous faites des affaires. La compagnie se débite-t-elle d'un prix plus élevé pour la pierre concassée qu'elle ne demande pour transporter la marchandise ordinaire?

M. BROWN: On a établi ce prix de sept dixièmes d'un cent pour les matériaux de construction.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle est la longueur du trajet?

M. BROWN: Entre 40 et 50 milles.

Sir HENRY DRAYTON: Quels sont les frais de carrière?

M. BROWN: 90c.

Sir HENRY DRAYTON: Combien de milles en faites-vous?

M. BROWN: A peu près 15 milles.

Sir HENRY DRAYTON: A partir d'où?

M. BROWN: De Dominion à Vaudreuil.

Sir HENRY DRAYTON: En mettez-vous à Bonaventure?

M. BROWN: On est à Bonaventure dans le moment.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez donné des commandes de roche concassée pour le chemin de fer entre Bonaventure et Vaudreuil?

M. BROWN: L'année dernière, nous avons ballasté en roche depuis Bonaventure jusqu'à Dominion.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle part imputez-vous soit à l'entretien soit aux améliorations?

M. BROWN: Je ne puis vous donner les sommes exactes.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pourrez également regarder cela.

M. BROWN: Pour cette entreprise.

Sir HENRY DRAYTON: A l'article 220, pouvez-vous nous dire ce qui compte pour de l'amélioration ou pour de l'entretien?

M. BROWN: Quel article est-ce?

Le PRÉSIDENT: L'article suivant: 220.

M. BROWN: A cet article, le posage de la voie et le nivellement comptent pour de l'entretien.

Sir HENRY DRAYTON: Je veux être clair sur ce point. J'admets qu'il doit peut-être en être ainsi, mais vu que les frais se répartissent entre l'entretien et les améliorations, y a-t-il une part du coût de ces travaux qui est débitée au compte des améliorations.

M. BROWN: Par exemple, le posage des nouveaux rails, qui sont plus pesants, est débité sur le compte des matériaux, mais une partie est imputée sur le capital, c'est-à-dire l'augmentation du poids des rails et la main-d'œuvre, qui comptent pour des frais d'entretien.

Sir HENRY DRAYTON: Cette pratique a été suivie?

M. BROWN: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: De sorte qu'il n'y a rien au compte des améliorations soit pour le posage de la voie pour le nivellement.

M. BROWN: Sauf le posage des nouvelles voies.

Sir HENRY DRAYTON: Je veux parler du remplacement des rails existants.

M. BROWN: Non.

M. STEWART (Humboldt): Comment partagez-vous le prix du ballastage entre le compte des améliorations et celui de l'entretien? Où est la ligne de démarcation? Débitez-vous une partie du ballast au compte des améliorations?

M. BROWN: Très peu.

M. STEWART (Humboldt): Vous en débitez?

M. BROWN: Je ne sais s'il en paraît. C'est dans le prix des matériaux livrés qu'il y a des frais imputés sur le capital. Par exemple, nous payons plus cher pour le ballast de roche que pour le gravier.

M. STEWART (Humboldt): Vous avez dit que le ballast de roche coûtait 95c. Quel est le prix du gravier pour la même distance?

M. BROWN: A la gravelière, le gravier peut ne valoir qu'un demi-cent à un peu plus d'un cent. On ajoute le coût du chargement.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de faire une comparaison. Quel est le coût de votre ballast de roche et de votre ballast de gravier, à la gravelière, livré?

M. BROWN: Nos chiffres indiquent que le reballastage des voies coûte plus cher que le remplacement du ballast par du pareil.

M. STEWART (Humboldt): Pardon?

M. BROWN: Le coût du ballastage de roche dépasse celui du remplacement du gravier par du gravier.

M. STEWART (Humboldt): Cet excédent est débité aux améliorations?

M. BROWN: Ce sont des frais d'amélioration ou une dépense de capital.

M. JELLIFF: Y a-t-il quelque raison importante pour employer ce coûteux ballastage de roche dans le moment. Les temps sont assez durs.

M. BROWN: Oui, il y a plusieurs raisons.

M. JELLIFF: Quelles sont-elles?

M. BROWN: Il nous faut un meilleur drainage pour empêcher les déplacements, pour épargner l'usure des rails provenant de l'inégalité de l'assiette de la voie.

Sir HENRY DRAYTON: Avec des locomotives plus pesantes qu'autrefois, c'est presque nécessaire à la sécurité du public.

M. BROWN: La pesanteur des trains l'exige. Ce changement est nécesssaire et il comporte l'avantage de réduire la poussière.

Sir HENRY DRAYTON: Avez-vous jamais calculé l'augmentation du poids des locomotives depuis quatre ans par exemple?

M. BROWN: Un certain nombre de comités étudient cette question de l'effet des pressions sur les rails causées par les grosses locomotives et par le chargement inégal des différentes roues de ces locomotives. On a fait des trouvailles surprenantes dans ce domaine.

M. STEWART (Humboldt): Cette augmentation des frais d'entretien comprend les traverses, le ballast et les rails, je suppose?

M. BROWN: Je n'ai pas saisi la question.

M. STEWART (Humboldt): L'appesantissement du trafic augmente les frais d'entretien en ce qui concerne le ballast, les traverses et les rails?

M. BROWN: Le ballast, les traverses, la main-d'œuvre, les rails et tous les matériaux.

Sir HENRY DRAYTON: Vous disiez à M. Jelliff que tout dépendait du coût, mais le coût du ballast entre en ligne de compte.

M. BROWN: Je vous ai donné le prix que nous avons payé à une excellente gravelière. Tout dépend du prix auquel vous pouvez obtenir ce gravier à la verge cubique.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez peut-être donné un prix que vous estimez être très bas.

M. BROWN: Dans les provinces maritimes, nous avons établi ce prix devant les tribunaux.

Sir HENRY DRAYTON: Vaut mieux avoir des exemples. Soyons justes envers nous-mêmes. Quel est le prix moyen du gravier chargé sur vos wagons?

M. BROWN: Le prix que je vous ai donné était le prix sur place.

Sir HENRY DRAYTON: Cela ne veut pas dire grand'chose. C'est une question de trajet. Donnez-nous le prix sur le wagon avant le transport. Quel est le prix moyen du gravier sur le wagon, à la gravelière?

M. BROWN: Ce prix varie beaucoup. Je dirai de 12 à 15c.

Sir HENRY DRAYTON: Nous approchons davantage.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser à propos de cet article?

M. STEWART (Humboldt): Ce prix de 95c. que vous avez donné, était-ce le prix sur le wagon ou à côté?

M. BROWN: Je crois que c'était le prix du gravier par terre.

M. JELLIFF: Jusqu'où vous attendez-vous de vous rendre avec ce ballastage de roche?

M. HUNGERFORD: Jusqu'à Vaudreuil.

M. BROWN: Cette année, au prix que nous avons mentionné, nous nous proposons d'aller jusqu'à Vaudreuil. Nous espérons faire cette amélioration jusqu'à Toronto sur les lignes à gros trafic.

Le PRÉSIDENT: Article suivant, "Emprise de la voie et clôtures". N° 221.

Sir HENRY DRAYTON: C'est la dépense ordinaire.

Le PRÉSIDENT: N° 223: Garde-neige, garde-sable et abris protecteurs contre la neige.

Sir HENRY DRAYTON: Même chose.

Le PRÉSIDENT: N° 225, "Passages et Enseignes".

Sir HENRY DRAYTON: Même chose.

Le PRÉSIDENT: Gares et bureaux.

Sir HENRY DRAYTON: Que veut dire cet article?

M. BROWN: Cela comprend une série d'une cinquantaine de constructions: salles de bagage, voies élevées sur constructions de bois pour le déchargement du charbon, rotondes, hangars à marchandises.

Sir HENRY DRAYTON: Je voudrais voir le compte des réparations aux bâtiments.

M. BROWN: Le compte des réparations à tous les bâtiments du chemin de fer? Vous pourriez dire les accessoires des bâtiments du chemin de fer.

Sir HENRY DRAYTON: Je veux savoir si vous avez un compte pareil pour les améliorations.

M. BROWN: Nous en avons un.

Sir HENRY DRAYTON: De quel numéro voulez-vous parler?

Le PRÉSIDENT: Page 23, n° 16: "Gares et bureaux".

M. BROWN: Il y a un compte pour les annexes aux bâtiments et un autre pour l'entretien des bâtiments existants. Cela donne la dépense totale de l'année.

Sir HENRY DRAYTON: Il vous faut examiner cet article 16 avec l'article 227?

M. MACKINNON: Quelle est la dépense imputée sur le capital en 1923, sous ce titre, au compte 16?

M. BROWN: $2,496,618.

M. MACKINNON: A peu près $900,000 de moins en 1924 qu'en 1923.

M. COOPER: C'est plus que cela. C'est $1,350,000 de moins qu'en 1923. Le compte 16 est de $2,496,000. En 1924, c'est $1,145,000. La réduction est de $1,351,000.

M. MACKINNON: $1,351,000?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous sûr du compte 228: "Déclaration des gares et bureaux." Cela semble être une bien faible proportion.

Sir HENRY DRAYTON: C'est très peu. Quelle est la somme totale imputée sur le capital pour les gares et les bureaux?

M. COOPER: Je ne saurais vous le dire.

Sir HENRY DRAYTON: Ne savez-vous pas ce que coûtent vos gares et vos bureaux?

M. COOPER: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Ne serait-ce pas une bonne chose à savoir?

M. COOPER: Il serait impossible de diviser les frais inscrits. Peut-être à l'inventaire.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi? Dans votre compte de capital, vous avez cela en détail.

M. COOPER: Lorsque nous avons acquis des lignes secondaires, nous avons pu mettre le prix en une somme globale qui n'indique nullement les différentes parties de la propriété achetée.

Sir HENRY DRAYTON: Je voudrais savoir par curiosité comment vous calculez cette dépréciation sans avoir une base de calcul.

M. COOPER: La dépréciation est calculée dans un cas particulier. Il s'agit du tunnel Sainte-Claire. C'est une petite propriété.

Sir HENRY DRAYTON: Cela ne concerne pas ce compte. Nous avons déjà eu cela. Nous avons vu la dépréciation des passages inférieurs et le reste.

M. COOPER: Il y a plusieurs bureaux au tunnel de Sainte-Claire.

Sir HENRY DRAYTON: Oh je comprends. Le reste des gares et des bureaux établis sur le réseau est considéré comme éternel?

M. COOPER: Nous ne leur imputons pas de dépréciation.

Sir HENRY DRAYTON: Aucune. Par exemple, cette vieille relique qu'on appelle la gare de Toronto. Elle ne porte pas de dépréciation?

M. COOPER: Il n'y en a pas dans le compte.

M. MACKINNON: Il ne semble pas y avoir de plus-value non plus?

M. COOPER: Non, monsieur.

Sir HENRY DRAYTON: Nous allons en trouver. Vous n'étiez pas à l'emploi de la compagnie lorsque cela s'est fait, car vous ne feriez pas cette réponse. Ne savez-vous pas qu'on a ajouté une somme énorme au compte de capital pour la nouvelle gare?

M. COOPER: La nouvelle gare terminale de Toronto?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

M. COOPER: Ce n'est pas ici.

Sir HENRY DRAYTON: Mais il en est ainsi. Ce n'est pas traité comme une plus-value dans le sens que nous attachons ordinairement à ce mot. Il y a naturellement une augmentation des frais relativement à cette amélioration. Vous ne pouvez sortir de là. Mais que vous a coûté la construction de l'ancienne gare commune? Le savez-vous?

M. COOPER: Nous avons ces chiffres, mais je ne les ai pas ici.

Le PRÉSIDENT: Cette somme concerne peu le présent compte, n'est-ce pas?

Sir HENRY DRAYTON: Non, mais elle devrait s'y rapporter. Le compte dit que nous avons une dépréciation de $2,368 sur la gare et les bureaux. Il devrait porter qu'il n'y a "Aucune dépréciation sur la gare et les bureaux, sauf aux bâtiments relatifs au tunnel Sainte-Claire." Voici un compte où la dépréciation serait un énorme multiple de tout ce que nous avons ici.

Le PRÉSIDENT: La difficulté est que vous n'inscrivez pas de dépréciation pour les bureaux autres que ceux relatifs au tunnnel Sainte-Claire.

M. COOPER: Nous ne mettons aucune dépréciation sur la propriété située au Canada.

Le PRÉSIDENT: Vous devriez le faire.

M. COOPER: Pendant longtemps le Bureau du Dominion le défendait.

M. BROWN: La classification du Dominion porte qu'il ne doit pas en être ajouté. Examinez tous ces cas, vous verrez que la dépréciation est supprimée.

M. MACKINNON: Quelle autorité invoquez-vous?

Le PRÉSIDENT: Le Guide officiel publié le 1er juillet 1915. Il y est dit qu'il ne faut pas inscrire de dépréciation sur les gares et bureaux. Etes-vous obligés de suivre cela?

M. HUNGERFORD: Je le crois.

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrons discuter cela plus tard, mais ici il est clair que ce compte est de nature à nous tromper.

Le PRÉSIDENT: Peut-être.

Sir HENRY DRAYTON: Y a-t-il d'autres questions à ce sujet? Le compte ne contient aucune dépréciation des gares et bureaux, mais il en a pour les bureaux du tunnel de Sainte-Claire.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons cela au procès-verbal, maintenant.

M. COOPER: La nouvelle gare terminale de Toronto, sir Henry, ne fait pas partie du réseau du National canadien.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une subtilité sur ce point, mais la somme s'est dépensée tout de même.

M. COOPER: Non, nous avons simplement des actions dans cette compagnie.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que cette compagnie, comme telle, peut inscrire une dépréciation.

M. COOPER: Oui, mais la classification canadienne ne l'exige pas. Même aux Etats-Unis la Commission du commerce entre états ne le prescrit pas.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, ce n'est pas ici.

M. COOPER: Non, les frais de la nouvelle gare terminale ne sont pas dans ces comptes.

Le PRÉSIDENT: Article suivant: Construction de bâtiments le long de la voie: $150,000.

M. STEWART: Qu'est-ce que cela veut dire?

M. HUNGERFORD: Cela ne comprend que l'entretien des petits bâtiments: quartiers des cantonniers, hangar aux outils, et le reste.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle est la base, M. Hungerford? Quelle est la dépense de capital?

M. HUNGERFORD: $140,472.

Sir HENRY DRAYTON: C'est de la "Nouvelle construction". Mais à quoi cela se monte-t-il? Sur quel compte de capital est imputée cette somme de $150,000?

M. HENRY: Cet article: "Constructions le long de la voie" représente les améliorations aux bâtiments existants et les constructions nouvelles.

Sir HENRY DRAYTON: Je comprends cela, mais voici une dépense de $150,000. Je ne dis pas qu'elle n'est pas à propos, mais je demande quelle est la valeur de la propriété sur laquelle est faite cette dépense de $150,000.

M. HENRY: On pourrait dire la même chose au sujet des gares et bureaux. Je ne crois pas que nous ayons une liste complète des sommes engagées dans chacune de ces constructions établies le long de la voie.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pouvez n'avoir pas une liste complète, mais vous avez des renseignements à ce sujet?

M. HENRY: Je crois que nous avons une liste de tous les bâtiments construits le long de la voie depuis une certaine date.

Sir HENRY DRAYTON: Après quelle date?

M. HENRY: 1907, je crois. Cette liste se rapporte aux compagnies qui n'ont pas été acquises depuis, comme le " Grand-Tronc " et le " Canadian Northern ", mais elle ne s'applique pas à la multitude de petits embranchements que nous avons acquis depuis cette date.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une autre chose que nous ne savons pas. Très bien.

Le PRÉSIDENT: Article 231: " Prises d'eau ". Il y a réduction sur l'an dernier. " Postes d'approvisionnement en combustible ".

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose que vous êtes dans la même situation sur ce point qu'au sujet de la valeur au point de vue du capital?

M. HENRY: Oui, monsieur.

Sir HENRY DRAYTON: Et quant aux postes d'approvisionnement en combustible?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Prenons maintenant la " Dépréciation des postes d'approvisionnement en combustible ".

M. COOPER: C'est encore au sujet du tunnel de Sainte-Claire.

Sir HENRY DRAYTON: C'est une chose étonnante; c'est tout ce que vous savez à ce propos.

Le PRÉSIDENT: Pas tout à fait, sir Henry.

Sir HENRY DRAYTON: Connaissez-vous quelque chose en plus à ce sujet et se rapportant au tunnel Sainte-Claire? Je ne le crois pas, mais si je suis dans l'erreur, je demande qu'on me le dise et voici justement l'occasion de le faire.

M. COOPER: C'est là un pont international. Nous portons dans le numéro 209 la dépréciation au compte de la Compagnie du pont International.

M. MACKINNON: Il y a aussi le numéro 207.

M. COOPER: Il n'y a que deux propriétés pour lesquelles nous tenons compte de la dépréciation sur les structures de voie; ce sont la propriété du tunnel Sainte-Claire, et le pont international. Les comptables de ces deux compagnies suivent les directions de la Commission de commerce entre états.

M. MACKINNON: Pourquoi ne compter la dépréciation que pour ces deux compagnies?

M. COOPER: L'une des raisons, c'est que sous l'empire de la loi du transport de 1920, après la réserve d'un certain surplus, le reste est divisé entre la compagnie et le gouvernement des Etats-Unis, de sorte qu'il est avantageux pour la compagnie de porter dans son état de compte tout ce qu'elle peut mettre, et c'est pour cela que nous comptons la dépréciation.

M. HENRY: Au sujet de cette question de dépréciation, il est bon d'ajouter que les compagnies de chemins de fer n'avaient jamais, ni en Canada ni aux Etats-Unis, pris l'habitude de la compter sur les propriété autres que le matériel, ou sur les ouvrages spéciaux comportant de forts montants, comme peut-être des ponts spéciaux. La raison en est que les renouvellements ordinaires sont faits de temps en temps sur les dépenses d'exploitation, et l'on suppose à tort ou à raison que la dépréciation est couverte de cette manière.

Le PRÉSIDENT: Sur les frais d'entretien?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire que l'on suit la même pratique aux Etats-Unis?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: On ne compte pas la dépréciation sur ces ouvrages importants?

M. HENRY: Non, pas sur les édifices ni sur la voie.

Sir HENRY DRAYTON: C'est une déclaration dont il faudra se rappeler quand nous étudierons les améliorations. Certes, il est absolument vrai que les améliorations qui ne sont pas imputés sur le compte de dépréciation sont supposées revenir au compte de l'entretien.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il n'est pas strictement vrai que les montants dépensés pour l'entretien peuvent couvrir parfaitement la dépréciation, n'est-ce pas?

M. HENRY: La dépréciation est couverte jusqu'à un certain point, parce que la voie n'est jamais en état de perfection de 100 p. 100; elle est toujours ce que nous pouvons appeler en bon état de roulement.

Le PRÉSIDENT: Je parle des édifices; prenons un édifice, par exemple; vous déposez de l'argent de temps en temps pour l'entretien, mais d'une manière générale, l'édifice perd de la valeur. Cette perte n'est pas compensée par l'entretien?

M. HENRY: Quand nous remplaçons un édifice par une autre chose, la valeur au livre de la vieille bâtisse, si on la connaît, est portée sur le compte des frais d'exploitation; et si on ne la connaît pas, on l'évalue, et cette valeur est portée sur le même compte. Sur un chemin de fer, cependant, il y a chaque année des centaines de ces cas, et à part la dépréciation due aux conditions moyennes dont on ne tient jamais compte, les frais sont comptés dans les dépenses d'exploitation.

M. HARRIS: Je voudrais vous demander, monsieur Henry, si cela peut s'appliquer exactement au terminus de Toronto?

M. HENRY: Je ne comprends pas bien votre question.

M. HARRIS: Quand la gare Union actuelle de Toronto sera abandonnée pour fins de chemins de fer, pour l'arrivée et le départ des trains, la suggestion que vous faites sera-t-elle appliquée?

M. HENRY: Dans ce cas, il y aura probablement une entrée sur le compte des profits et pertes.

M. HARRIS: Le montant serait biffé dans le compte des recettes?

M. HENRY: Il ne serait pas biffé du compte des recettes pour une seule année. Cela peut arriver pour une grande compagnie de terminus, et l'on ne

pourrait faire une entrtée sur les dépenses d'exploitation d'une seule année, parce que le montant serait trop élevé.

M. HARRIS: Comment pourriez-vous faire une distinction?

M. HENRY: Sur un chemin de fer, il y a des milliers de ces cas. Pour la compagnie de terminus de Toronto, ces cas sont peu nombreux, et il faudrait faire une distinction. Il faudrait dans ce cas compter pour chaque année un certain montant à titre de dépréciation.

M. HARRIS: On ne le fait pas actuellement?

M. HENRY: Je ne puis le dire.

Le PRÉSIDENT: Cela se trouverait dans les comptes de la compagnie du Terminus de Toronto?

M. HENRY: Oui, c'est cela.

M. HARRIS: Le terminus actuel est possédé sous le nom de la compagnie du Terminus de Toronto?

M. HARRIS: Je le crois.

M. COOPER: Non, la gare Union actuelle appartient au Grand-Tronc.

M. HENRY: Est-elle encore la propriété du Grand-Tronc?

M. COOPER: Elle appartient maintenant au National-Canadien. S'il fallait la renouveler, le Grand-Tronc ou le National-Canadien porterait sur le compte des dépenses d'exploitation la valeur au livre, si elle est connue.

M. HARRIS: On la renouvellerait de cette manière, considérant le fait que vous êtes intéressés dans la compagnie du Terminus de Toronto?

M. HENRY: Je ne sais comment la chose pourrait se faire.

M. COOPER: Probablement qu'on l'abandonnerait et qu'elle ne serait pas remplacée. Le remplacement serait au compte d'une autre compagnie de transport. Pour le National-Canadien, ce serait un abandon probable, et il n'y aurait pas de remplacement à faire, et dans la reclassification, il y aurait une entrée à faire dans le compte des profits et pertes et non pas dans le compte des dépenses d'exploitation. Si on devait la remplacer, le coût originaire serait considéré comme une charge de l'entretien et la différence entre ce coût et le nouveau prix serait considérée comme une amélioration.

Sir HENRY DRAYTON: Et dans ce cas, la différence serait au compte de l'entretien.

M. COOPER: La valeur estimée de l'ancienne construction serait portée au compte de l'entretien. Le coût de la nouvelle, moins ce montant, devrait être porté au compte du capital.

Sir Henry Drayton:

Q. Dans la pratique suivie actuellement, il n'y aurait pas d'entrée dans le compte de l'entretien?—R. Si la propriété était remplacée, les frais iraient dans le compte des dépenses.

Q. Vous ne saisissez pas ce que je veux dire. Il découle de ce que vous avez dit que si le Grand-Tronc construisait une nouvelle gare terminale, il bifferait le montant de la valeur de l'ancienne bâtisse et augmenterait le compte du capital de la différence du coût.—R. Oui, monsieur.

Q. Dans ce cas, le montant biffé paraîtrait dans le comtpe d'entretien?—R. Oui.

Q. Dans le présent cas, d'après votre témoignage, on ne suit pas cette pratique, mais l'entrée serait faite, conformément à votre méthode, dans l'état de la nouvelle compagnie?—R. La nouvelle propriété serait portée au compte de la nouvelle compagnie, mais le montant biffé serait au compte du capital de l'ancienne compagnie.

Q. Mais dans le compte de profits et pertes, et non pas dans le compte de l'entretien?—R. C'est cela.

Q. La différence dans un cas est que la dépense se trouve dans les frais d'exploitation et non pas dans les autres cas?—R. C'est exact.

Q. Le tout paraît de manière à n'avoir aucune relation du tout avec l'exploitation?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à ce sujet? Le numéro 235: Ateliers et remises de locomotives. Il y a ici une légère augmentation, un peu plus de $100,000. Avez-vous quelque chose à dire à ce propos? Numéro 237: élévateurs à grain.

M. MACKINNON: L'augmentation serait de $40,000.

M. JELLIFF: Comment expliquer cette augmentation à propose des élévateurs à grain?

M. HENRY: C'est à cause des réparations faites l'année dernière à l'élévateur de Portland.

M. JELLIFF: C'est un élévateur que vous exploitez vous-mêmes?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Numéro 241: Quais et docks. A peu près le même montant que l'année dernière. Numéro 243: Rampes à charbon et minerais, presque exactement la même chose. Numéro 245: Usines à gaz, montant peu important.

Sir HENRY DRAYTON: Comment ce montant est-il porté au compte de l'entretien?

M. HENRY: L'usine est abandonnée, sir Henry.

Le PRÉSIDENT: Lignes de télégraphe et de téléphone.

Sir Henry Drayton:

Q. Revenons au numéro 245. Comment cette usine a-t-elle été vendue, avec profit ou avec perte? Quel a été le résultat de la vente? Vous voyez pourquoi la réduction des frais dans ce numéro: c'est parce que l'usine a été vendue. Quel est l'effet de cette transaction. Combien l'usine a-t-elle coûté et combien l'avons-nous vendue?

M. HENRY: C'est à cause de la décision ou par suite de la décision de changer le matériel du Canadian-Northern et remplacer l'acétylène par le gaz Pintsch. Nous avons encore l'ancienne usine, mais nous n'en retirons rien. Tout simplement l'ancienne usine n'est pas exploitée.

Q. Quel est le coût réel de l'ancienne usine?—R. Le coût au compte du capital?

Q. Oui.—R. Oh! je ne puis dire cela, sir Henry.

Q. Quelqu'un connaît-il le coût réel de cette usine, et pouvez-vous entrer ce montant?

M. BROWN: Il faudra en tenir compte un jour.

Le PRÉSIDENT: Numéro 247: Lignes de télégraphe et de téléphone.

Sir HENRY DRAYTON: Le numéro 245 devra être entré, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Numéro 249: Signaux et enclenchements.

Sir HENRY DRAYTON: 247. Qu'avez-vous à dire à ce sujet. Ce sont des lignes appartenant en propre à la compagnie, n'est-ce pas? Signaux en enclenchements: avons-nous fait des améliorations cette année, dans les enclenchements?

M. HENRY: $381,000.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons étudié cela avec le numéro 22.

Le PRÉSIDENT: 253: Edifice de force motrice. Montant peu important. 255: Edifices de sous-stations motrices. 257: Systèmes de transmission de force motrice; il y a ici une grosse réduction.

Sir Henry Drayton:

Q. Un mot au sujet de la force motrice. Où en est rendue la question de la ligne électrique projetée entre Toronto-Est et Cobourg? Vous vous reppelez que dans le temps de la discussion des voies de l'Hydro que le National a pris une certaine position au sujet des travaux qui devaient se faire à Toronto dans le sens de l'électrification des chemins de fer. Où en est rendue cette question, monsieur Henry?—R. Tout dépend d'une expérience que nous faisons avec des automotrices qui ne nécessitent pas de dépenses préalables.

Q. Vous rappelez-vous, monsieur Henry, qu'on a déclaré que le chemin de fer prenait cette question sous sa responsabilité et que les travaux seraient faits? Depuis combien d'années cette promesse est-elle faite?—R. Bien, pour ce qui concerne la péninsule de Niagara...

Q. Vous rappelez-vous la date de cette déclaration? C'est là une question bien claire. La déclaration a été faite au nom du réseau que les chemins de fer de ce district seraient électrifiés.

Le PRÉSIDENT: Qui a fait cette déclaration?

M. HENRY: Je ne crois pas que cette déclaration ait été prononcée et qu'on ait promis d'électrifier ce chemin de fer.

Sir HENRY DRAYTON: Vous rappelez-vous une dépêche dont on s'est tant servi durant cette campagne?

M. HENRY: Je crois que sir Henry Thornton a dit que le National-Canadien ferait son possible.

Sir Henry Drayton:

Q. Quelle est la date de cette déclaration?—R. Je ne puis me rappeler au jute. Si j'ai bonne mémoire, c'était vers 1923.

Q. Et vous n'avez pas encore terminé l'expérience en cours?—R. C'est vrai. Cependant nous avons poursuivi nos travaux pour la réfection du chemin de fer Niagara, St-Catharines et Toronto, et nous avons continué l'amélioration du chemin de fer de la banlieue de Toronto.

Q. Vous êtes peu avancés sur ces derniers travaux?—R. Bien, nous avons déjà fait beaucoup.

Q. Vous devriez vous occuper de quelques-uns de ces wagons.—R. Cela dépend de choses hors de notre contrôle, sir Henry.

Q. Je ne sais à qui la faute, mais je connais le service que nous avons.

Le président:

Q. Quelle en est la cause?—R. Cela dépend du fait que les franchises de certaines lignes sont sur le point de se terminer, et la question surgit pour les municipalités de s'emparer ou non de la ligne.

Sir Henry Drayton:

Q. Considérons la situation dans la banlieue de Toronto. Vous perdez beaucoup d'argent, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Si les municipalités veulent prendre la ligne, ne serait-il pas infiniment mieux de leur laisser prendre?—R. Bien, quelques-unes veulent la prendre, mais d'autres ne veulent pas. On ne peut agir sans avoir l'unanimité.

Le PRÉSIDENT: C'est clair.

Sir Henry Drayton:

Q. Quelle est votre ligne de conduite avec ces municipalités, monsieur Henry? Avez-vous une offre à leur faire, car vous feriez une forte économie en vous débarrassant de ce chemin?—R. Nous avons fait une offre, et les municipalités de Weston et Mount-Dennis étudient la question de prendre la ligne

Q. Quelle est la condition de cette offre?—R. Les termes de l'offre sont que les municipalités peuvent avoir la ligne en payant $15,000 dans Mount-Dennis et $25,000 dans Weston.

Q. Auraient-elles une entrée dans la cité?—R. Elles auraient un raccordement avec la Commission de transport, leur but étant de conclure un arrangement avec cette Commission pour qu'elle exploite la circulation sur la ligne.

Q. Quel est le parcours compris pour cette somme de $40,000?—R. Il est d'environ 3 milles.

Q. Vous m'avez dit, je crois, qu'il s'agit de $25,000 et de $15,000?—R. Oui.

Q. Comment a-t-on trouvé ces montants?—R. Il est basé sur la valeur de rebut matériel posé.

Sir HENRY DRAYTON: Alors considérant la question générale de l'électrification, avez-vous continué votre enquête dans ce sens?

M. HENRY: Notre enquête a été poursuivie avec activité, mais d'une manière générale, on peut dire en toute sûreté qu'à l'exception de quelques tronçons de la ligne, le trafic n'est pas suffisant actuellement pour justifier l'électrification basée sur le coût actuel du courant de force motrice.

Le PRÉSIDENT: M. Harris désire poser une question au sujet de l'autre numéro.

M. HARRIS: Au sujet du Toronto Eastern: vous rappelez-vous que l'année dernière vous avez dit que vous aviez fait du progrès dans l'étude des lieux et de la manière dont vous deviez venir d'Oshawa à Toronto. Avez-vous quelque chose de plus à dire à ce propos?

M. HENRY: Nous sommes généralement venus à une conclusion à ce sujet, mais relativement au type de construction: sur le choix entre une voie électrique ou un chemin ordinaire exploité avec des automotrices, à l'électricité si vous le voulez, il n'y a rien de décidé. Il n'y a rien dans les crédits de cette année pour continuer les travaux sur cette ligne. Nous avons retranché cela pour le moment.

M. HARRIS: Avez-vous décidé par quelle route vous entrerez dans la cité de Toronto?

M. HENRY: Oui.

M. HARRIS: Pouvez-vous donner ce renseignement à la presse et au public?

M. HENRY: Je préfère ne pas le faire maintenant.

Sir HENRY DRAYTON: Vous êtes propriétaire de terrain destiné à la voie, n'est-ce pas?

M. HENRY: Oh! oui, nous sommes propriétaires du terrain.

Sir HENRY DRAYTON: Alors pourquoi cette réticence?

M. HENRY: En réalité, nous sommes propriétaires de deux voies.

Sir HENRY DRAYTON: La seule raison de garder le secret serait la crainte d'être retardé pour l'acquisition. Si vous êtes propriétaires, il n'y a aucune raison au monde pour garder cela secret.

M. HENRY: Il y a deux routes possibles.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, mais vous êtes propriétaires dans les deux cas.

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Laquelle prendrez-vous?

M. HENRY: Actuellement nous sommes décidés en faveur de la route nord.

Sir HENRY DRAYTON: Cette décision durera jusqu'à la réunion de l'année prochaine, alors que vous changerez pour la voie du sud?

M. HENRY: Les choses sont sujettes à des changements suivant les conditions variables, sir Henry. Il peut survenir quelque chose.

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose que les conditions seront exactement les mêmes qu'aujourd'hui, mais nous aurons des embarras à cause de ces "conditions variables" aux environs de Toronto et de la difficulté de faire quelque chose. Nous serons encore retardés.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce commentaire soit juste.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi pas?

Le PRÉSIDENT: Vous attribuez au chemin de fer des motifs que ne sont peut-être pas justifiés.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'attribue rien, à part le fait qu'il n'y a rien de fait. Le témoin dit qu'il sait quelle sera la route adoptée, mais il dit que c'est actuellement la "décision". Cette décision se trouve qualifiée.

M. HARRIS: L'année dernière on n'était pas bien fixé sur le trajet suivi pour la route du nord. Pouvez-vous nous le dire brièvement?

M. HENRY: La route du nord doit simplement aller de Pickering à Cherrywood, puis se raccorder avec l'ancien chemin du Canadian-Northern.

M. HARRIS: Avez-vous une idée du temps qu'il faudra pour procéder plus avant—combien vous faut-il de temps pour terminer votre expérience et nous donner un service?

M. HENRY: Je crois que M. Hungerford peut répondre à cela.

M. HUNGERFORD: Je crois que notre expérience sera terminée vers la fin de l'année, et que nous aurons alors assez d'automotrices.

M. HARRIS: Donc, en janvier 1926, nous aurons quelque chose?

M. HENRY: Il y a un autre point de vue à considérer, monsieur Harris. Cette entrée a été omise du budget de cette année parce que nous voulions diminuer les dépenses au compte du capital. C'est la raison du délai.

M. JELLIFF: Pensez-vous que ce projet peut donner des profits, monsieur Henry, ou croyez-vous que vos déficits augmenteront?

M. HARRIS: Tant que les lignes seront inexploitées, nous ne pourrons en retirer aucun revenu.

M. HENRY: Il y a en jeu un certain montant de dépenses au compte du capital. Ces dépenses s'élèveront probablement au-delà d'un million de dollars.

Sir HENRY DRAYTON: En attendant, monsieur Henry, ce district est absolument dépourvu de service. Etes-vous opposé à donner aux municipalités une chance de faire ce qu'elles veulent avant le vote, et leur permettre d'obtenir la ligne d'après la valeur des rebuts, puis donner un service au peuple?

M. HENRY: Qu'entendez-vous par municipalités?

Sir HENRY DRAYTON: L'une d'entre elles qui voudrait acquérir la propriété.

M. HENRYS C'est là une question à étudier, sir Henry.

Sir HENRY DRAYTON: Pensez-vous qu'il soit nécessaire de l'étudier? Vous ne pouvez donner un service vous-mêmes, et sans cesse vous remettez et remettez à plus tard. Ne serait-il pas juste de laisser quelqu'un prendre l'initiative et entreprendre ce que vous ne pouvez faire?

M. HENRY: Il y a une autre question qui a une portée immense sur ce sujet de l'électrification, et c'est la concurrence des diligences automobiles. Ce trafic a augmenté beaucoup depuis deux ou trois ans, et on se demande jusqu'à quel point un chemin électrifié, même dans les meilleures conditions, pourrait résister, surtout si les diligences ne paient pas un dixième des "frais fixes", comme vous les appelez, qu'une voie électrique doit payer.

Sir HENRY DRAYTON: Mais cela ne répond pas à ma question. En toute justice, y a-t-il une raison qui puisse empêcher les municipalités d'aller de l'avant et de régler leurs problèmes locaux quand vous ne leur laissez aucun moyen d'action?

M. HENRY: Je crois que c'est une question dont la réponse devrait venir du bureau de direction.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que vous ayez le droit de dire quelle sera la politique du bureau.

M. HENRY: Je ne puis le faire.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pouvez peut-être nous dire si cette politique consiste à étouffer ou empêcher toute initiative, ou à permettre aux municipalités qui veulent améliorer le service de le faire en l'entreprenant directement?

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est là une question qui devrait être posée au président. Il est plus responsable de la politique suivie que ne l'est M. Henry. Ce serait plus juste.

Sir HENRY DRAYTON: Peut-être que les faits parlent par eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Prenez ce que vous pouvez en tirer.

Sir HENRY DRAYTON: Mais nous ne pouvons rien tirer de bon; tout est sous couvert.

Le PRÉSIDENT: Il s'agissait du numéro 259; prenons maintenant le numéro 261. . .

Sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas fini le sujet que nous discutions, savoir: l'électrification des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Continuez.

Sir HENRY DRAYTON: Monsieur Henry nous dit qu'il a été constaté que certains districts seulement sont assez peuplés pour permettre l'utilisation du courant électrique à la place de la vapeur. Peut-il nous dire quels sont ces districts suffisamment peuplés?

M. HENRY: Je crois que la ligne entre Toronto et Hamilton serait peut-être parmi ces districts.

Sir HENRY DRAYTON: Que pensez-vous de la ligne entre Hamilton et les chutes?

M. HENRY: Je ne crois pas que la population de ce district soit actuellement assez forte.

Sir HENRY DRAYTON: Mais elle est suffisante entre Toronto et Hamilton.

M. HENRY: Je le crois, mais il reste la difficulté d'avoir à électrifier une courte section; cela nécessite tant de changements dans le matériel et les trains aux deux extrémités; le trajet n'est pas assez long pour électrifier avec la perspective de transporter des marchandises à l'électricité.

Sir HENRY DRAYTON: Avez-vous reçu des offres relativement à l'électrification?

M. HENRY: Des offres?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, relativement au prix du pouvoir électrique, ou sur des questions se rapportant à l'électrification?

M. HENRY: Je ne le crois pas, sir Henry.

Sir HENRY DRAYTON: J'avais cru apprendre qu'une corporation américaine voulait vous donner des garanties pour le changement sur la base d'un coût réduit pour le pouvoir?

M. HENRY: Je pourrais dire que peut-être des enquêtes ont été faites par quelques ingénieurs américains, ce qui semble indiquer qu'il y aurait économie en électrifiant certaines sections, mais c'est tout ce j'en connais.

Sir HENRY DRAYTON: Quelles sont ces sections?

M. HENRY: Probablement quelques sections situées dans la province de Québec.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, mais quelles sections en particulier?

M. HENRY: Dans la cité de Montréal—dans Montréal et les environs; une division électrifiée dans les deux sens.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'a-t-on fait pour l'électrification de cette section que les ingénieurs américains ont étudiée?

M. HENRY: Je crois pouvoir donner la même réponse que pour les autres districts: à l'exception du terminus même de Montréal, il n'y aurait pas suffisamment de trafic sur l'une des lignes rayonnant de Montréal pour justifier l'électrification.

Sir HENRY DRAYTON: Les études faites par les ingénieurs américains leur ont-elles donné la même conclusion?

M. HENRY: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Quel a été le résultat de leur étude?

M. HENRY: Leur étude a donné comme conclusion que la dépense ne serait pas tout à fait justifiée, qu'elle donnerait un revenu de 5 à 6 p. 100 ou à peu près sur le placement fait.

Sir HENRY DRAYTON: Donc, d'après leurs chiffres, la position est comme suit: vous ne pouvez faire le changement et exploiter la ligne avec le courant provenant du Canada, au lieu de l'exploiter avec du charbon étranger, et pourtant vous pourriez retirer 5 à 6 p. 100 sur la placement?

M. HENRY: Sur cette partie, nous nous servons de charbon canadien.

Sir HENRY DRAYTON: C'est une bonne chose. Quelle est la longueur de cette division?

M. HENRY: De 300 à 400 milles, je suppose, en incluant tous les embranchements.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez dit que vous croyez le coût trop élevé, en prenant en compte le coût du pouvoir électrique. Quel prix aviez-vous en vue en faisant cette déclaration?

M. HENRY: Le prix courant est dans les environs de $18, peut-être, considérant la quantité requise.

Le PRÉSIDENT: Qui a fait venir ces ingénieurs américains, monsieur Henry?

M. HENRY: Ils sont venus de leur propre mouvement.

Le PRÉSIDENT: C'est assez singulier, n'est-ce pas?

M. HENRY: Mais c'était avant le fusionnement du réseau, et les conditions sont maintenant changées.

Sir HENRY DRAYTON: Quand vous avez été interrompu par le président vous nous disiez que le courant valait environ $18. Pouvez-vous continuer sur ce sujet?

M. HENRY: Je crois que leurs estimations étaient basées sur le prix de $18.

Sir HENRY DRAYTON: Mais quel est le chiffre que vous aviez vous-même en vue?

M. HENRY: Je pensais au courant venant de Niagara au prix de $20.

Sir HENRY DRAYTON: Maintenant, à quel prix, d'après vous, serait-il possible d'électrifier?

M. HENRY: En calculant un facteur de charge à une capacité de 30 p. 100, probablement $14.

Sir HENRY DRAYTON: Donc, avant de penser à électrifier, vous croyez qu'il faudrait avoir le courant réduit au prix de $14?

M. HENRY: Il faudrait avoir le courant réduit à $14 et une utilisation de chargement de 30 p. 100, mais si le chargement est de 50 p. 100, les conditions changent.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous pourrons avancer un peu. Prenons le numéro suivant, 263: Conduites souterraines. Il n'y a rien à dire à ce sujet. Le suivant est le numéro 265: Structures diverses; numéro 267: Pavage; numéro 269; machines pour la voie.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'avez-vous à dire à propos de ces machines, monsieur Henry?

M. HENRY: Voulez-vous en avoir la liste?

Sir HENRY DRAYTON: A quoi servent-elles?

M. HENRY: Il n'y a pas une forte augmentation.

Sir HENRY DRAYTON: Mais que fait-on aujourd'hui relativement au travail de la voie ou de l'emprise?

M. HENRY: Nous faisons ce travail nous-mêmes. Ces machines et instruments sont des wagonnets, des pelles à vapeur, et autres machines du même genre.

Sir HENRY DRAYTON: C'est ce que nous avons en main?

M. HENRY: Oui: wagonnets, machines à creuser, bétonnières et autres instruments pour les travaux à faire sur la voie.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant presque une heure. Est-il possible de finir ces sujets compris sous la rubrique: Dépenses d'exploitation des chemins de fer?

Sir HENRY DRAYTON: Continuons encore quelque temps.

Le PRÉSIDENT: Le numéro suivant: 271: menus outils et fournitures; 272: enlèvement de la glace, de la neige et du sable.

Sir HENRY DRAYTON: Ce numéro s'explique de lui-même.

Le PRÉSIDENT: Numéro 273: Cotisation pour améliorations publiques; numéro 274: blessures aux personnes.

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrons discuter ce sujet plus tard avec d'autres numéros; il y a là une très forte augmentation.

Le PRÉSIDENT: Numéro 275: Assurance; numéro 276: Impressions et papeterie.

Sir HENRY DRAYTON: Nous pourrons discuter cela avec les autres dépenses.

Le PRÉSIDENT: Numéro 277: Autres dépenses; numéro 278: Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Dt., et numéro 279: Entretien des voies, parcs et autres facilités en commun, Av. Je suppose que ce sont des entrées de tenue des livres?

M. VAUGHAN: L'augmentation dans le numéro 279 est due au programme chargée sur la division en commun de Wabash. Ce numéro représente le montant payé par le Wabash pour sa part des dépenses. Nous comptons la dépense dans les premiers comptes, et nous lui créditons dans le numéro 279 le montant que nous recouvrons pour sa part des frais.

Sir HENRY DRAYTON: Où sont entrés les rails, dans le numéro 214?

Le PRÉSIDENT: Oui. Cela complète l'entretien de la voie et des structures. Avant d'ajourner, je voudrais poser une question. L'autre jour, nous avons demandé un renseignement au sujet de l'obligation du chemin de fer relativement à la construction d'un hôtel à Regina. Je crois qu'on a obtenu l'opinion d'un juriste. Pouvez-vous nous dire ce qui en est, monsieur Hungerford?

M. HUNGERFORD: Je pourrai vous donner cela à la prochaine réunion.

Sir HENRY DRAYTON: C'est en supposant que nous ne serons pas forcés de siéger ailleurs. Cette question est toujours restée en suspens simplement pour ne pas avoir à la régler.

Le PRÉSIDENT: En supposant qu'un autre comité siège en même temps que celui-ci, voulez-vous quand même une réunion? Nous n'avons pas quorum maintenant pour adopter une motion.

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas eu quorum de toute la séance et il n'est pas surprenant qu'il n'y ait pas maintenant suffisamment de membres présents.

Le PRÉSIDENT: Si les séances de comités se trouvent à la même heure, voulez-vous que les séances soient convoquées par le président.

Sir HENRY DRAYTON: Certainement.

Le comité est ajourné.

SALLE DU COMITÉ, N° 425,
CHAMBRE DES COMMUNES,
Jeudi le 30 avril 1925.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. Euler, président.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît, messieurs. Il y a nombre de choses qui ont été laissées de côté lors des séances précédentes, afin d'avoir des renseignements. Je demande à M. Henry s'il a du nouveau sur ces sujets.

M. HENRY: Oui, j'ai quelques renseignements.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous l'opinion d'un juriste relativement au contrat pour la construction d'un hôtel à Regina?

Sir HENRY THORNTON: Oui. M. Ruel lui-même pour les Provinces maritimes, et voici l'opinion de M. Chisholm, l'assistant de l'avocat général. J'ai autant de confiance en son opinion que dans celle de son chef.

> " Par une convention datée du 30 novembre 1910, entre la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et la cité de Regina, celle-ci convient d'accorder aux embranchements un certain droit de passage dans la cité et sur certains autres terrains dans la cité, et de fermer certaines rues pour l'usage de la compagnie d'embranchements, et cette dernière convient envers la cité, entre autres choses, d'ériger une station pour les voyageurs sur ou près de l'emplacement mentionné et aussi d'ériger et maintenir un hôtel de première classe avec tous les perfectionnements modernes dans le voisinage de la gare des voyageurs."

M. HARRIS: Quelle est la date de cette opinion?

Sir HENRY THORNTON: Le 29 avril.

M. HARRIS: De quelle année?

Sir HENRY THORNTON: De cette année.

M. HARRIS: J'avais compris que c'était une opinion donnée par votre service de juristes dans le temps où vous avez décidé de faire quelque chose.

Sir HENRY THORNTON: C'est une confirmation de cette opinion.

M. HARRIS: Vous n'avez pas une copie de ce document?

Sir HENRY THORNTON: Non, mais c'est la même chose.

Le PRÉSIDENT: Laissons sir Henry continuer sa lecture, monsieur Harris.

Sir HENRY THORNTON (Lisant):

> Par une autre convention, en date du 18 octobre 1912, entre la compagnie des embranchements et la cité, la compagnie des embranchements convient d'ériger et de terminer avant la date du 1er novembre 1914, un hôtel d'une superficie de 160 pieds carrés et de pas moins de sept étages de hauteur, contenant 225 chambres pour voyageurs, le tout devant coûter, considérant le mode de construction et l'aménagement, environ $1,000,000, et la cité convient de louer à la compagnie des embranchements pour un

terme de 99 ans à compter du 1er novembre 1912, au prix de $25 par année, pour l'assiette dudit hôtel, un terrain spécifié et d'accorder à la compagnie des embranchements certaines exemptions de taxes sur le terrain de l'édifice.

Conformément à cette convention, la cité a cédé à bail le terrain à la compagnie des embranchements à la condition que l'hôtel serait érigé. Les deux conventions mentionnées et le bail, ainsi qu'un règlement de la cité autorisant la convention de 1912, ont tous été ratifiés par une loi de la législature de la Saskatchewan, chapitre 65 des statuts de 1912-13.

La ville exécuta un nombre d'autres choses auxquelles elle était tenue aux termes des accords précités et il n'y a pas de doute que la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique est légalement tenue de construire l'hôtel mentionné.

Cela porte la signature de W. C. Chisholm, conseil général adjoint.

L'honorable M. GRAHAM: Il s'agit de l'hôtel de Regina?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est l'opinion légale qu'a demandée le comité. A-t-on des questions à poser à ce sujet?

Sir HENRY DRAYTON: Il ne serait pas raisonnable de poser des questions à sir Henry (Thornton) à ce sujet. Je pourrais, par exemple, demander, quant à l'application, si l'on pense que le jugement rendu dans la cause de Kingston Cataract gouverne le cas. J'estime, toutefois, que ce serait une question déraisonnable.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que vous avez raison. Toutefois, nous pourrons faire comparaître M. Ruel quand vous le désirerez et vous pourrez l'interroger.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il serait préférable si vous nous disiez quelle est la situation.

Le PRÉSIDENT: Cela n'a-t-il pas été fait il y a quelques jours? Que nous fassions comparaître M. Ruel ou M. Chisholm, ils ne sauraient nous donner que les mêmes renseignements. Je crois que ce serait une perte de temps.

Sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, j'admets que vous êtes un avocat clairvoyant...

Le PRÉSIDENT: Je proteste, sir Henry. Ce n'est pas la première fois que vous manifestez une humeur blessante et sarcastique, et je proteste. Je déclare que c'est une perte de temps.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une grande marge entre la force exécutoire et l'application d'un contrat. Le présent gouvernement a déjà mis la même question à l'écart. Le principe de la loi d'exécution spécifique ne s'applique pas excepté dans les cas où les tribunaux peuvent convenablement surveiller les travaux de construction.

M. KYTE: Ne serait-il pas préférable d'attendre que M. Chisholm soit présent pour discuter cette question?

Sir HENRY DRAYTON: Le président prétend que c'est une perte de temps.

Le PRÉSIDENT: Le comité a demandé une opinion légale et nous l'avons. Je ne vois pas la nécessité d'insister davantage. Si le comité y tient, je ne m'y oppose pas; mais je dirais que le comité a obtenu ce qu'il a demandé, et je ne vois pas la nécessité d'insister davantage.

M. STEWART (Humboldt): J'allais dire que la question sera discutée quand nous examinerons la question des embranchements; il n'y a pas de doute que la question de la validité de l'opinion légale sera alors mise en jeu.

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que cette question se rattache aux embranchements. Il faut distinguer entre les embranchements et cette corpora-

tion, qui existait à l'époque de la négociation de l'accord, corporation désignée sous le nom de compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Cette corporation n'a pas à s'occuper des embranchements dont nous projetons la construction.

L'honorable M. GRAHAM: Voici la situation, sir Henry (Thornton). Si ma mémoire ne fait défaut, je crois que l'accord conclu par le chemin de fer avec la ville de Regina suggère que les chemins de fer Nationaux, conformément aux dispositions de l'accord, accordent un appui raisonnable à la construction d'un embranchement, et cette question est maintenant à l'ordre du jour. Je me propose de référer de nouveau la question au comité.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ne pas référer toutes les questions à ce comité plutôt que de multiplier le nombre de comités?

L'honorable M. GRAHAM: Non, nous allons les référer au comité des chemins de fer. Je crois que c'est ce que M. Stewart suggère. Il appartient à la compagnie de chemin de fer de décider si elle est tenue de réaliser cette suggestion dans la proportion que le gouvernement est tenu de fournir les fonds. C'est le point que vous aviez en vue?

M. STEWART (Humboldt): C'est le point que j'avais en vue; je savais qu'il y avait relation entre les embranchements et cette opinion légale.

L'honorable M. GRAHAM: Il y a un embranchement de projeté entre Regina et quelque endroit du voisinage?

M. STEWART (Humboldt): Oui.

L'honorable M. GRAHAM: L'accord stipule que les chemins de fer Nationaux accorderont un appui raisonnable—je crois que ce sont les termes employés—à la construction de cette ligne. Conformément à cet article de l'accord, les chemins de fer Nationaux se crurent tenus de mettre cette question à leur programme de cette année. Voilà la situation. Il appartient au comité des chemins de fer de décider si la construction doit se faire cette année ou plus tard ou jusqu'à quel point on doit mener les travaux. La compagnie a accompli ce qu'elle jugeait raisonnable.

M. STEWART (Humboldt): Je suis certain que sir Henry Drayton s'intéressera comme d'habitude à la question des embranchements.

Sir HENRY DRAYTON: C'est l'une des questions que j'admets relever uniquement des avocats, car il s'agit virtuellement de l'exécution du contrat.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Continuons. Je crois qu'à la dernière séance on a demandé d'autres chiffres. En avez-vous préparé?

M. HENRY: Oui. Voici un mémoire demandé par sir Henry Drayton.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez peut-être vous contenter de le lui passer.

M. STEWART (Humboldt): A quoi se rapporte-t-il?

M. HENRY: Il se rapporte à la diminution de tonnage sur les lignes de voyageurs du Grand-Tronc.

Sir HENRY DRAYTON: Nous voulions savoir quelle fut la diminution sur tout le réseau. Je pourrais faire une proposition plus tard.

M. HENRY: M. Jelliff a demandé un rapport sur les travaux accomplis sur les divers embranchements.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez le lui passer pour qu'il l'examine; il le rapportera plus tard.

M. JELLIFF: J'aimerais que le rapport figurât au procès-verbal.

Le PRÉSIDENT: Donnez-le au greffier; il vous le remettra après.

M. JELLIFF: Mettez-le aux archives.

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose que c'est la même chose que l'on nous a déjà donnée, $1,600,000, si j'ai bonne mémoire?

M. HENRY: Oui.

LIGNES DE L'OUEST DU GRAND-TRONC

ÉTAT COMPARATIF DU TONNAGE-RECETTE, PAR CATÉGORIES

	1924	1925
Produits agricoles	1,403,617	1,397,659
Produits animaux	380,431	414,065
Produits miniers	5,674,086	5,578,874
Produits forestiers	1,103,322	1,261,615
Produits ouvrés et divers	4,458,521	4,805,565
	13,019,977	13,457,778
Compris dans la rubrique «Produits miniers» se trouvent:		
Charbon anthracite	346,782	241,396
Charbon bitumineux	2,708,128	3,369,551
Argile, gravier, sable et pierre concassée	2,136,613	1,472,131
Compris dans la rubrique «Produits ouvrés et divers» se trouvent:		
Pétrole rafiné et ses produits	499,029	442,858
Fer, en gueuse et en loupe	86,318	144,334
Fer en barres et fer laminé, fer à bâtiment et à tuyauterie	140,108	196,917
Fonte, machinerie et chaudières	158,325	281,899
Ciment	493,177	365,835
Instruments aratoires, et véhicules autres qu'automobiles	59,644	34,558
Automobiles et camions-automobiles	490,565	571,157
Autres articles ouvrés et divers	1,026,797	1,164,556
Marchandises	569,837	652,111

MÉMOIRE CONCERNANT LA DIMINUTION DE RECETTE SUR LES LIGNES DE L'OUEST DU GRAND-TRONC

Marchandises, recette	1923	$ 26,881,048 78	
	1924	24,394,781 66	
	Diminution	2,486,267 12	9·2%
Recette, tonne	1923	13,457,778	
	1924	13,019,977	
	Diminution	437,801	3·3%
Tonnes-milles	1923	2,020,989,741	
	1924	1,923,620,909	
	Diminution	97,368,832	4·8%
Parcours moyen	1923	150 17	
	1924	147 74	
	Diminution	2 43	1·6%
Recette moyenne par tonne	1923	2 00	
	1924	1 87	
	Diminution	0 13	6·5%
		Cents	
Recette moyenne par tonne-mille	1923	1·330	
	1924	1·268	
	Diminution	0·062	4·7%
Diminution en tonne-mille 97,368,832 à 1·330 cents		$ 1,295,000	
Diminution du tarif, tonne-mille, 1,923,620,909 à ·062 cents		1,192,000	
		2,487,000	
Réductions—			
Produits agricoles		$ 235,000	
Produits animaux		100,000	
Produits houilliers et miniers		745,000	
Bois scié et en grume		300,000	
Acier ouvré, automobiles, papier, etc		1,300,000	
Chargements fractionnels		500,000	
Diminution de tarif		100,000	
			3,280,000
Augmentations—			
Fruits et légumes		200,000	
Sucre		60,000	
Ciment et huile		150,000	
Sable et gravier		400,000	
			810,000
			$ 2,470,000

ÉTAT DES TRAVAUX ACCOMPLIS ET DES DÉPENSES EFFECTUÉES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 1924 SUR LES DIVERS EMBRANCHEMENTS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Nom de l'embranchement	Pente pour cent	Pose de voie, milles	Ballast, milles	Ligne de télégraphe, milles	Clôture, milles	Bâtiments, nombre	Quai de chargement, nombre	Dépenses
								$
Cowichan Bay	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,076 51
Dunblane-Central Butte	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	171,842 99
Eston, S.E.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	497 95
Acadia Valley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,081 67
Grande Fresnière	96	11·5	5·0	4·5	11·9	.....	.....	327,781 58
Gravelbourg, prolongement	.....	10·2	11·1	10·7	10·2	.....	.....	105,193 05
Hanna-Warden	13	0·9	.....	.....	.....	.....	.....	96,708 28
Kamloops-Kelowna	.....	0·5	.....	.....	.....	.....	.....	67,430 40
Kingsclear-Vanceboro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,864 30
Rameau de Lockeport	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,665 00
Loverna Westerly	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85,780 82
Peebles Southerly	100	21·9	22·4	22·4	.....	1	3	252,219 17
Pine-Falls	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00
Prince Albert, N.-E.	100	23·94	.....	17·0	3·6	.....	2	265,046 75
St-Paul, S.E.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	509 37
Ste-Rose du Lac	.....	22·56	.....	18·0	.....	.....	.....	218,043 65
	.....	91·5	38·5	72·6	25·7	1	5	1,650,751 49

Le 22 avril 1925.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout?

M. HENRY: Le suivant est un état des taxes demandé par M. Stewart.

Le PRÉSIDENT: Nous allons porter cela au procès-verbal aussi.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

ÉTAT INDIQUANT LE MONTANT DES ARRÉRAGES DE TAXES APPLICABLE À CHAQUE RÉGION, ANNÉE 1924

Région de l'Atlantique	$ 19,488 40
Région du centre	2,017,953 03
Lignes du Grand-Tronc dans la Nouvelle-Angleterre	211,195 76
Lignes de l'ouest du Grand-Tronc	1,204,238 26
Région de l'ouest	1,028,097 30
Chemin de fer Duluth, Winnipeg et Pacifique	107,620 81
Total de l'année	$ 4,588,593 56

Sir HENRY THORNTON: Voici un relevé relatif aux hôtels, demandé par M. Jelliff, indiquant la somme investie pendant l'année 1924 et le résultat des opérations.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

RELEVÉ RELATIF AUX HÔTELS INDIQUANT LA SOMME INVESTIE PENDANT L'ANNÉE 1924 ET LE RÉSULTAT DES OPÉRATIONS

—	Somme investie	Recette	Dépenses	Taxes	Recette nette
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Château Laurier, Ottawa, Ont.	2,608,993 51	688,917 98	620,963 15	19,760,70	48,194 13
Highland Inn and Camps, Algonquin Park, Ont.	196,798 57	54,002 12	74,621 33	.....	*20,619 21
Prince-Arthur, Port-Arthur, Ont.	1,118,346 31	136,441 85	166,974 32	8,437 31	*38,969 78
Nipigon Lodge, Nipigon, Ont.	62,273 31	4,110 85	6,891 74	.....	*2,780 89
Minaki Inn, Minaki, Ont.	364,246 19	24,904 11	50,978 75	2 62	*26,077 26
Fort-Garry, Winnipeg, Man.	2,771,802 61	357,925 63	526,365 37	25,393 35	*193,833 09
Prince-Edward, Brandon, Man.	500,293 27	83,910 34	107,080 75	1,667 19	*24,837 60
†Grand-Beach, Grand-Beach, Man.	223,301 60	6,827 82	175 89	.....	6,651 93
Macdonald, Edmonton, Alta.	2,171,538 42	311,689 01	363,868 53	3,497 00	*55,676 52
Jasper-Park, Jasper, Alta.	901,445 01	126,549 67	115,019 58	1,520 00	10,010 09
	10,919,038 80	1,795,279 38	2,032,939 41	60,278 17	*297,938 20

†L'hôtel Grand-Beach administre la Canadian Railway News Company en vertu d'un accord.
*Signifie perte.

M. HENRY: Voici un état détaillé de l'intérêt sur la dette consolidée.

Sir HENRY THORNTON: Voici un état détaillé relatif à l'augmentation de la dette consolidée, demandé par sir Henry Drayton.

Compte	——	—	Montant	Pour cent
			$ c.	
546	*Intérêt sur dette consolidée:* Augmentation		3,320,323 86	9·5
	Diminution d'intérêt, billets garantis par outillage, Can.-N., séries «A» à «D», y compris le compte de remboursements, année 1924	162,000 - - -		
	Diminution d'intérêt sur les billets garantis par outillage, Can.-N., séries F-1 à L-1, y compris billets en paiement partiel, années 1923 et 1924	21,000 - - -		
	Diminution d'intérêt sur billets de garantie, 5 ans, du Can.-N. échus le 1er décembre 1924	27,500 - - -		
	Diminution d'intérêt sur billets supplémentaires de fiducie, 5 ans, échus le 1er août 1924	108,725 - - -		
	Diminution d'intérêt sur billets garantis par outillage, Grand-Tronc, séries «C» et «D» et U.S. R. A.	22,000 - - -		
	Augmentation d'intérêt sur outillage du Can.-Nat., séries «G» émise le 1er août 1923	621,000		
	Augmentation d'intérêt sur obligations, 30 ans, 5 p. 100, du Can.-Nat. émises le 1er février 1924	2,262,000		
	Augmentation d'intérêt sur outillage du Can.-Nat., série «H», émission du 1er juillet 1924	161,000		
	Augmentation d'intérêt sur billets du Can.-Nat., 3 ans, 4 p. 100, émis le 1er juillet 1924	306,000		
	Augmentation d'intérêt sur obligations, 30 ans, 4½ p. 100, émises le 15 sept. 1924	335,000		
	Diminution d'intérêt sur compte de remboursement, outillage, du G. T. W., 15 janv. 1924	12,000 - - -		
546A	*Intérêt sur avances du gouvernement fédéral:* Augmentation		1,113,099 33	3·7
	Augmentation d'intérêt sur crédit 126, G.-T. 1921/1922, principal mis à point, compte 1923	57,000		
	Augmentation de l'intérêt sur le crédit 137 du G.-T. 1922/1923, avances, compte de 1923	267,000		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 139 du G.-T. 1923/1924, avances, comptes de 1923	21,000		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 137 du G.-T. 1924/1925, avances, comptes de 1924	11,000		
	Augmentation d'intérêt sur certificat du receveur, avances supplémentaires	233,000		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 126 du C.-N. 1921/1922, principal mis à point, comptes de 1923	19,000 - - -		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 136 du C.-N. 1922/1923, avances, comptes de 1923	111,000		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 115 du C.-N. 1922/1923, comptes de 1923	24,000		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 139 du C.-N. 1923/1924, avances figurant aux comptes de 1924	472,000		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 137 du C.-N. 1924/1925, avances figurant aux comptes de 1924	241,000		
	Augmentation d'intérêt sur crédit 137 du C.-N. 1924/1925, avances figurant aux comptes de 1924	14,000		
	Intérêt dû par le gouvernement fédéral sur prêts consentis le 18 septembre 1924	210,000 - - -		
	Intérêt dû par le gouvernement fédéral sur crédit semblable figurant aux comptes de 1923	106,000 - - -		

(- - - signifie en lettres rouges).

Voici un état indiquant le nombre de Canadiens et d'Américains employés dans les wagons-lits et les wagons-restaurants. C'est M. Harris qui a demandé ce renseignement.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

SERVICE DES WAGONS-LITS ET DES WAGONS-RESTAURANTS

État indiquant le nombre de Canadiens et d'Américains employés dans ce service

—	Bureaux-chefs		Région de l'Atlantique		Rég. du centre—Montréal		Rég. du centre—Toronto		Région de l'ouest		Total	
	Canadiens	Américains	Canadiens	Américains	Canadiens	Américains	Canadiens	Américains	Canadiens	Américains	Canadiens	Américains
Personnel des bureaux, stations et magasins	51	.....	39	.....	42	1	41	7	71	1	244	9
Conducteurs W.-L.	.....	.....	25	.....	14	1	4	.....	22	.....	65	1
Serviteurs	.....	.....	53	1	48	20	36	27	43	91	180	139
Commis aux vivres	5	.....	21	1	28	.....	17	4	42	.....	113	5
Chefs-cuisiniers	.....	.....	13	2	16	5	11	10	33	1	73	18
Seconds cuisiniers	.....	.....	28	.....	26	4	21	11	19	.....	94	15
Troisièmes cuisiniers	.....	.....	13	.....	6	.....	8	5	7	1	34	6
Garçons de table	.....	.....	39	.....	35	6	11	50	54	1	139	57
Officiers	.....	.....	15	.....	9	.....	.....	.....	16	1	40	1
L. C. valets	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	.....	7	.....
Total	56	.....	246	4	224	37	149	114	314	96	989	251
COMPAGNIE PULLMAN— Conducteurs W.-L.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	6
Serviteurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	50
Grand total	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,039	307

Montréal, le 27 avril 1925.

NOTE.—Cet état indique la citoyenneté des employés à l'époque de leur entrée dans le service; nous n'avons pas de renseignements sur la citoyenneté actuelle des employés en fonctions depuis trois ans; nous ignorons s'ils ont obtenu leur certificat de naturalisation.

Voici un état de l'intérêt sur les frais de construction pour l'année 1924 imputable sur le capital et crédité au compte du revenu. C'est sir Henry Drayton qui en a fait la demande.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

ETAT DE L'INTÉRÊT SUR LES FRAIS DE CONSTRUCTION POUR L'ANNÉE 1924 IMPUTABLE SUR LE CAPITAL ET CRÉDITÉ AU COMPTE DU REVENU N° 515

3,426 84	Détournement de la voie, mille 94·5–101·6, subdiv. de Sprague.
7,144 76	Seconde voie principale, mille 21·8–31·2, subdiv. de Kashabowie.
2,857 77	Seconde voie principale, mille 31–34·6, subdiv. de Kashabowie.
7,217 90	Parc Jasper, bâtiments, terrains, approvisionnement d'eau et autres améliorations.
1,245 93	Nouveau parc et service des locomotives, James Bay Junction.
8,140 10	Tronçon Grand'Mère–Donacona.
1,149 86	Viaduc en acier, mille 232·8, subd. Miniota.
2,575 02	Agrandissement du parc à Jasper.
4,243 17	Pose de la voie, mille 1044·9–1062·7, subd. Albreda.
1,868 87	Terrain de Golf à l'Hôtel Minaki.
16,732 95	Terminus Nakina sur le tronçon du lac Long.
1,288 23	Nouveau magasin général à Pointe-St-Charles.
1,354 72	Passage inférieur, rue Bloor, Toronto.
5,389 76	Passage inférieur, rue Bloor, Toronto.
1,219 17	Voie d'évitement, Dunn Sulphite Company, lignes de l'ouest du Grand-Tronc.
662 47	Travaux de construction, Ch. de fer D. W. & P.

Voici un état indiquant le nombre et la durée d'existence des viaducs en bois au 31 décembre 1924. Ce renseignement est demandé par sir Henry Drayton.

Sir HENRY DRAYTON: Pour les 90 milles?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

ETAT INDIQUANT LES VIADUCS EN BOIS EXISTANT LE 31 DÉCEMBRE 1924

Année de construction		Nombre	Longueur
			pds lin.
1911 ou avant		1,192	112,684
Construits ou déjà existants à l'époque de l'acquisition des lignes	1912	340	48,177
	1913	534	75,427
	1914	390	52,325
	1915	214	22,814
	1916	163	13,396
	1917	624	45,427
	1918	88	5,945
	1919	111	10,529
	1920	120	11,200
	1921	189	26,951
	1922	130	16,215
	1923	258	26,608
	1924	29	4,301
		4,682	472,099
Remplacés 1924		169	31,449
Total existant le 31 déc. 1924		4,513	440,650

COÛT DE REMPLACEMENT DES PONTS ET VIADUCS EN BOIS, 1924

Montant imputable sur le capital	Montant imputable sur l'entretien	Total
$ 1,107,765 00	$ 427,946 00	$ 1,435,711 00

Ottawa, Ont., le 29 avril 1925.

M. Harris a demandé certains renseignements relatifs au rails. Je n'étais pas présent mais voici la réponse.

L'hon. M. GRAHAM: M. Harris a demandé le nombre de rails achetés et la quantité des autres matériaux employés. Vous étiez à faire la comparaison entre les rails achetés et les autres matériaux employés soit pour la reconstruction ou la réparation de la voie.

M. HARRIS: Oui.

Compte	——	Montant	Pourcentage
214	*Rails:*	$	
	Augmentation	958,633 38	35·4
	Augmentation du tonnage des rails posés	569,000 00	
	Augmentation du prix à la tonne, de $37.76 à $40.64	520,000 00	
	Augmentation de crédit attribuable à d'autres rails partiellement enlevés	*369,000 00	
	Diminution de crédit attribuable à la vente de rails de rebut	144,000 00	
	Inventaire, mise à point	66,000 00	

(*En rouge).

Sir Henry Drayton a demandé une autre question: Le pourcentage du capital et de l'entretien du ballastage de pierre entre Dominion et Vaudreuil. Ce renseignement n'est pas donné.

"Le pourcentage du capital et de l'entretien du ballastage de pierre entre Dominion et Vaudreuil est comme suit:

Capital	37.9 p. 100
Entretien	62.1 p. 100

Ottawa, le 29 avril 1925."

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que tous ces rapports figurent aux archives?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Je dépose maintenant un extrait du classement des recettes d'exploitation des chemins de fer à vapeur, ordonné par le ministre des Chemins de fer et Canaux, et en vigueur depuis le 1er juillet 1915.

EXTRAIT DU CLASSEMENT DES RECETTES D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER À VAPEUR, ORDONNÉ PAR LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, EN VIGUEUR DEPUIS LE 1er JUILLET 1915

201. Surintendance

Ce compte comprendra:

Paie des fonctionnaires.—La paie des fonctionnaires directement en charge ou s'occupant de l'entretien de la voie et des bâtiments.

Liste des fonctionnaires

Vice-président, vice-président adjoint, directeur général, directeur général adjoint, surintendant général surintendant général adjoint, ingénieur en chef, ingénieur divisionnaire, ingénieur des ponts, ingénieur en chef des signaux, ingénieurs adjoints, architecte, grand voyer, grand voyer adjoint, char-

pentier chef, charpentier chef adjoint, maçon chef, surintendant des constructions de la voie, surintendant des balances, inspecteur des travaux d'entretien, inspecteur des bâtiments, inspecteurs des magasins de la voie, surveillant, surveillant adjoint, chef du service des incendies, inspecteur du service des incendies, inspecteur du service de l'hygiène.

Paie des commis et domestiques.—La paie des commis et autres employés des bureaux et de wagons des fonctionnaires dont la rémunération est imputable sur ce compte.

Liste des employés

Commis en chef, dessinateur, commis, sténographes, opérateurs de théodolite, niveleurs, porte-mire, chaîneurs, bûcherons, concierges, messagers, cuisiniers, portiers.

Dépenses de bureau et autres.—Dépenses de bureau et autres dépenses de fonctionnaires et employés dont la rémunération est imputable sur ce compte; de plus, sommes versées aux agences de détectives et autres pour la tenue d'enquêtes se rapportant à l'entretien de la voie et des constructions.

Dépenses et approvisionnements

Atlas et cartes, livres pour l'usage du bureau, service des wagons-bureaux, contributions aux associations, réparation et renouvellement du mobilier, chauffage, éclairage, service des trains officiels, revues et journaux, énergie, vivres pour les wagons-bureaux, loyer de bureaux, réparations aux bureaux en location, service du télégraphe, service du téléphone, frais de voyage, eau et glace.

Articles pour l'usage des techniciens

Baromètres, livres et cartes, boîtes pour matériaux et instruments, cameras, outillage de campement, chaînes d'arpenteurs, compas, pistolets, planchettes de dessin, instruments de dessin, jumelles, carnets d'arpentage, hachettes, niveaux, aimants, verres grossissants, craie, pierres à l'huile, papier, papier au ferro-prussiate, règles parallèles, appareils photographiques, planchettes, planimètres, plombs, rapporteurs, jalons, loupes, mires d'arpenteur, échelles, sextants, règles à hachures, règles à calcul, piquets, règles à dessein, pointeuses, rubans, équerres en T, télescopes, thermomètres, punaises, toile à tracer, théodolites, tables de traceur, triangles, trépieds, verniers.

Note A.—Quand les employés précités travaillent à la construction ou à d'autres travaux non imputables à l'entretien de la voie et des constructions, leur salaire et dépenses pour le temps qu'ils sont employés en cette qualité sont imputables sur travaux particuliers auxquels ils se livrent.

Note B.—Quand les fonctionnaires précités exercent la surveillance de plus d'un service, leur traitement et le salaire de leurs commis et domestiques et leurs dépenses de bureaux et autres seront répartis également entre les services dont ils ont la surveillance.

Note C.—Aucune partie de la rémunération et des dépenses des fonctionnaires et employés précités ne sera débitée au compte relevant du chapitre "Entretien de la voie et des constructions".

Note D.—Les frais de la papeterie pour les bureaux de l'entretien de la voie et des constructions sont portés au compte n° 276 "Papeterie et impressions".

EXTRAIT DU CLASSEMENT DES SOMMES INVESTIES DANS LA VOIE ET L'OUTILLAGE DES CHEMINS DE FER À VAPEUR, PRESCRIT PAR LA COMMISSION DE COMMERCE ENTRE ÉTATS CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 20 DE LA LOI RÉGISSANT LE COMMERCE, DE 1914, ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1er JUILLET 1914.

6. Ponts, viaducs et ponceaux

Ce compte contient les frais de la fondation et de la superstructure des ponts, viaducs et ponceaux qui permettent le passage de la voie du voiturier au-dessus des cours d'eau, ravins, routes publiques et particulières et des autres chemins de fer.

DÉTAILS DE LA CONSTRUCTION DES PONTS

(Voir instructions générales, article 13)

Culées, affiches, batardeaux, extrémités de ponceaux en béton ou maçonnerie, caissons, tabliers, y compris le gravier pour la prévention des incendies, chaussée, système d'égout, moteurs et machines pour ponts tournants, travaux postiches, contre-rails de ponts, brise-lames, peinture (excepté peinture refaite), protection des jetées, jetées et fondation, ponceaux cylindriques, murs de soutènement, remblayage autour des culées, remblayage aux extrémités des ponceaux, appuis, canaux pour les eaux, imperméabilisation, digue en aile, murs en aile.

Note A.—Quand la structure partielle ou entière d'un pont ou viaduc est convertie, par remblayage, en digue, la valeur inscrite de la structure ou de la partie que l'on a remplie, sera créditée à ce compte. Si le pont ou viaduc est utilisé comme viaduc temporaire pour le remplissage, le coût estimatif de tel viaduc temporaire sera porté au compte n° 3, "Régalage". La valeur inscrite de la structure ou de partie d'icelle que l'on aura remplie, moins la valeur des débris utilisables et le coût estimatif du viaduc porté au compte n° 3, sera portée au compte des frais d'exploitation.

Note B.—Le coût des ponts construits pour permettre le passage des voies du voiturier au-dessus des passages inférieurs, y compris les culées et les jetées nécessaires pour les soutenir, sera porté à ce compte, mais le coût des passages inférieurs, du pavage, des égoûts, des murs de soutènement en dehors des culées des ponts, sera porté au compte n° 15, "Croisements et écriteaux".

EXTRAIT DU CLASSEMENT DES RECETTES D'EXPLOITATION ET DES DÉPENSES D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER À VAPEUR, PRESCRIT PAR LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, EN VIGUEUR DEPUIS LE 1er JUILLET 1915.

208. Ponts viaducs et ponceaux

Ce compte contient les frais de réparation (y compris le combustible et les matériaux employés) et de surveillance des ponts, viaducs et ponceaux, y compris les altérations et l'étayage pendant le remblayage, l'enlèvement des vieilles structures pour les remplacer par des neuves, le dragage et le nettoyage des cours d'eau pour fin de protection et le nettoyage des ponceaux.

Les ponts, viaducs et ponceaux mentionnés dans ce compte ne comprennent que les structures qui portent les voies du voiturier.

DÉTAILS DE LA CONSTRUCTION DES PONTS

Culées, affiches de ponts, batardeaux, extrémités de ponceaux en béton ou maçonnerie, caissons, tabliers, y compris le gravier pour la prévention des incendies, chaussées, système d'égout, moteurs et machines pour ponts tournants, travaux postiches, contre-rails de ponts, brise-lames, peinture (excepté peinture refaite), protection des jetées, jetées et fondation, ponceaux cylindriques, murs de soutènement, remblayage autour des culées, remblayage aux extrémités des ponceaux, appuis, canaux pour les eaux, imperméabilisation, digue en aile, murs en aile.

Note.—Quand la structure partielle ou entière d'un pont ou viaduc est convertie, par remblayage, en digue, la valeur inscrite de la structure ou de la partie que l'on a remplie, est créditée au compte de la voie et de l'outillage n° 6, "Ponts, viaduc et ponceaux". Si le pont ou viaduc est utilisé comme viaduc temporaire pour le remplissage, le coût estimatif de tel viaduc temporaire porté au compte de la voie et de l'outillage n° 3, "Régalage', est porté à ce compte. La valeur inscrite de la structure ou partie d'icelle que l'on aura remplie, moins la valeur des débris utilisables et le coût estimatif du viaduc porté au compte n° 3, porté au compte de la voie et de l'outillage n° 3 "Régalage" sera porté à ce compte.

Sir HENRY DRAYTON: Cela remonte à la source.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que c'est tout ce que nous avons ce matin.

M. STEWART (Humboldt): Je désire savoir s'ils ont les notes se rapportant à quelques autres questions.

Sir HENRY THORNTON: C'est la première partie.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que vous allez bien.

Le PRÉSIDENT: Nous avons suivi la méthode de procéder page par page et article par article et nous espérons la continuer. Je dois dire que M. Robb est ici ce matin et nous aimerions, si la chose est possible, procéder avec cette branche particulière du travail. Cela comporte l'examen de la page 20, c'est-à-dire du bas de la page. Si le comité le veut bien nous procéderons avec ce sous-titre.

Sir HENRY THORNTON: S'il était possible de s'occuper maintenant des "Frais de trafic", cela libérerait M. Robb ainsi que M. Dalrymple.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous devrions accommoder ces hauts fonctionnaires.

Le PRÉSIDENT: Article 351, page 20, Administration $1,875,602.24

M. JELLIFF: Quelle est la cause de l'augmentation dans cet article?

Le PRÉSIDENT: M. Jelliff voudrait savoir pourquoi on a augmenté cet article.

M. DALRYMPLE: Il y a un peu d'histoire attachée à cet article en particulier de même qu'à certains des autres articles. Comme les membres de ce comité le savent probablement, avant l'amalgamation, la section du Grand-Tronc qui fait aujourd'hui partie des chemins de fer Nationaux canadiens de même que la section du National Canadien a été, pendant un certain nombre d'années, dans une situation plus ou moins variable. L'organisation, pendant la durée de la guerre ainsi qu'après la guerre, aux Etats-Unis, a été maintenue sur une base générale. Il en a été ainsi au Canada en général et, pour cette raison, lorsque l'amalgamation eut lieu, nous nous sommes trouvés avec une organisation réduite du trafic. La présente augmentation résulte du fait que nous avons agrandi notre effectif et notre organisation dans sa pleine mesure. Elle consiste en nouveaux bureaux pour le personnel, employés nouveaux dans les anciens bureaux, augmentation dans le traitement des anciens employés, augmentation dans le loyer, comptes personnels de frais relatifs aux nouveaux employés, accroissement des frais généraux.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il serait bon de donner ici une description sommaire de votre organisation ainsi que de l'administration du trafic.

M. DALRYMPLE: Commençons par ce qui regarde le vice-président, le vice-président adjoint, sous le rapport du transport des marchandises et le gérant général du transport des marchandises.

Sir HENRY DRAYTON: Voyez donc la section du trafic et des messageries.

Le PRÉSIDENT: A quelle page?

Sir HENRY DRAYTON: A la page 4 du rapport.

M. DALRYMPLE: Elle ne comprend que les fonctionnaires en général, sir Henry. Elle ne comprend pas les agents divisionnaires du transport des marchandises, ni les agents généraux du transport des marchandises, ni les agents généraux du transport des voyageurs, ni les fonctionnaires de district.

Sir HENRY DRAYTON: Donnez-nous le nombre de ces fonctionnaires ainsi que les endroits où ils se trouvent.

M. DALRYMPLE: Je le ferai avec plaisir. Naturellement, il faudra tirer ces informations des archives.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est " Agence extérieure ". Il y a là une augmentation de $205,000.

M. DALRYMPLE: $225,297.95. Cette augmentation a été apportée en grande partie par le service des voyageurs. Elle consiste aussi en l'emploi de fonctionnaires à titre temporaire, de fonctionnaires engagés pendant l'été 1924, en accroissement du personnel sur l'année 1923, et elle résulte des mêmes exigences générales que j'ai décrites dans l'article précédent, ainsi que de la création de nouveaux bureaux et de l'augmentation du personnel dans les anciens bureaux. L'article 352 diffère de l'article 351 en ce qu'il comprend les agences extérieures.

Sir HENRY DRAYTON: M. Dalrymple, pourriez-vous nous donner le percentage des frais sous le rapport des voyageurs ainsi que sous le rapport du transport des marchandises?

Sir HENRY THORNTON: Quel percentage?

Sir HENRY DRAYTON: Le percentage de l'augmentation des frais de transport des marchandises et des voyageurs.

M. DALRYMPLE: Pour l'article 352?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

M. DALRYMPLE: L'augmentation dans le transport des marchandises a été de $89,000 et celle dans le transport des voyageurs de $135,000, soit un tantième de 40 à 60 pour 100.

Sir HENRY DRAYTON: A quels endroits l'augmentation de $135,000 a-t-elle été encourue?

M. DALRYMPLE: De nouveaux bureaux ont été créés à Sherbrooke, South-Hampton, en Angleterre, à Paris, Belfast, Cardiff, et en sus il y a eu certains rajustements dans le traitement de quarante-huit employés.

Sir HENRY DRAYTON: Est-ce que cela comprend toutes les dépenses ressortissant à ces nouveaux bureaux?

M. DALRYMPLE: Cela comprend le personnel dans les nouveaux bureaux.

Sir HENRY DRAYTON: Combien, par exemple, a-t-on réservé pour le bureau de Paris?

M. DALRYMPLE: Le personnel de ce bureau comprend seulement les préposés aux écritures, c'est-à-dire les employés de bureau.

Sir HENRY DRAYTON: Etes-vous en mesure de nous donner le chiffre total du coût de l'administration du bureau de Paris?

M. DALRYMPLE: Je peux vous donner le chiffre total de la liste de paye. Nous n'avons opéré à cet endroit que pendant une partie de l'année 1924.

Sir HENRY DRAYTON: Vous savez à quel chiffre il s'élève?

M. DALRYMPLE: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pouvez nous le faire connaître ainsi que celui des frais ressortissant au bureau de Londres?

M. DALRYMPLE: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: A combien s'élève l'augmentation au bureau de Londres?

M. DALRYMPLE: Elle ne semble pas être mentionnée ici d'une manière spécifique. Autant que je me souvienne, elle peut être calculée sur la même base en 1924 qu'en 1923.

Sir HENRY DRAYTON: Elle n'a pas été encourue dans le bureau de direction, à Londres?

M. DALRYMPLE: Pas en 1924.

Sir HENRY DRAYTON: Ce que je veux dire, c'est que — j'oublie où j'ai puisé le renseignement—M. Smith agissait en qualité de vice-président?

M. DALRYMPLE: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Au traitement de $25,000 par année avec logement gratuit.

Sir HENRY THORNTON: Où avez-vous puisé ce renseignement?

Sir HENRY DRAYTON: Je ne le sais pas; je ne m'en souviens pas.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez une merveilleuse imagination.

Sir HENRY DRAYTON: Il touche bien $25,000.

Sir HENRY THORNTON: C'est très bien. Toutefois, il est juste de dire à ce sujet que M. Smith a eu la charge de notre entrepôt au traitement de $15,000 par année. Cette position a été absorbée dans la présente organisation. Personne n'a été nommée pour le remplacer.

Sir HENRY DRAYTON: Vous voulez parler de son traitement local ici?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Je ne me rappelle plus au juste à combien il se chiffre, mais, autant que je me souvienne, il n'y a pas eu en somme d'augmentation de dépenses.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une autre question. Ce traitement est-il sujet à l'impôt britannique sur le revenu?

Sir HENRY THORNTON: Il devrait l'être. Voici ce que je comprends de l'impôt britannique sur le revenu, bien que je ne sois pas très certain des détails. Toute personne résidant en Angleterre est taxée sous le régime de la loi anglaise, mais elle peut éviter cette taxe en inscrivant à son crédit l'impôt qu'elle peut déjà payer à son pays natal. Si cet impôt est supérieur à l'impôt britannique sur le revenu ou s'il est équivalent à ce dernier, elle n'a rien à payer. S'il est moindre, elle paie la différence, je crois que c'est là la loi.

Sir HENRY DRAYTON: En êtes-vous bien certain? Paie-t-elle la différence?

Sir HENRY THORNTON: Nous prenons les dispositions voulues pour payer son impôt sur le revenu, n'est-ce pas?

M. DALRYMPLE: Je n'en sais rien.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez raison. Elle paie la différence. Je n'en suis pas bien sûr, toutefois.

Sir HENRY DRAYTON: Nous étions à établir la différence entre les frais du service des voyageurs et ceux du transport des marchandises. Quel en est le total?

Sir HENRY THORNTON: Permettez-moi de rectifier la chose, car je me souviens maintenant des détails. M. Smith paie l'impôt canadien sur le revenu. S'il est taxé plus haut en vertu de sa résidence en Angleterre, alors nous payons la différence. En d'autres termes, il est dans la même position que s'il résidait ici.

Sir HENRY DRAYTONS Il est dans une position qui lui vaut $10,000 de plus.

Sir HENRY THORNTON: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Il a reçu $15,000 ici.

Sir HENRY THORNTON: S'il avait vécu ici au traitement de $25,000.

Sir HENRY DRAYTON: C'est très bien.

M. Jelliff:

Q. Quelles fonctions remplit-il pour justifier un traitement de cette importance, en comparaison de la position qu'il avait ici?

Sir HENRY DRAYTON: Il est chargé du trafic et d'autres affaires européennes, y compris la marine marchande du gouvernement canadien.

M. Kyte:

Q. A-t-il remplacé quelqu'un qui a quitté Londres?

Sir HENRY THORNTON: Oui, M. Phelps. Nous le désignons sous le titre de "gérant général européen".

Le PRÉSIDENT: C'est mon impression que la Chambre a toujours suivi la coutume de ne jamais entrer dans les détails du traitement des fonctionnaires. On a toujours considéré la chose comme n'étant pas expédiente. Je puis me tromper, mais la Chambre a suivi cette coutume, les comités doivent la suivre aussi, car les délibérations des comités sont tout aussi publiques que ne le sont celles de la Chambre.

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai aucune objection à ce que nous discutions cet article et je ne crois pas que M. Phelps n'en ait. Mais, règle générale, je ne pense pas qu'il soit de mise de discuter sur le traitement des fonctionnaires, en public, hormis lorsqu'il existe des raisons urgentes de le faire. Je crois qu'un fonctionnaire du chemin de fer national a droit à la discrétion, dans une certaine mesure, tout comme s'il était au service d'une compagnie particulière.

Sir HENRY DRAYTON: Mais les fonctionnaires des compagnies particulières de chemin de fer n'ont pas toujours joui de ce privilège. Considérez la situation qui existait sur le territoire des Etats-Unis en 1917. Je crois que vous admettrez avec moi qu'on a publié tous les détails sous le rapport des traitements s'élevant jusqu'à $20,000 et plus par année.

Sir HENRY THORNTON: C'est vrai. Et c'est là une politique absolument méprisable et déshonorante.

Sir HENRY DRAYTON: Dites-nous pourquoi.

Sir HENRY THORNTON: Parce que je crois qu'un fonctionnaire qui accomplit son devoir consciencieusement—et chacun d'entre nous partage ce sentiment—n'aime pas voir publier ses affaires particulières d'un bout à l'autre du pays, quelque éloigné qu'il puisse être.

Sir HENRY DRAYTON: Discutons ce point. Il y a la question du devoir accompli. Y a-t-il des détails particuliers à part la somme de rémunération payée?

Sir HENRY THORNTON: Oui, nombre des questions posées au sujet des traitements le sont pour des fins ultérieures. On les pose dans le but de s'en servir pour des fins de politique mesquine et je m'y oppose absolument.

Sir HENRY DRAYTON: Discutons la chose plus amplement. On doit donner au peuple une certaine connaissance de la somme d'argent qu'il paie pour les services rendus.

Sir HENRY THORNTON: Mais si les actionnaires d'une compagnie n'ont pas suffisamment de confiance dans l'administration pour croire que les salaires des fonctionnaires sont proportionnés aux services rendus, alors ne doivent-ils pas rappeler l'administration?

Le PRÉSIDENT: M'est-il permis d'intervenir ici? Cette question, je crois, ne trouverait pas de réponse à la Chambre, si elle était inscrite à l'ordre du jour. Vous pouvez admettre ou ne pas admettre la chose, mais si c'est là l'attitude de la Chambre, j'aimerais à savoir si c'est l'opinion des membres de ce comité que nous devions observer la même coutume en comité. Nous violerons absolument l'esprit de cette coutume si nous remuons ici la question des salaires. Je ne cherche pas à écarter aucune information, mais je voudrais voir régler ce point, et s'il n'est pas expédient de faire mention de ces salaires ici, ne créons pas de précédent.

M. KYTE: En ce cas le jugement de sir Henry Thornton prévaudrait. Il n'a pas fait d'objection à mentionner le salaire de M. Smith.

Le PRÉSIDENT: S'il en est d'autres qu'il croit bon de ne pas mentionner, il peut alors refuser de le faire?

M. KYTE: Je le penserais.

Sir HENRY THORNTON: Si l'un des membres de ce comité a des doutes à part lui au sujet d'une question quelconque de traitement, je me ferai un plaisir de discuter la chose avec lui et de lui faire connaître tous les détails désirés.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que c'est l'an dernier, précisément au sujet de ces articles, que vous avez dit vous-même que vous n'aviez pas réussi à faire les économies que vous aviez espéré, et l'article des frais généraux comprend précisément cette question des gros salaires. Maintenant, je ne sais si les choses ont bien ou mal marché, mais je ne sache pas que les renseignements donnés aient en aucune circonstance causé du préjudice. Il me semble qu'aucune personne touchant au delà de $20,000 par an ne devrait avoir honte de rendre témoignage sur la valeur de ses services.

Sir HENRY THORNTON: Non, elle n'aurait probablement pas d'objection à le faire, mais elle pourrait avoir honte, en réalisant qu'elle travaille pour une somme moindre que celle qu'elle devrait recevoir.

Sir HENRY DRAYTON: Il se pourrait, mais je ne crois pas qu'elle en souffre beaucoup de ce chef.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous fini de discuter cet article concernant M. Smith?

Sir HENRY DRAYTON: Nous en sommes au coût des agences extérieures, du service des voyageurs et des marchandises.

Le TÉMOIN (M. Dalrymple): Le tantième de la dépense concernant le trafic, à l'exclusion de la colonisation, a été de 42.8 pour le service des marchandises et de 57.2 pour celui des voyageurs. Cela exclut la colonisation.

Sir Henry Drayton:

Q. La question devait être soulevée au sujet de l'administration de M. Robb?—R. Oui, monsieur.

Q. Il vous serait peut-être plus facile de nous faire connaître à quels points se rattache le tantième de 57.2?—R. Il s'étend à tous les points du réseau entier. J'ai ici ces détails classifiés sous leurs divers titres, conformément à notre méthode de comptabilité: administration, agences extérieures, publicité, associations du trafic, division industrielle et ainsi de suite. Mais vous donner ces détails pour toutes les agences signifie que nous devrons couvrir le réseau en entier.

Q. Il n'est pas nécessaire que vous le fassiez pour toutes les agences, cela demanderait trop de travail. Supposons, par exemple, que vous nous donniez des renseignements qui nous permettraient de connaître où va le gros de l'argent?

—R. Le gros de l'argent va naturellement aux quartiers généraux. Nous avons un grand nombre d'agences à l'extérieur. Le pliant bleu que voici en contient la liste complète.

Q. Supposons que vous ayez à nous donner le coût d'entretien des agences de voyageurs, où les frais s'élèvent au delà de $20,000 par an, cela ne vous demanderait pas beaucoup de temps?—R. Je puis le faire.

Q. Au delà de $20,000.—R. Très bien.

Q. Je désire faciliter la chose autant que possible.—R. Que voulez-vous inclure là-dedans, les dépenses totales?

Q. Oui. Nous avons à voter cet argent et nous voulons savoir pourquoi nous le votons.—R. Très bien, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose au sujet de cet article? Le suivant est la publicité?

Le TÉMOIN: Je crois que le sujet de la publicité a déjà été discuté devant le comité.

Sir HENRY THORNTON: Nous devrions vous fournir une liste, n'est-ce pas?

Sir HENRY DRAYTON: Comme je l'admettais l'an dernier, voilà l'une des choses qui pourraient nuire au réseau, si elle était publiée. Il y a des détails qui pourraient nuire et d'autres qui ne nuiraient pas du tout. L'an dernier, n'est-ce pas, M. Thompson et moi, de concert avec M. Stork, je crois, avons examiné la chose. Nous avons tout examiné et vérifié, et nous avons abandonné l'enquête. Je suis parfaitement d'avis que nous suivions cette procédure cette année.

Le PRÉSIDENT: Est-ce votre désir que cette procédure soit suivie? Cela va sans dire.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avions trois représentants.

Le PRÉSIDENT: Qui proposeriez-vous comme représentants du comité? Les mêmes que l'an dernier, c'est-à-dire M. Stewart, M. Stork et vous-même, sir Henry?

Sir HENRY DRAYTON: Oui. J'ai cru que nous épargnerions du temps de cette façon et nous nous sommes réservé la publicité, la papeterie et l'impression.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous ajouterons la publicité, la papeterie et l'impression. L'article suivant porte sur les associations de trafic. Qu'entendez-vous par là?

M. ROBB: J'entends les membres des chemins de fer nationaux du Canada qui font partie des diverses associations du trafic du pays, telles que, par exemple, le Transcontinental, la Canadian Freight Association, la Canadian Passenger Association, la Central Freight Association de Chicago, la Central Passenger Association de Chicago, et en quelque sorte la Western Trafic Association. Elles impriment des tarifs conjoints de presque tous les chemins de fer, sur les affaires transcontinentales s'étendant à tout le pays.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas comment vous pourriez vous en passer.

Le TÉMOIN: Nous ne pourrions nous en passer. De fait, la Interstate Commerce Commission l'exige en ce qui concerne les tarifs des Etats-Unis.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Sur quelles bases ces frais se trouvent-ils répartis?—R. Sur une base proportionnelle. Par exemple, au Canada on perçoit une certaine cotisation du Michigan Central, du Père Marquette, du Wabash et des lignes latérales analogues, et le reste est divisé également entre le Pacifique-Canadien et le National.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant porte sur les bureaux de l'Industrie et de l'Immigration.

M. DALRYMPLE: La division du trafic n'a ici qu'un article qui représente une augmentation de $1,035, comprenant une augmentation dans les salaires de cette

division en particulier. Le reste se rapporte à l'exposition de l'empire britannique et à la colonisation.

Sir HENRY DRAYTON: Ces articles seront expliqués par M. Robb.

Le PRÉSIDENT: Oui. Le suivant est l'assurance.

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons rien à faire avec l'assurance.

M. ROBB: L'assurance comporte une diminution.

Le PRÉSIDENT: Numéro 359, autres frais. Il y a ici une augmentation.

M. DALRYMPLE: Une augmentation de $19,000. Cet article comprend, en ce qui concerne la section du trafic, l'emploi de préposés à la garde du trafic chinois, le maintien de fonctionnaires du bureau de l'Immigration des Etats-Unis à divers endroits, l'allocation que nous leur accordons pour services rendus.

Le PRÉSIDENT: Cela complète l'article des frais de trafic.

M. DALRYMPLE: On m'a prié, à la dernière séance, de soumettre un rapport touchant l'effet de l'Entente du Pas du Nid-de-Corbeau sur nos revenus. Je constate, toutefois, que les données que j'avais en vue, bien qu'elles s'accordent avec les chiffres qui j'ai donnés, notamment trois quarts de million de dollars, avaient été préparées d'une manière quelque peu différente de celle que j'ai définie. Il y a ici un exemplaire supplémentaire de ce rapport.

M. Rinfret: ;

Q. Ces détails seront-ils consignés dans les procès-verbaux?—R. Oui. Ils représentent une réduction moyenne dans le tarif soumis à l'Entente du Pas du Nid-de-Corbeau, comparé à ce que nous appelons l'ancien tarif applicable aux divers produits transportés sous le régime de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau et dont nous considérons le revenu, estimé à environ $750,000, comme revenu net, parce qu'il découle du tarif.

MÉMOIRE COMPORTANT UN ESTIMÉ DE LA RÉDUCTION DU REVENU, PAR APPLICATION DU TARIF DE BASE DU PAS DU NID-DE-CORBEAU SUR LE TONNAGE MANIPULÉ PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA AU COURS DE L'ANNÉE CIVILE 1923

	Par rail			Par eau jusqu'à Port-Arthur		
	Nombre de tonnes	Réduction moyenne par tonne	Montant de la réduction	Nombre de tonnes	Réduction moyenne par tonne	Montant de la réduction
		$ c.	$		$ c.	$
Pommes	1,596	6 61	10,550	52	2 82	147
Autres fruits frais	2,351	12 28	28 870	.....	.....	.....
Ficelle d'engerbage et cordage	208	9 13	1,899	13,258	3 89	51,574
Papier à bâtir, feutre et papier à toiture	852	7 96	6,782	1,345	2 29	3,080
Meubles	5,307	11 25	59,704	321	6 30	2,022
Fer et acier	17,717	9 77	173,095	6,682	2 14	14,300
Instruments aratoires	11,746	5 62	66,013	6,263	3 46	21,670
Bestiaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huiles	5,740	9 12	52,349	42,644	4 69	200,000
Peintures	1,229	8 34	10,250	1,176	2 24	2,634
Vitres	1,721	8 79	15,128	394	2 39	798
Articles en bois	883	8 48	7,488	165	2 06	340
Fil de fer	1,002	8 59	8,607	4,888	3 97	19,406
	50,352	.....	$440,735	77,188	.....	$315,971

Totaux—

50,352 tonnes, réduction $8.75 par tonne, $440,580—77,188 tonnes, réduction $4.09 par tonne, $315,699.

SOMMAIRE

Total des réductions estimatives sur chaque produit:		
Par rail		$ 440,735
Par eau jusqu'à Port-Arthur		315,971
		$ 756,706
Tonnage total suivant la réduction estimative:		
Par rail	50,352 tonnes $8.75 par tonne	$ 440,580
Par eau	77,188 tonnes $4.09 par tonne	315,699
	127,540	$ 756,279

Les chiffres ci-haut sont basés sur l'application du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sur les produits originaires et à destination des gares du National-Canadien avec réductions correspondantes pour tout le territoire y compris Edmonton et Saskatoon.

Les chiffres ci-haut ne représentent pas moins que le trafic par wagon, car les statistiques montrant chaque produit séparément ne peuvent être obtenues.

Chemins de fer Nationaux du Canada,
Montréal, P.Q., le 27 avril 1925.

M. Jelliff:

Q. Ces détails sont basés sur le trafic de l'an dernier?—R. Sur le trafic de 1923, à l'exclusion du grain.

L'hon. M. Graham:

Q. Dans votre dernière déclaration vous n'avez pas fait mention de ce qui aurait résulté si l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau avait été appliqué aux points où il serait devenu la base des taux pour le Canada sur tout votre réseau? —R. Cette déclaration ne représente pas le plein effet de ce qui existerait dans le cas où cela aurait lieu, M. Graham. On n'a fait que prendre l'accord tel que formulé.

Q. Il est plutôt limité aux produits et aux endroits dont il est maintenant question?—R. Non, il va plus loin que cela. Il couvre tout ce qui était en vigueur, c'est-à-dire ce qui était antérieurement en vigueur avant que les changements eurent lieu dans le tarif de 1923.

Sir HENRY DRAYTON: Cela ne répond pas à la question.

M. DALRYMPLE: Pas entièrement.

L'hon. M. GRAHAM: L'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, tel que formulé à son origine, s'appliquait à certains territoires et à certains parcours. Ces parcours sont actuellement, je crois, l'objet d'un litige. Mais si un accord quelconque, est appliqué à une partie du Canada, il me semble qu'il doit être pris comme base, si vous désirez établir une structure tarifaire permanente dans tout le Canada, et il doit trouver son application sur chaque feuille de transport de la marchandise.

M. DALRYMPLE: C'est juste.

Sir HENRY DRAYTON: C'est là le point. Cette déclaration montre bien l'effet très limité donné à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau par le Pacifique-Canadien, quand il donne, par exemple, une échelle de tarifs à Brantford et une autre échelle à Hamilton, se fondant sur le motif que cet accord s'applique seulement aux gares des lignes du Pacifique-Canadien d'alors.

M. DALRYMPLE: Ce n'est pas là entièrement la question.

Sir HENRY DRAYTON: Et où vous devez faire face à la concurrence?

M. DALRYMPLE: Il a une application plus grande que celle-là, sir Henry. Il y a eu une période de temps où durant certains intervalles le niveau des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau a été applicable, par exemple, à Brantford et comprenait Brantford dans les présentes données. Mais cela ne comprendrait pas ce que j'appellerais le réajustement de complaisance, si les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau devenaient la base de toute notre trame tarifaire.

Sir HENRY DRAYTON: Pouvez-vous nous fournir ces données, monsieur Dalrymple?

M. DALRYMPLE: Je le puis. Cela comporte la revision de tous nos tarifs en vigueur d'un bout à l'autre du pays.

Sir HENRY DRAYTON: Pouvez-vous nous le fournir en chiffres ronds?

M. DALRYMFLE: Ces chiffres dépasseraient de beaucoup les trois quarts d'un million pour les chemins de fer nationaux du Canada.

Sir HENRY DRAYTON: Combien approximativement?

M. DALRYMFLE: Ils dépasseraient certainement $1,000,000 et s'élèveraient à près de $1,250,000.

Sir HENRY DRAYTON: Net?

M. DALRYMPLE: Net. Je considère ces chiffres comme nets, parce que nous avons à manipuler un surplus d'affaires équivalent pour recouvrer cet argent.

Sir HENRY DRAYTON: Vous calculez ces chiffres sur une base de 82, n'est-ce pas?

M. DALRYMPLE: Non. J'ai constaté que ces données n'avaient pas été préparées de cette façon. Nous avons pris une réduction moyenne par tonne sur les divers produits et avons fait une comparaison entre la base du Canadien National et celle connue sous le nom de base étalon.

Sir HENRY DRAYTON: Ainsi vous ne nous donnez pas réellement des chiffres nets.

M. DALRYMPLE: Ils sont nets, en réalité.

Sir HENRY DRAYTON: Vous devez vous servir d'un coefficient d'opération?

M. DALRYMPLE: Non, c'est la différence entre les deux bases, voyez-vous. C'est pourquoi nous employons le terme Net.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que vos chiffres s'appliquent à tous les produits ou seulement aux produits dénommés dans l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau?

M. DALRYMPLE: Tous les produits mentionnés dans l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Comme je l'ai déjà dit, M. Graham, ils ne s'étendent pas à ce que j'appellerais l'influence sympathique. Prenez, par exemple, la discussion qui eut lieu au sujet de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau et le changement survenu dans le commerce. Si vous appliquez certains tarifs à certaines catégories de fer ou d'acier, tel que prévu par la base de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, vous devez les appliquer à d'autres catégories de fer et d'acier non comprises dans l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, et cette tendance sera plus marquée maintenant qu'elle ne l'a été l'année précédente.

L'hon. M. GRAHAM: Si vous l'appliquez aux rails vous devez l'appliquer à d'autres articles.

M. DALRYMPLE: A d'autres articles similaires.

L'hon. M. GRAHAM: Je désire obtenir un peu plus de lumière sur ce sujet. Si l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau était adopté comme base, il ne servirait pas de base seulement aux articles dénommés dans l'accord, mais serait considéré avec complaisance, comme vous le dites, et devrait être appliqué à tous les produits transportés dans le Dominion du Canada.

M. DALRYMPLE: Vous avez parfaitement raison.

Sir HENRY DRAYTON: Voilà une chose dont vous n'auriez pas du tout tenu compte.

M. DALRYMPLE: Je n'en ai pas tenu compte dans le cadre des chiffres.

Sir HENRY DRAYTON: La façon dont le ministre définit la chose est plus large que la vôtre—considération sympathique.

M. DALRYMPLE: C'est bien.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a un moyen d'y arriver. Prenez votre tonnage à la grosse des différents articles, compris dans l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, autres que le blé et le grain, et voyez quelle proportion de votre tonnage total ce tonnage représente, car éventuellement, d'après la base dont se sert le ministre, il devra s'appliquer à tous les produits de part et d'autre.

M. DALRYMPLE: C'est bien vrai. Nous ne l'avons pas encore fait, parce que nous ne savions pas exactement quels renseignements la Commission des Chemins de fer exigerait lorsqu'elle s'occuperait du sujet de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

Sir HENRY DRAYTON: Avant d'aller à la Commission des Chemins de fer, ils doivent passer par la Chambre et je crois que nous devrions les connaître.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous nous sommes éloignés du sujet.

M. STEWART (Humboldt): Aviez-vous cette tendance à l'appliquer sur des produits autres que ceux mentionnés dans l'accord, et cette tendance était-elle visible quand l'accord était antérieurement en opération?

M. DALRYMPLE: Oui. Il y a toujours eu une demande pour l'application de la base des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau sur certains articles similaires et en nombre de cas ces articles similaires ont bénéficié de la base de réduction. Le cours du commerce a beaucoup changé depuis l'adoption de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le PRÉSIDENT: Certains de ces tarifs n'ont pas été limités strictement à ces articles?

M. DALRYMPLE: Certains d'entre eux n'ont pas été limités strictement à ces articles.

Sir HENRY DRAYTON: Cela devrait être restreint, M. Dalrymple. De fait, si je me souviens bien, les tarifs de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau ont été mis en application tout d'abord, mais dès 1914, nous avions, sous le rapport de tous ces item, si je me rappelle bien l'échelle des taux qui fut adoptée alors, une base de taux plus basse, sauf sur un article que j'oublie.

M. DALRYMPLE: Un ou deux articles.

Sir HENRY DRAYTON: Plus bas sur une base commerciale?

M. DALRYMPLE: Exactement.

Sir HENRY DRAYTON: De sorte que, en réalité, l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau n'a pas fonctionné depuis 1914?

M. MILNE: Que signifie au juste le terme trafic sympathique que vous employez à propos du mécontentement qui a existé?

Sir HENRY DRAYTON: Trafic similaire.

M. MILNE: Croyez-vous obtenir une base de taux propre à satisfaire le pays en entier, alors qu'il y aura une différence de tarif entre les différents produits, et que les gens intéressés à ces divers produits ne se plaindront pas?

Sir HENRY DRAYTON: Ce ne sera que la millième partie.

M. MILNE: Comment pouvons-nous nous attendre à avoir une telle base, quand nous n'avons jamais pu éliminer ces différences?

M. DALRYMPLE: Parce que nous travaillons sur une base limitée. C'est la seule raison sur laquelle je puis appuyer. Nous en sommes rendus au point le plus important de la question.

M. MILNE: Ne serait-il pas préjudiciable de faire disparaître tous ces tarifs?

Le PRÉSIDENT: C'est une question qui intéresse plutôt le Parlement.

M. DALRYMPLE: Je voudrais voir le niveau général des tarifs canadiens sur une base de comparaison plus favorable avec le niveau général des taux américains. Si nous pouvions réaliser cela, nous aurions plus d'argent dans notre trésor et moins de déficits.

M. MILNE: Mais est-ce là le seul motif d'augmenter le trésor?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit du ressort de comité de discuter politique.

M. MACKINNON: Que penseriez-vous de dresser une nouvelle nomenclature des tarifs d'un océan à l'autre?

M. DALRYMPLE: Vous devez vous rappeler que les affaires se sont développées à la faveur de la méthode actuelle des tarifs de concurrence.

M. MILNE: Les conditions actuelles du pays exigent un changement. Ne pensez-vous pas que j'aie raison en disant que nous devrions nous débarrasser des anciennes classifications et des vieux tarifs?

M. DALRYMPLE: Notre classification évolue au gré des affaires.

M. MACKINNON: Vous désirez adhérer aux tarifs?

M. DALRYMPLE: De fait, nous avons en ce moment une nouvelle classification devant la Commission des chemins de fer et nous attendons son approbation.

M. MACKINNON: Mais avez-vous aujourd'hui de nouveaux tarifs? Voilà la suggestion.

M. DALRYMPLE: Plus élevés ou plus bas?

M. MACKINNON: Je ne dis pas qu'ils devraient être plus élevés ni plus bas. C'est une affaire d'appréciation.

Sir HENRY THORNTON: Je reviens à la question qui a été posée il y a une minute ou deux. Nous qui administrons cette propriété sommes chargés de la responsabilité de réaliser autant d'argent que possible à même les conditions qui existent aujourd'hui. C'est là notre devoir. Ostensiblement—et la chose a été dite et redite maintes fois—vous ne sauriez continuer à réduire les tarifs et en même temps à accroître votre revenu net. Le chemin de fer est la propriété du peuple canadien. En ce qui concerne le comité vis-à-vis le peuple canadien ou tout corps législatif, nos fonctions consistent à étudier quels seront les résultats de certaines réductions de tarif. Si, à la suite de ce qui aura été dit et expliqué, le Parlement prend une décision ou si tout autre corps délibérant qui a juridiction en la matière décide que les tarifs doivent être tels ou tels, alors notre responsabilité cesse immédiatement, avec cette réserve que nous devons réaliser le plus d'argent possible sous le régime des tarifs qui sont en vigueur. Je tiens à élucider ce point.

M. MILNE: Parfaitement, mais il y a deux moyens de réaliser cet argent. D'abord il y a l'abaissement du tarif, chose qui peut être réalisée, et, en deuxième lieu, faire disparaître le dédoublement des trains, tel que suggéré par sir Henry lui-même, et ainsi de suite.

Sir HENRY THORNTON: C'est très vrai. C'est ce dont nous nous occupons en ce moment.

M. MILNE: Il me semble à moi encore novice que les compagnies attachent plus d'importance à chercher à garder le niveau de leurs tarifs élevés qu'à faire disparaître ce dédoublement inutile.

Sir HENRY THORNTON: Pas du tout. Il n'y a pas de gens plus anxieux de produire une augmentation de recettes nettes que les hommes qui dirigent ce système ferroviaire. C'est ce pourquoi nous sommes ici. Cela nous rendrait la tâche beaucoup plus facile. Nous nous appliquons constamment à trouver de nouveaux moyens de diminuer nos dépenses et d'augmenter le chiffre de nos affaires. Lorsque vous abordez la discussion de questions de fret, tout ce que je peux faire c'est de vous dire ce qui arrivera si certaines décisions sont prises, et il reste à vous de décider si vous êtes prêts à payer ce qu'il en coûtera. Nous ferons le plus possible avec ce qui nous est attribué.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'il y a un minimum de taux irréductible, au delà duquel vous ne pouvez aller.

M. MILNE: Convenez-vous de cela?

Sir HENRY THORNTON: Vous pourriez supposer qu'il était de l'avantage du Canada de transporter du fret pour rien. Pour prendre un cas hypothétique; vous pourriez dire que cela contribuerait le plus au bien-être du pays; qu'il vaudrait mieux faire cela que d'avoir un gros déficit.

Le PRÉSIDENT: Diriger les chemins de fer comme vous administrez nos canaux — gratuitement?

Sir HENRY THORNTON: A peu près comme cela. Je peux vous dire ce qui arrivera si vous faites cela; vous nous épargnerez bien des soucis.

M. DALRYMPLE: On m'a demandé de déposer des échelles de tarifs relativement à des convois de cirques spéciaux sous l'article III, et je le fais maintenant. Le montant total s'établit à $72,888.97, dont $58,009.92 s'appliquent aux convois de cirques spéciaux.

Le PRÉSIDENT: Je ne penserais pas que le comité voudrait faire imprimer tous ces chiffres.

Sir HENRY DRAYTON: Tout ce que nous voulions savoir, si nous le pouvions, c'était le coût d'exploitation d'une entreprise.

M. DALRYMPLE: Je constate, sir Henry (Drayton) que nous n'avons pas estimé nos recettes sur cette base, mais la moyenne dépasse passablement notre moyenne générale.

Sir HENRY DRAYTON: Nous voulions trouver quelque moyen d'établir cette dépense. Il ne devrait pas être bien difficile de le trouver — d'établir le coût de circulation d'un convoi sur un parcours d'un mille.

M. DALRYMPLE: Il nous faudrait prendre la circulation particulière d'un convoi. Cela n'a pas encore été fait. Nous pourrions prendre un cas hypothétique, mais il nous faudrait attendre qu'un convoi spécial circule pour obtenir ces chiffres. Toutefois, en ce qui concerne le volume de ce genre de transport la moyenne excède de beaucoup la moyenne pour la circulation d'un convoi régulier. Naturellement, nous ne fournissons pas de roulant, et ceci ne vous donnerait pas une idée bien précise, parce que ce n'est pas un commerce ordinaire.

Sir HENRY DRAYTON: Quand vous vous occupez du transport des passagers, quel chiffre prenez-vous? Prenez-vous les frais d'approvisionnement, et ainsi de suite, par mille de circulation? Supposons que vous entrez en lice maintenant pour obtenir du commerce, quel minimum irréductible seriez-vous obligé de citer pour que ce genre de transport se suffise?

Sir HENRY THORNTON: Le transport de passagers ou de fret, sir Henry (Drayton)?

Sir HENRY DRAYTON: Le fret.

M. DALRYMPLE: Je demanderai à M. Henry d'expliquer cela. Il est plus renseigné sur la question de la tenue des livres que je ne le suis.

M. HENRY: Chaque cas est étudié selon ses mérites, sir Henry (Drayton).

Sir HENRY DRAYTON: Oui, je sais, mais avant de considérer les mérites, il nous faudra considérer combien nous allons perdre pour arriver là.

M. HENRY: Cela dépendrait s'il s'agit de compléments au trafic ou d'un trafic absolument nouveau pour lequel il faudrait assurer un service particulier. S'il s'agit d'un complément qui ne comportait aucun roulant supplémentaire, ou aucun service additionnel, employés, et ainsi de suite, naturellement, ce serait une autre affaire.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne parle de service. Je cite les chiffres que j'avais l'habitude d'obtenir quand je faisais partie de la Commission des chemins de fer.

Sir HENRY THORNTON: Voulez-vous connaître le coût moyen par mille de convoi pour le service des voyageurs?

Sir HENRY DRAYTON: Oui et nous aurions là notre coût moyen. Naturellement, la circulation d'un gros convoi pesant coûte plus cher que celle d'un convoi plus léger.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez avoir la moyenne?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Beaucoup dépend du fait si vous avez un petit personnel d'employés en retour.

M. MALLORY: Nous avons les chiffres ici pour les régions et le système. Y a-t-il une région particulière?

Sir HENRY DRAYTON: Donnez-les-nous par région et pour le système.

M. MALLORY: Les débours — ou ce que nous appelons " Comptes choisi. "; — gages du mécanicien et du chauffeur de la locomotive, combustible, approvisionnements pour convois, locomotives, dépenses de hangars à locomotives, gages des membres de l'équipe du convoi, et autres approvisionnements et dépenses — nous trouvons pour ce groupe en 1924 dans la région de l'Atlantique le chiffre de 82 cents; région du centre, 75.1 cents; Grand Trunk Western, 55.3 cents; région de l'ouest, 78 cents; moyenne du système, 74.7 cents.

Sir HENRY DRAYTON: Mais il y a d'autres articles qui doivent être compris là-dedans. Je veux tous les articles qui contribuent au coût du service de vos convois. Ma souvenance des vieux chiffres sur l'Intercolonial — et ce que je dis maintenant est basé sur une souvenance assez vague — est que le coût à cette époque-là était d'environ $2.75 par mille pour convoi à voyageurs.

M. MALLORY: La dépense totale d'exploitation par mille pour convoi à passagers en 1924 dans la région de l'Atlantique fut de $3.12; région du centre, $2.80; Grand Trunk Western, $2.08; région de l'ouest, $3.26; moyenne pour le système, $2.90.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela comprend cet article-là?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, pouvons-nous nous occuper du témoignage de M. Robb? Il est chargé de l'article: "Papeterie et Impressions" et de l'article "Assurance".

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas besoin de nous occuper de "Papeterie et Impressions" ni d'"Assurance". Les seules questions dont j'allais parler étaient les bureaux d'immigration industrielle et le radio.

Le PRÉSIDENT: Nous nous occuperons d'abord des bureaux d'immigration industrielle. Y a-t-il des questions là-dessus, ou bien voulez-vous une explication générale? Pourriez-vous donner une explication générale, M. Robb?

Sir HENRY THORNTON: Ils veulent une explication générale au sujet de l'augmentation.

M. ROBB: L'augmentation relative à la colonisation est due au fait que le ministère de la Colonisation a été établi en 1923, mais nous ne nous en sommes pas occupés en 1923, parce que le ministère ne fut pas inauguré avant l'automne de 1923, et nous nous sommes mis résolument à la tâche en 1924. Puis tout le débours est dû aux dépenses de cette organisation-là, l'augmentation dans l'organisation, et la mise en fonction de l'organisation.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pourriez peut-être nous dire à quels endroits nous avons ces bureaux, M. Robb.

M. ROBB: Les endroits où nous avons les bureaux?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, et les dépenses.

M. ROBB: Nous avons aussi le radio avec bureau industriel, ainsi que la colonisation.

Sir HENRY DRAYTON: Prenez d'abord les bureaux et le radio ensuite.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je dire ici, en guise d'explication, que nous appliquons 25 p. 100 du coût de la division du Radio à l'annonce, 75 p. 100 à la colonisation. Il reste à établir si oui ou non c'est la bonne proportion. C'est une nouvelle entreprise et nous n'avons pas eu assez d'expérience encore pour établir exactement comment le coût devrait être partagé, mais il devrait être partagé dans quelque proportion, et dans les années à venir nous pourrons peut-être la changer.

M. ROBB: Nos dépenses en 1923 s'établirent à $202,000, et en 1924, $394,000.

Sir HENRY DRAYTON: Où sont les bureaux?

M. ROBB: Le bureau du gérant européen a coûté $62,000.

Le PRÉSIDENT: Où est-il situé, à Londres?

M. ROBB: Oui, à St-Paul, $21,000.

Sir HENRY DRAYTON: Il s'agit de St-Paul, Minnéapolis?

M. ROBB: Oui, Minnesota. Winnipeg s'établit à $23,000.

M. STEWART (Humboldt): Quel est le chiffre pour St-Paul, M. Robb?

M. ROBB: $21,000.

Le PRÉSIDENT: N'avez-vous qu'un bureau aux Etats-Unis?

M. ROBB: Non, nous en avons deux. Nous en avons un à St-Paul, et un à Boston.

Sir HENRY DRAYTON: Vous nous en avez donné trois; quel est le bureau suivant?

M. JELLIFF: Est-ce que vous nous avez donné le coût pour le bureau à Boston?

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas encore Boston. Il nous a cité trois bureaux, Londres, St-Paul et Winnipeg.

M. ROBB: Pour le commissaire à Montréal, nous avons $57,000; Boston, $10,739, et Winnipeg, $59,905.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avions $23,000 pour Winnipeg. Etait-ce exact?

M. ROBB: C'est la dépense totale.

Sir HENRY DRAYTON: Winnipeg, combien?

M. ROBB: $59,905; Edmonton, $14,322; Seattle, $7,849; Seattle est rattaché au bureau de St-Paul—Buffalo, $1,376, et St-Paul, $34,478.

M. STEWART (Humboldt): Vous corrigez le chiffre précédent?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, le chiffre précédent était de $21,000. Est-ce que le montant de $62,000 pour Londres demeure, ou est-il changé?

M. ROBB: Le montant total de nos dépenses européennes à Londres fut de $174,755.

Sir HENRY THORNTON: C'est-à-dire Londres.

M. ROBB: Oui; il s'agit des augmentations que j'ai données précédemment.

M. KYTE: Et $10,000 est-ce le montant exact pour Boston?

M. ROBB: Oui.

M. KYTE: A quel endroit le bureau est-il situé à Boston?

M. ROBB: Dans notre bureau de billets à Boston.

M. KYTE: Relativement aux chemins de fer?

M. ROBB: Oui.

M. KYTE: Et il n'a rien à faire avec l'immigration?

M. ROBB: Ce que nous sommes à faire dans la Nouvelle-Angleterre a été d'entreprendre de ramener ces Canadiens-français dans le nord de Québec.

M. KYTE: Et vous y avez un personnel d'immigration ainsi qu'un personnel pour le chemin de fer?

M. ROBB: Non; nous avons seulement un homme et une sténographe.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des succursales en Angleterre en plus du bureau à Londres?

M. ROBB: Oui, nous avons Londres; nous avons Belfast et Liverpool, Glasgow, et aussi Dublin.

Le PRÉSIDENT: Et les dépenses de ces succursales sont données séparément, ou sont-elles comprises sous la rubrique de Londres?

M. ROBB: Elles sont toutes comprises dans le bureau de Londres. Nous avons, naturellement, les bureaux continentaux à Rotterdam et Copenhague, ou plutôt Oslo, pour la Norvège et le Danemark.

Sir HENRY DRAYTON: Où sont énumérées les dépenses de ces bureaux?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous les dépenses de ces bureaux que vous venez de mentionner, séparément?

M. ROBB: Non, elles sont comprises dans le bureau de Londres.

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'il conviendrait peut-être mieux pour le comité si une liste était déposée, mentionnant chaque bureau, et la dépense de chaque bureau. Nous pouvons les séparer?

M. ROBB: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous produire cette liste pour la prochaine séance, M. Robb?

M. ROBB: Oui, nous pouvons la produire. Je crois que nous pouvons l'obtenir très bien.

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

M. MACKINNON: Avez-vous des bureaux dans les provinces maritimes?

M. ROBB: Non.

M. MACKINNON: Y a-t-il une raison pour en avoir?

M. ROBB: Non. Nous dirigeons le travail des provinces maritimes de Montréal avec la coopération du gouvernement provincial.

Le PRÉSIDENT: A quoi se résume au juste le travail des fonctionnaires à Boston?

M. ROBB: Celui de Boston s'occupe des Canadiens-français dispersés à travers les états de la Nouvelle-Angleterre.

M. JELLIFF: Combien d'immigrants avez-vous obtenus comme résultat de cela? Avez-vous un régistre quelque part?

M. ROBB: Oui, nous avons un régistre là. Nous avons transporté 46,000 immigrants sur notre ligne en 1924.

M. KYTE: De quel endroit?

M. ROBB: Des ports de mer; des pays européens.

Sir HENRY DRAYTON: La situation se résume à ceci: Vous ne pouvez dire qui obtient ces immigrants; si c'est l'immigration du gouvernement qui les obtient ou qui les obtient?

Sir HENRY THORNTON: Il est fort concevable qu'un immigrant pourrait venir au Canada sans aucune démarche de notre part.

M. MACKINNON: Faisant suite à ma question, M. Robb, ne conviendrait-il pas d'établir un bureau dans les provinces maritimes, en dehors de Montréal?

M. ROBB: Je ne le crois pas, du moins à présent.

M. MACKINNON: Je considère que c'est là le plus grand problème que nous ayons.

M. ROBB: Je puis dire que nous nous occupons de la question des provinces maritimes maintenant, à l'heure actuelle, et le Dr Black doit se rendre là-bas dans l'espace d'une semaine ou plus afin de constater ce qui peut être accompli.

M. STORK: Est-ce que ces agences européennes dont nous venons de parler s'occupent du trafic des touristes? Est-ce que le commerce des touristes compte pour quelque chose dans cette question de colonisation, aussi?

M. ROBB: Oui, on m'informe qu'il y a un rapport, parce que le bureau du trafic et celui de Londres travaillent de concert en ce qui concerne le tourisme et la colonisation.

Sir HENRY THORNTON: Ils s'intéresseraient indirectement au trafic des touristes.

Le PRÉSIDENT: Coopérez-vous de quelque manière avec les agences d'immigration du gouvernement?

M. ROBB: Oui à l'heure actuelle nous collaborons très intimement avec les agences du gouvernement.

M. MILNE: Vous avez dit que vous coopériez avec les provinces maritimes. Quelle est la situation à l'égard des autres provinces?

M. ROBB: Vous pouvez répondre à cela, Dr Black; vous êtes à l'heure actuelle en contact avec les autres provinces.

Le docteur BLACK: De fait, nous coopérons très intimement avec toutes les provinces. Les provinces de l'ouest, les provinces prairiales, déclinent naturellement à l'heure actuelle d'accepter aucune lourde responsabilité en matière de colonisation, mais elles coopérent avec nous là où elles peuvent le faire, en utilisant l'organisme à leur disposition.

M. JELLIFF: Quel tarif appliquez-vous à ces immigrants à leur arrivée, pour les diriger dans les différentes régions. Y a-t-il des taux particuliers?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire quel prix de passage?

M. JELLIFF: Oui.

M. DALRYMPLE: Un prix de passage très bas; de Halifax, Saint-Jean et Montréal, je n'ai pas le tarif présent à l'esprit, mais à l'ouest de Winnipeg le tarif habituel est de un cent le mille, en tant que je me rappelle.

Le PRÉSIDENT: Vendez-vous un billet bon jusqu'à destination?

M. DALRYMPLE: Dans quelques cas, nous le faisons, dans les deux sens.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous aucun arrangement particulier avec les compagnies maritimes?

M. DALRYMPLE: Pas à l'heure actuelle, ainsi que je le comprends.

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose que vous n'avez pas augmenté le tarif au delà de ce qu'il était il y a quelques années?

M. DALRYMPLE: Nous nous en tenons au plus bas niveau que nous pouvons calculer. Nous sommes au niveau de l'avant-guerre quant à cela.

M. STEWART (Humboldt): Avez-vous aucun régistre des wagons de fournitures de colons qui ont traversé la frontière américaine sur votre ligne?

M. ROBB: Nous n'avons pas ce registre ici.

Le docteur BLACK: Nous n'avons pas cela, mais nous avons ici le registre des familles que nous avons intéressées, nous-mêmes, à traverser la frontière. Un grand nombre de ces personnes sont venues en automobile.

M. STEWART (Humboldt): Quel est le total?

Le docteur BLACK: 247 familles, auxquelles notre bureau de Saint-Paul s'est intéressé l'an dernier.

M. STEWART (Humboldt): Par l'entremise du bureau de Saint-Paul?

Le docteur BLACK: Oui.

M. STEWART (Humboldt): Cela ne tient aucun compte des familles partant des états de l'est pour se fixer dans les provinces maritimes?

Le docteur BLACK: Non.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'avez-vous dans l'Ontario, Dr Black?

Le docteur BLACK: Dans l'Ontario notre travail consiste en grande partie à coopérer avec le bureau de placement provincial. De fait, des employés agricoles qui arrivent au pays sur notre ligne pour être localisés dans l'Ontario sont placés par l'entremise du bureau de placement à Toronto. Nous travaillons constamment de concert avec eux.

Sir HENRY DRAYTON: Que se fait-il en ce qui concerne le développement du nord ontarien?

Le docteur BLACK: Nous cherchons présentement à localiser des familles dans le nord ontarien. Le gouvernement d'Ontario travaille avec nous en vue de développer la colonisation, et un des membres de notre personnel consacre tout son temps au nord ontarien à l'heure actuelle.

Sir HENRY DRAYTON: Est-ce que vous obtenez des résultats?

Le docteur BLACK: Il s'agit d'établir des rapports avec des groupes de gens qui peuvent être établis là-bas dans les conditions existantes. Par exemple, nous croyons qu'il n'est d'aucune utilité de diriger un homme vers le nord ontarien ou le nord du Québec s'il ne sait pas manier la hache. Il ne peut aller là, apprendre le besogne et gagner sa vie, conséquemment, nous nous occupons à trouver des types de colons qui sont habitués à la vie de la forêt et qui, nous avons raison de croire, sont aptes à gagner leur vie dans ce pays-là. Nous espérons amener quelques familles des pays scandinaves; nous sommes à étudier un projet qui a pour but d'induire quelques-uns de nos Canadiens à s'établir en groupements dans ce pays du nord. Il y a plusieurs fils de cultivateurs, tant dans l'Ontario que dans le Québec, qui sont habitués à manier la hache, et qui, croyons-nous, se tireraient très bien d'affaires s'ils s'établissaient dans ce pays du nord dans les conditions qui existent.

Sir HENRY THORNTON: Il y a un mouvement de colonisation très encourageant le long du Transcontinental dans le nord ontarien. Je le constate moi-même en parcourant la route. Vous voyez de petites colonies nouvelles surgir et nous constatons que les affaires augmentent en conséquence, et vous trouvez aussi bon nombre de Canadiens-français qui se dirigent vers l'ouest le long du Transcontinental, et bien que je ne m'attende pas à un mouvement qui prendra les allures d'une grande poussée dans ce paye-là, il y a un accroissement très considérable et très constant.

M. ROBB: Je devrais dire que nous avons localisé des personnes sur 1,527 sections de terres dans le nord ontarien et le nord du Québec, l'an dernier, et c'est dans le nord de l'Ontario et du Québec que vous trouvez une augmentation dans la population; la population a augmenté là-bas d'environ 3,500 personnes.

M. STEWART (Humboldt): Sont-ce des sections ou des quartz de sections?

M. ROBB: Des sections; 160 acres.

Sir HENRY THORNTON: Si vous prenez des produits et marchandises tels que le blé, l'avoine, les cochons, les bestiaux, les chevaux, des articles de cette sorte ou de la catégorie générale des articles, je crois ne pas faire erreur en disant que pour ces dernières années, le tonnage de ces articles que nous avons transportés dans Québec et l'Ontario desservies par le Transcontinental, a augmenté d'au moins 50 p. 100, ce qui indique une progression très constante dans la colonisation.

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose que cela comprendrait le bois à pâte?

Sir HENRY THORNTON: Oui, cela comprendrait le bois à pâte, mais les produits agricoles ou marchandises de première importance augmentent très considérablement dans ce territoire.

M. JELLIFF: Quelle proportion de cette immigration se dirige vers l'ouest?

Sir HENRY THORNTON: Le docteur Black peut répondre à cela.

Le docteur BLACK: Je ne peux vous donner le pourcentage exact. Non, je ne peux vous en donner le nombre précis parce qu'ils descendent graduellement du convoi en route vers l'ouest, et il est très difficile d'en faire le relevé, mais il y a naturellement un plus fort pourcentage d'immigration de l'Europe qui demeure dans l'est durant les deux ou trois dernières années qu'auparavant. Il y a eu une assez forte immigration vers la province d'Ontario mais la tendance générale, naturellement, est vers l'ouest. Je dirais que cette année que la proportion d'immigrants allant s'établir dans l'ouest serait entre 65 et 75 p. 100.

M. STEWART (Humboldt): Avez-vous des renseignements qui vous permettraient de dire à quelles nationalités appartiennent ces immigrants qui nous arrivent du continent?

Le docteur BLACK: J'ai cette information ici. Je dirais que les immigrants arrivant au pays au cours de la présente année vous donneraient une assez bonne idée des catégories qui s'en viennent.

M. SSEWART (Hùmbouldt): Je suppose que vous publiez cela comme résultat de votre politique d'immigration en 1924.

Le docteur BLACK: Nous ne le publions pas à ce point de vue-là, mais néanmoins voici les gens qui nous arrivent. Le continent européen est classé par le ministère de l'immigration en pays préférés et pays non-préférés. Il y a certains pays d'où les immigrants peuvent venir sans autre restriction que celle qui s'applique aux capacités physiques et mentales. Il y a les pays non-préférés dont les nationaux sont admis en vertu d'un arrangement et je pourrais dire qu'il n'y a pas d'immigrants, ou virtuellement pas d'immigrants venant des pays non-préférés qui ne sont pas des travailleurs agricoles et ils sont requis pour le travail de la ferme.

M. ROBB: Voulez-vous avoir les nationalités?

Le docteur BLACK: La liste est passablement longue.

M. STORK: Vous feriez aussi bien de l'inscrire au dossier. C'est un long document et le lire en entier prendra assez de temps.

M. MACKINNON: S'il est trop long ce sera comme le Hansard et personne ne le lira.

Sir HENRY THORTON: Je ne peux m'imaginer qu'il se trouve une personne qui ne lit pas le Hansard.

M. STORK: Y a-t-il seulement une feuille?

Le docteur BIACK: Seulement une feuille.

M. STORK: Vous pourriez le lire.

Le docteur BLACK: Ce document est d'outre-mer: Anglais, 1,987; Ecossais, 740; Irlandais, 526; Gallois, 65; Danois, 230; Hollandais, 169; Suédois, 146; Norvégiens, 125; Suisses, 43; Belges, 99; Finlandais, 207; Français, 38; Russes, 132; Hongrois, 237; Roumains, 88; Ukrainiens, 20; Yugo-Slaves, 178; Czecho-Slovaques, 164; Polonais, 327; Allemands, 143; Autrichiens, 11; Italiens, 194; Grecs, 30; Arméniens, 12; Syriens, 9; Lithuaniens, 12; Sud-Africain, 1; Serbes, 4; Bulgares, 7; Esthoniens, 2; Albanais, 16; Maltais, 4; Persans, 6.

M. MACKINNON: Pas d'Espagnols?

Le Dr BLACK: Il n'y a pas d'Espagnols.

M. STEWART (Humboldt): J'aï l'impression que le nombre d'immigrants venant des pays scandinaves est plutôt petit quand nous tenons compte de la capacité de ces gens à s'adapter à nos conditions présentes.

Le Dr BLACK: Il y a une raison pour cela et elle se trouve dans la propagande très active qui a été menée dans ces pays contre le Canada. Elle a contribué puissamment à annuler les résultats de bureaux canadiens qui fonctionnent dans ces pays dans le but d'induire des gens à venir ici.

Le PRÉSIDENT: En quoi consiste la propagande?

Le Dr BLACK: Elle consiste à dénoncer le Canada en indiquant que les conditions sont impropres à la colonisation ici.

M. ROBB: Des lettres et même des articles de rédaction venant de gens au Canada.

Le PRÉSIDENT: Est-ce au sujet du climat?

Le Dr BLACK: Ce n'est pas tant au sujet du climat parce que le Scandinave est accoutumé à un climat qui ressemble beaucoup à notre climat mais on parle beaucoup là-bas à propos du chômage au Canada et des conditions que des Scandinaves rencontrent à leur arrivée ici. De fait, des Scandinaves sont venus qui ne sont pas adaptés à l'établissement ici; c'est-à-dire ils sont de la catégorie qui désirent se livrer à un genre d'emploi qui manque au pays à l'heure actuelle, et il s'ensuit que ces gens éprouvent beaucoup de difficultés à se tirer d'affaires. Des individus viennent à leurs propres dépens et non sur les instances d'aucune agence canadienne ou sur les instances des chemins de fer nationaux ou du gouvernement canadien. Je peux dire que je ne connais pas un seul Scandinave ou national du Danemark, de la Suède ou de la Hollande qui soit venu au pays au cours de la dernière année sur les instances d'aucune agence canadienne.

M. JELLIFF: Vous permettent-ils de solliciter?

Le Dr BLACK: Vous ne pouvez solliciter ouvertement, mais on nous permet, par exemple, d'annoncer dans les journaux du Danemark, attirant l'attention sur le fait que nous avons un bureau d'information à Copenhague qui leur fournira tous les renseignements concernant les conditions dans ce pays. Je peux dire que notre bureau à Copenhague a été très occupé à répondre à des questions au sujet de ce pays, mais il arrive que nonobstant tous les efforts que vous avez faits, si une lettre venant de quelque Danois qui n'a pu obtenir du travail est publiée, l'individu qui songe à émigrer au Canada hésite.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de Copenhague. Avez-vous un bureau à Oslo?

Le Dr BLACK: Oui, en Norvège. Nous avons seulement deux bureaux.

M. STEWART (Humboldt): Où se trouve votre bureau en Suède?

Le Dr BLACK: Nous n'avons pas de bureau en Suède à l'heure actuelle. Notre représentant à Oslo s'occupe de la Suède aussi bien que possible. Il est plus difficile de travailler en Suède qu'au Danemark.

M. MACKINNON: Avez-vous un bureau en Ecosse?

Le Dr BLACK: Oui, avec des quartiers généraux à Glasgow.

M. MACKINNON: Qui en est le représentant?

Le Dr BLACK: M. MacCoolan.

M. JONES: En ce qui concerne les provinces maritimes, particulièrement le Nouveau-Brunswick, les députés des provinces maritimes ont tenu plusieurs réunions au sujet des immigrants venant dans ces provinces au cours des sessions de 1922 et 1923. Nous n'avons pas semblé faire beaucoup de chemin, de sorte que j'ai soulevé la question dans ce comité l'an dernier. On m'a dit de m'adresser à M. Robb, le vice-président ici, que je suis allé voir au Château et que j'ai interviewé. Il a amené M. Price Green de votre bureau de Montréal et nous avons simplement étudié des projets. Puis, aussitôt que la session fut terminée, il fut convenu que le ministère de colonisation des chemins de fer Nationaux enverrait un représentant dans le comté de Kings et de

Queens. Au cours du mois d'août, M. Green a envoyé un M. Biette. Il est descendu à ma gare. Je lui ai fait parcourir les deux comtés mentionnés et nous avons visité un grand nombre de fermes. M. Biette a dressé une liste de 65 fermes. Quand nous avons terminé notre travail le samedi, il m'a demandé si je voulais aller plus loin. Je lui ai dit que je ne croyais pas que ce fut nécessaire; avec cette liste de 65 fermes nous voudrions obtenir quelques résultats de personnes qui s'y établiraient, avant d'aller plus loin. Je peux dire que je suis en mesure de lui fair voir un aussi grand nombre d'autres fermes cette saison-ci. Mais jusqu'à présent, je n'ai pas reçu d'offres, aucune de ces fermes n'a été prise par des gens venant de l'extérieur. Je n'ai pas cette liste ici; je ne sais si vous l'avez ou ne l'avez pas, M. Robb.

M. ROBB: Je n'ai pas cette liste ici. Nous l'avons à Montréal, et une liste de plusieurs autres.

M. JONES: Je ne savais pas que la colonisation serait sur le tapis ce matin. Je crois qu'il y a des occasions superbes dans les comtés de Kings et Queens. Comme vous le savez, Kings et Queens contribuent plus que 50 p .100 de l'industrie laitière des provinces maritimes. Il n'y a guère de région là qui ne possède des beurreries, ainsi que des fromageries, un bon service de chemin de fer et toutes autres choses. La majorité de ces fermes sur la liste, 95 p. 100 d'entre elles, sont devenues vacantes par suite de la mort du mari, ou bien du fait que l'homme qui avait bien réussi sur sa ferme se trouvait peut-être à quelques milles d'un centre quelconque, y avait fait de l'argent, et avait acquis une meilleure ferme plus rapprochée du chemin de fer, ou quelque chose en ce sens-là. Sur 95 p. 100 de ces fermes un homme qui était disposé à travailler pourrait s'y établir et faire de l'argent, ou gagner sa vie.

M. STEWART (Humboldt): Combien d'argent lui faudrait-il pour commencer?

M. JONES: Les prix de ces fermes allait de $350 jusqu'à $5,000. Je pourrais vous donner une description de deux ou trois d'entre elles.

M. STEWART (Humboldt): Outillées ou non outillées?

M. JONES: Non outillées. Avec maison et grange, dépendances, et une certaine portion de terre défrichée. Je peux vous donner la description d'une ferme située à trois milles de Apohaqui, à un mille et demi d'un port de mer avec voie de garage sur le réseau du National-Canadien, St-Jean à Moncton; 400 acres; 75 acres en culture; 25 acres en pâturage; une maison de 28 par 34 avec une "L" et une remise à bois; deux granges spacieuses, une de 36 par 50; et puits recouvert. Cette ferme était offerte pour $3,000 et sur cette ferme au moment où M. Biette en fit l'inspection, il y avait un troupeau de 25 bestiaux et trois chevaux.

Maintenant je ne veux pas faire de reproches quelconques au ministère de la colonisation, mais je crois réellement que les provinces maritimes ont été négligées sous ce rapport. Nous constituons environ un huitième de la population du Dominion du Canada et nous contribuons une part des dépenses en ce qui s'agit de colonisation, mais ni le gouvernement ou les chemins de fer nationaux ne font virtuellement d'effort pour amener des colons à s'y établir. Je crois que les conditions y sont bien meilleures pour un grand nombre de gens qu'elles ne le sont même dans l'ouest. Ces fermes sont toutes prêtes et un colon peut se mettre à l'œuvre à l'heure actuelle. Si vous aviez des colons à y établir maintenant, ils pourraient faire les semences et se tirer d'affaires l'hiver prochain avec un très faible capital.

M. ROBB: Je peux dire que nous avons donné suite à cette question et j'ai cette liste—je me souviens parfaitement bien de ceci—et je l'ai envoyée en Europe, au Dr Black. Maintenant, ce dernier peut vous dire probablement mieux que je ne le peux quelle est la situation là-bas et ce que nous avions en vue.

Le Dr BLACK: Nous avions votre liste, ainsi qu'une liste de l'Ile du Prince-Edouard. En premier lieu, nous ne sommes pas en faveur de la politique d'entreprendre de vendre une ferme à qui que ce soit avant qu'il ne l'ait vue.

M. JONES: Je puis dire ici, j'ai dit à M. Biette, et j'ai rendu visite à M. Price-Green à Montréal deux ou trois reprises depuis, alors que j'étais de passage, et je lui dit que si quelqu'un venait dans mon comté, je me chargerais de le conduire à ces fermes et de le ramener à la gare sans qu'il lui en coûte rien.

Le Dr BLACK: Je comprends cela, M. Jones, et cela est très bien. Nous sommes tout aussi anxieux et nous travaillons aussi fort pour induire des gens à s'établir dans les provinces maritimes ou profiter de leurs avantages que dans n'importe quelle autre partie du Canada. De fait, dans le territoire tel que le district auquel vous faites allusion, qui est desservi exclusivement par notre réseau, nous nous sentons particulièrement obligés de faire tout ce que nous pouvons, et nous travaillons fort pour y arriver, mais il est très difficile, dans les vieux pays, d'induire des gens avec de l'argent à venir s'établir dans les provinces maritimes, pour la raison que l'ouest a été beaucoup plus annoncé dans le passé par des gens dans l'ouest. Après tout, les gens sont influencés en grande mesure à aller s'établir dans aucune partie du pays par les lettres qui arrivent de cette partie du pays, de gens qu'ils connaissent, il n'y a pas autant de lettres allant des provinces maritimes aux îles britanniques, ou qui ressemble à la proportion de lettres partant des provinces de l'ouest à destination des îles britanniques. Nous sommes anxieux de développer ce district-là, M. Jones, si nous pouvons le faire.

M. JONES: Eh bien, M. Black, je crois que toute la difficulté est probablement due au fait que nous n'avons pas d'organisation là-bas. Je ne crois pas que vous puissiez desservir les provinces Maritimes aussi bien de Montréal; ou pas très bien, et je peux dire ceci, que nous avons des gens des vieux pays dans notre district qui sont arrivés là tout récemment et ils s'arrangent tous très bien. Quelques-uns d'entre eux ont vécu cinq, six, sept, ou huit années dans l'ouest, et ils sont à peu près d'aussi bons cultivateurs que je connaisse et ils s'arrangent très bien.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vos gouvernements locaux, M. Jones, dépensent de l'argent pour aider l'immigration à se promouvoir?

M. JONES: Un peu. Très peu.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Combien d'argent un colon aurait-il besoin, dans votre opinion, Dr Black, pour acquérir une de ces fermes qui ont été mentionnées, et s'y établir?—R. Cela dépend beaucoup des conditions; c'est-à-dire, le nombre d'années qu'il a pour payer la ferme elle-même; s'il se fait allouer un assez long délai et un taux d'intérêt raisonnable, et je ne suis pas très certain si la ferme est pourvue de bétail. Est-ce que le troupeau de bétail va avec la ferme?

M. JONES: Dans quelques cas vous pouvez acheter le bétail et les instruments aratoires. Autrement, vous pouvez y acheter beaucoup de bétail et l'acheter à des prix très raisonnables jusqu'à l'automne dernier. Maintenant peut-être, lorsque les bestiaux ont été hivernés, ils se vendraient un peu plus cher en ce temps-ci de l'année.

Dr BLACK: En prenant une ferme avec son roulant, telle que vous l'avez décrite, elle pourrait être achetée pour $3,000.

M. JONES: Je peux vous en nommer plusieurs. Une ferme qui était mise en vente pour $1,000, à deux milles du quai White Cove sur le Grand Lac, où la ferme avait environ 45 acres défrichées et environ 20 ou 25 acres en pâturage, et le reste boisé, avec une certaine quantité de bois scié, une maison de dix pièces, deux grandes granges, un grenier, un poulailler et ainsi de suite; à

l'heure actuelle elle pourrait suffire pour un troupeau de 12 à 15 bestiaux et une paire de chevaux. Le propriétaire de cette ferme vit encore, mais il a déménagé au principal Grand Lac et il y a acquis une petite terre. Il était trop vieux pour exploiter cette ferme.

M. STEWART (Humboldt): Est-ce que cette ferme est épuisée, ou a-t-elle besoin de fertilisants?

M. JONES: Elle n'est pas épuisée, ils ont coupé 35 tonnes de foin l'an dernier. C'est à cause de la vieillesse de ces hommes. Quelques-uns d'entre eux ont très bien réussi et se sont retirés; ils sont allés s'établir dans des cités et villages, et les bâtisses sont vides.

L'hon. M. GRAHAM: Pourquoi ne pas l'annoncer?

M. JONES: J'ai fait beaucoup d'annonce moi-même. Ce voyage de M. Biette n'a pas coûté un cent aux chemins de fer nationaux ou au gouvernement canadien; j'ai payé ces dépenses moi-même.

M. ROBB: Nous serons heureux de faire ce que nous pourrons. Il me semble que le gouvernement provincial devrait s'engager dans cette entreprise avec autant d'énergie que nous y déployons.

M. JONES: N'est-ce pas la même chose pour les provinces de l'Ouest. Vous le faites dans l'ouest du pays, mais vous ne le faites dans la partie est.

M. ROBB: Nous avons eu plus de publicité de la part de gens qui ont écrit en Europe sur notre compte que nous en avons fait nous-mêmes. Cependant nous ferons tout ce que nous pourrons. Nous avons inscrit les provinces maritimes à notre programme cette année. Nous ne pouvons pas servir tout le monde, particulièrement le long de notre réseau, mais nous allons travailler de concert avec le gouvernement provincial. En même temps il semble que les provinces Maritimes devraient s'occuper activement de cette question.

M. JONES: Ce qu'il faut c'est un projet d'ensemble pour tout le Canada.

M. ROBB: Nous le ferons si possible.

M. JONES: Nous aimerions à entendre le docteur Black, et nous ferons tout en notre pouvoir pour l'accommoder.

M. ROBB: Nous ferons cela, monsieur Jones. Nous travaillons de concert avec le gouvernement fédéral, et nous réussissons assez bien cette année. Nous transporterons un grand nombre de garçons de ferme, et bien que l'on ait beaucoup parlé de chômage, pas un seul de ceux que nous avons amenés au pays est sans emploi; nous en avons déjà amené un grand nombre cette année, et nous en amènerons encore plusieurs.

M. STEWART (Humboldt): Pouvez-vous nous dire combien de ces colons ont apporté de l'argent avec eux, et quelle somme?

M. ROBB: Nous avons ces renseignements. Nous savons assez exactement combien d'argent apportent les colons qui viennent s'établir ici. Les Européens qui viennent au pays ne semblent pas disposés à nous dire combien d'argent ils apportent, mais on ne rencontre pas ces mêmes dispositions chez les agriculteurs qui nous viennent des Etats-Unis.

M. STEWART (Humboldt): Ces gens apportent-ils des capitaux, ou viennent-ils simplement comme garçons de ferme?

M. ROBB: Bon nombre apportent des capitaux, mais d'autres n'en ont pas.

Dr W. J. BLACK: La plupart sont de la catégorie des locataires aux Etats-Unis et apportent de $1,000 à $2,000; ils s'établissent sur nos terres à bon marché et se livrent à la culture.

M. MACKINNON: Je désire poser une ou deux questions concernant la situation des provinces Maritimes. Je crois que M. Robb a créé une fausse impression en rejetant le fardeau sur les gouvernements provinciaux. C'est là que l'on

s'est toujours trompé. Je suis de l'avis de M. Jones que dans les provinces Maritimes il y a un million de personnes contribuant à l'entretien des bureaux de Winnipeg, et aux frais de publicité faits tout le long du réseau. Les chemins de fer Nationaux ne possèdent pas d'hôtel dans les provinces Maritimes. J'essai de vous tracer une idée du développement dans nos provinces. Vous vous demanderez ensuite comment il se fait que ces provinces se dépeuplent. Nous vous demandons d'établir une succursale ou un bureau d'administration chez nous, afin que vos fonctionnaires se familiarisent avec la situation; et alors vous serez en mesure de juger si la région mérite ou ne mérite pas d'être colonisée. Je suis d'avis que le pays est propre à la culture et à la pêche, s'il ne l'est pas à autre chose. Il peut se faire qu'on n'ait pas attiré l'attention de M. Robb sur la question comme on l'aurait dû. La population n'augmente pas aussi rapidement qu'elle le devrait. Il ne me semble pas juste de dire que le gouvernement provincial devrait s'occuper seul de la question et que les autres autorités ne devraient pas y porter beaucoup d'attention. Je crois que c'est le devoir du gouvernement fédéral et du chemin de fer National du Canada de voir à ce que justice soit rendue à toutes les parties du pays. On ne le fait pas aujourd'hui. On a dépensé des millions dans l'Ouest et seulement quelques milliers de dollars dans les provinces Maritimes. C'est la politique qui a été suivie depuis la Confédération, mais nous voulons que cet état de choses cesse. Nous voulons que les provinces Maritimes aillent de l'avant, et nous vous demandons d'y contribuer en y établissant un bureau pour étudier la situation.

M. ROBB: C'est très bien, et nous désirons vous aider. Nous vous enverrons un homme cette année, et si nous pouvons y établir un bureau nous le ferons.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas critiquer outre mesure, mais avez-vous un bureau dans l'Ontario?

M. ROBB: Non, et nous n'en n'avons pas dans Québec pas plus qu'ailleurs.

M. MACKINNON: Vous en avez un à Montréal?

M. ROBB: Oui, mais c'est le bureau chef du chemin de fer. Je ne veux pas en dire davantage à ce sujet maintenant; il nous faudra aller sur les lieux et en étudier les conditions.

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'une campagne de publicité dans les provinces Maritimes ferait beaucoup de bien, et vous ne pouvez pas vous y mettre trop tôt. Il y aurait beaucoup à dire en faveur de l'établissement d'un bureau en cet endroit afin d'y arrêter la dépopulation si possible. M. Robb nous dit qu'il va faire faire une enquête sur les lieux. Nous ferons notre possible pour vous aider, et vous pouvez être certain que nous appuierons avec enthousiasme tout projet préconisé par vous.

M. JONES: Il y a une autre question; il s'agit des fermes mises en valeur. Je peux dire que la ferme Biette ou les autres offertes en vente peuvent être facilement visitées. Je les connais toutes, et j'y conduirai tous ceux qui désireront les voir. On verra que 90 p. 100 de ces fermes sont propres à la culture, et que les colons qui s'y établiraient aujourd'hui y vivraient bien. Ce ne sont pas des fermes épuisées.

Dr BLACK: Nous verrons ce qu'il y a à faire à ce sujet.

M. JONES: Vous ne pourriez pas construire une maison, encore moins les granges et les dépendances pour le prix qu'on demande pour la ferme avec les bâtisses.

M. STEWART (Humboldt): Je ne veux pas que l'on pense, d'après ce que j'ai dit, que je ne désire pas voir les provinces Maritimes obtenir leur part légitime des choses auxquelles elles ont droit. Cependant je désire faire ressortir le point que ces provinces ne conviennent qu'à une catégorie de colons, c'est-à-dire à ceux qui disposent de capitaux pour l'achat de terrains. La déclaration de M. Jones

nous laisse entendre que ces terres se vendent bon marché. C'est à cela que je pensais lorsque j'ai demandé s'il y avait beaucoup de colons disposant de capitaux parmi ceux qui venaient s'établir au pays.

M. JONES: Il suffirait de $300 pour les lancer.

Sir HENRY THORNTON: Un colon n'achètera pas une terre avant de l'avoir vue et examinée.

Dr BLACK: Nous conseillons aux colons de ne pas acheter de terre dès leur arrivée au Canada. Nous tenons compte de la situation au point de vue du travail, du capital dont dispose le colon, et ainsi de suite. Nous essayons de les induire à travailler comme garçons de ferme pendant un an afin qu'ils se rendent compte de la situation et puissent décider où ils désirent s'établir. Nous utilisons les services des gouvernements provinciaux aussi bien que les nôtres pour placer ces colons sur des fermes. Nous avons placé autant de ces personnes dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard que nous l'avons pu.

M. STEWART (Humboldt): Je suppose qu'actuellement les meilleures places pour les garçons de ferme se trouvent dans l'Ontario et les provinces de l'Ouest.

Dr BLACK: Oui, et c'est là qu'on offre les meilleurs salaires.

M. JELLIFF: Je désirerais savoir si on a inscrit beaucoup de terrains comme accessibles aux colons.

M. ROBB: Nous avons inscrit environ 800,000 acres de terrain. Les paiements sont répartis sur une période de quinze ans, et nous n'exigeons que $50 comptant. Ensuite il doit payer les taxes.

M. STEWART (Humboldt): Est-ce sur une ferme de 160 acres?

M. ROBB: Oui, 160 acres.

M. MILNE: Pouvez-vous nous donner une idée de ce que représente en argent l'établissement d'un colon sur une ferme, ou est-ce trop demander à l'imagination?

M. ROBB: Non, nous avons fait ce calcul.

M. BLACK: Cette valeur a été établie à $700, mais je crois qu'actuellement ce chiffre est trop élevé.

M. JELLIFF: Demandez-vous plus cher pour votre terrain que les autres vendeurs?

M. ROBB: Non, moins.

M. JONES: Vous ne pourriez pas remplacer les bâtisses sur ces fermes pour le double de cet argent.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant une heure, avez-vous terminé l'étude de cet item?

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas encore abordé la question de la radiophonie, ça ne sera peut-être pas long.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être finir cela et permettre ensuite à M. Robb de s'en aller.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle partie de cet item est comprise par la radiophonie?

M. ROBB: $82,000 sur un total de $119,000.

Sir HENRY DRAYTON: Combien de l'argent dépensé pour la radiophonie l'a été à l'extérieur du Canada?

M. ROBB: On n'en a pratiquement pas dépensé en dehors du Canada.

Sir HENRY DRAYTON: Alors pourquoi ne pas l'inclure avec la publicité?

M. ROBB: Il est réparti entre les deux. Il s'agit de déterminer combien nous devrions...

Sir HENRY THORNTON: Je pourrais probablement répondre à cette question. Il s'agit de déterminer quelle partie des dépenses de radiophonie doit être

portée au compte du développement. Nous avons discuté cette question assez longuement, et en sommes venus à la conclusion que 25 p. 100 de ces dépenses doivent être portées au compte de la publicité et 75 p. 100 au compte de la colonisation et du développement.

Sir HENRY DRAYTON: Si nous ne dépensons aucune partie de cet argent aux endroits où nous touchons nos revenus...

Sir HENRY THORNTON: Il s'agit simplement d'une question de comptabilité.

Le PRÉSIDENT: Vous n'en tirez pas toujours profit au Canada. Vous dépensez votre argent sur la radiophonie au Canada, par exemple, et quelquefois les résultats se font sentir aux Etats-Unis. J'ai entendu parler l'autre jour d'une personne du sud des Etats-Unis qui, après avoir entendu une description de l'Ouest canadien par radio, décida de venir visiter le parc Jasper avec sa famille.

Sir HENRY DRAYTON: C'est là de la publicité. Votre exemple corrobore mon opinion qu'une plus grande partie de ces frais devrait être portée au compte de la publicité.

Sir HENRY THORNTON: J'en doute. Je ne sais trop si la proportion devrait être 25 et 75, ou 50 et 50, ou ce qu'elle devrait être, car c'est un domaine nouveau et nous n'avons pas encore de données certaines sur la valeur de l'irradiation comme moyen de colonisation et de développemet.

Sir HENRY DRAYTON: Pourquoi ne pas tout porter au compte de la publicité?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que ce service a un grand effet sur la colonisation et le développement. Prenons, par exemple, cette personne dont le président a parlé. Lors de sa visite au parc Jasper il aurait pu trouver le Canada de son goût et venir s'y établir.

Sir HENRY DRAYTON: Cela est guère possible.

Sir HENRY THORNTON: C'est fort possible.

Sir HENRY DRAYTON: Il semble que si nous étudions cette question du point de vue d'une répartition équitable...

Sir HENRY THORNTON: Cependant, telle a été notre décision au sujet des proportions.

Sir HENRY DRAYTON: Il me semble que l'on met un lourd fardeau sur les épaules du bureau de l'ndustrie et de la Colonisation en lui octroyant 75 p. 100 de ces frais. Supposons que nous vérifions ces chiffres un peu. Combien de ces frais sont attribuables à l'installation d'appareils sur les trains?

M. HENRY: Cet item ne comprend que les frais d'entretien, il n'y a rien, sir Henry (Drayton), pour l'installation des appareils.

Le PRÉSIDENT: Les appareils sont portés au compte du capital.

M. STEWART (Humboldt): Pour le service sur les trains?

M. ROBB: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Combien a-t-on dépensé pour les appareils?

M. HENRY: $51,000 en 1924.

Sir HENRY DRAYTON: C'est le coût total de l'installation des postes émetteurs et récepteurs.

M. ROBB: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas de chiffres pour l'entretien des postes sur les trains?

M. ROBB: Oui, et les dépenses de bureau et toutes les dépenses occasionnées par la radiophonie.

Sir HENRY DRAYTON: Combien en coûte-t-il pour maintenir ces postes sur les wagons?

M. ROBB: $46,000 pour les wagons formant partie des trains; cela comprend $9,000 pour les repas et les lits.

Le PRÉSIDENT: Est-ce pour l'année entière.

Sir HENRY DRAYTON: Cela comprend les repas et les lits du personnel préposé à ce service?

M. ROBB: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Ce revenu retourne au pays. Vous touchez cet argent.

Sir HENRY DRAYTON: Mais vos frais d'exploitation sont tels que vous ne faites pas d'argent.

Sir HENRY THORNTON: Non, mais cet argent n'est pas dépensé à l'étranger.

Sir HENRY DRAYTON: $46,000 pour les wagons. Quel est l'item général suivant? Parlez-nous de l'entretien des postes. Supposons que pour épargner du temps vous déposiez un état à ce sujet?

M. ROBB: Oui, je peux vous fournir un état de ces choses.

M. STEWART (Humboldt): Et donnez-nous dans l'item "Postes émetteurs", combien coûte chaque poste?

M. ROBB: Oui, je vous donnerai cela.

M. MACKINNON: Nous approuvons tous le service de la radiophonie, et je crois que nous devrions adopter l'item.

Le PRÉSIDENT: Nous n'adoptons pas d'item de cette manière.

M. STEWART (Humboldt): Nous pourrions peut-être poser quelques questions à ce sujet lorsque l'état sera déposé?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais M. Robb ne sera peut-être pas ici.

M. ROBB: M. Henry possède tous les renseignements requis.

Le comité s'ajourne.

SALLE DU COMITÉ, N° 429,

CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, le 7 mai 1925.

Le comité spécial permanent sur les chemins de fer Nationaux et la Marine Marchande s'assemble à 11 heures du matin, sous la présidence de M. W. D. Euler, président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à l'ordre s'il vous plaît, afin que nous puissions procéder; nous avons quorum. A une séance antérieure, on a proposé que nous tenions une conférence avec les deux chemins de fer et les fonctionnaires du ministère des Postes au sujet des contrats pour le transport des malles. Je crois que M. Stewart est l'auteur de cette proposition, et il désire nous en soumettre une autre ce matin à ce sujet.

M. STEWART (Humboldt): C'est vrai, monsieur le président. Je suis l'auteur de la proposition qui aurait autorisé les fonctionnaires du ministère des Postes à venir nous exposer leur point de vue, ce qu'ils n'ont pas pu faire l'an dernier. Cependant, après avoir discuté la situation avec certains d'entre eux, je crois comprendre qu'ils ne désirent pas être entendus maintenant. On m'a laissé entendre qu'il pourrait se faire qu'ils soient en état de nous dire, avant que le travail du comité soit terminé, ce qu'ils ont fait au sujet des recommandations contenues dans notre rapport de l'an dernier. Je recommanderai que la proposition antérieure soit annulée pour ces raisons.

Le PRÉSIDENT: Est-ce votre bon plaisir d'annuler la motion antérieure?

(La motion est adopté.)

Sir HENRY THORNTON: Me permettrez-vous de dire quelques mots, monsieur le président? Je voudrais simplement déclarer que les relations des chemins de fer Nationaux du Canada avec le ministère des Postes sont des plus amicales et des plus agréables, et, bien que nous essayons d'obtenir le plus de contrats possible pour nos lignes il n'est rien survenu de désagréable entre nous. Je veux que le comité sache que nos relations avec le ministère des Postes sont des plus harmonieuses, bien que nous fassions tout en notre pouvoir pour augmenter notre volume d'affaires.

M. STEWART (Humboldt): Sir Henry (Thornton, êtes-vous prêt à affirmer que les changements effectués au cours de l'année ont été satisfaisants.

Sir HENRY THORNTON: Ils ont été satisfaisants en tant qu'une chose imparfaite peut l'être. Nous essayons toujours d'augmenter le nombre de nos contrats, et naturellement ce n'est que de cette manière que nous progresserons.

M. STEWART (Humboldt): Mais les changements se sont effectués dans la bonne direction?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous procéderons maintenant que cette question est réglée. A la dernière séance nous avons étudié un item au bas de la page 20. Nous avons agi de la sorte afin de permettre à M. Robb de partir. Maintenant nous reprendrons l'ordre régulier. Nous nous étions arrêtés à la question "assurance", je crois.

M RINFRET: Quelle page est-ce?

Le PRÉSIDENT: Il y a deux item; un à la page 19, le n° 275, près du bas de la page et l'autre à la page 20, le n° 357. Si les membres du comité le veulent bien nous prendrons ces item. Avez-vous des questions à poser, ou préférez-vous que nous demandions à M. Henry de nous parler de ces questions.

M. STEWART (Humboldt): Il y a un troisième item, monsieur le président, au sujet de l'assurance; le n° 333, à la page 20.

Le PRÉSIDENT: Il y en a cinq en tout. Désirez-vous que nous les étudions en bloc, ou séparément?

M. HENRY: A ce sujet il y a deux explications qu'il serait bon de donner, l'une relativement à l'item 275, "Assurance sur les édifices et leur contenu"—les édifices par tout le réseau.

M. HARRIS: Il y a une forte augmentation?

M. HENRY: Oui, l'augmentation est considérable. Mais elle est attribuable au fait qu'en 1924 on a inclus sous ce chef le matériel des chemins de fer Nationaux, compris dans cette classification, qui n'était pas pleinement assuré.

M. KYTE: Portez-vous votre propre assurance?

M. HENRY: Elle est portée au compte de la compagnie.

M. HARRIS: Quelle partie de cette assurance est confiée à des compagnies de l'extérieur?

M. HENRY: Les compagnies de l'extérieur ne portent que $2,600,000 en tout.

Sir HENRY THORNTON: Je peux répondre à la question de M. Harris, et aussi, je crois, à celle que M. Kyte désire poser. Actuellement la compagnie du chemin de fer porte son assurance elle-même, sauf quelques petites polices qui ne sont pas encore écoulées, et qui le seront bientôt. La compagnie a pour politique de porter son assurance elle-même. (A M. Kyte)—Est-ce que cela répond à votre question?

M. KYTE: Oui.

M. HARRIS: Avez-vous établi une compagnie subsidiaire à cette fin?

Sir HENRY THORNTON: Non; nous avons un département auquel nous versons pratiquement les mêmes primes que lorsque nous étions assurés dans des

compagnies de l'extérieur, et ainsi nous accumulerons un fonds d'assurance. Ce fonds se chiffre actuellement à environ $5,000,000, je crois.

M. HENRY: $5,400,000.

Le PRÉSIDENT: Sous quelle forme?

Sir HENRY THORNTON: Ce fonds consiste surtout en bons de la Victoire et en obligations de tout repos. A ce sujet il est intéressant de remarquer que nos pertes par le feu se sont chiffrées à $679,000 en 1923, et à $420,200 en 1924, soit une diminution de $257,000. Le département de l'assurance s'occupe de la question assurance, et en même temps poursuit une campagne des plus actives par tout le réseau dans le but de diminuer les pertes par incendie.

M. HARRIS: Ce département en porte-t-il tous les frais?

Sir HENRY THORNTON: Oui, ils sont portés à son compte.

M. HARRIS: Pouvez-vous nous dire de combien cette propagande contre les incendies a augmenté les dépenses de la division de l'assurance?

Sir HENRY THORNTON: Je peux vous fournir les détails, mais en un mot je peux vous assurer que nous épargnons $1,000,000 par année du fait que nous portons nos propres assurances. Il est certain qu'en diminuant vos pertes par incendie vous augmentez votre fonds d'assurance. Nous avons des inspecteurs qui examinent les stations au point de vue sanitaire, et nous poursuivons sans relâche une campagne auprès des surintendants d'atelier afin qu'ils tiennent les bâtisses propres, qu'ils n'y laissent pas traîner de papier, et qu'en général l'ordre et la propreté y règnent comme dans leurs propres foyers, afin de prévenir les incendies. De même, nous améliorons de jour en jour nos moyens de combattre les incendies, nous augmentons le nombre des extincteurs, des barils d'eau, et autres choses de ce genre, et je puis dire qu'en général se poursuit une campagne active d'un bout à l'autre du chemin de fer dans le but de réduire les pertes causées par le feu. Nous continuons en même temps de porter au crédit de notre fonds les primes ordinaires ce qui nous permet d'accumuler graduellement un fonds, et viendra un jour où ce fonds pourra répondre amplement à toutes les pertes que nous pourrons éprouver de ce chef.

M. HARRIS: Ne croyez-vous pas que cette augmentation de 25 p. 100 soit plutôt excessive?

Sir HENRY THORNTON: Augmentation de quoi, M. Harris?

M. HARRIS: Dans le coût.

Sir HENRY THORNTON: M. Henry vient de vous expliquer cela en détails.

M. HARRIS: Il a donné quelques explications, mais pouvez-vous de quelque manière compléter ces explications?

M. HENRY: Cela est entièrement dû au fait que nous avons augmenté d'environ 30 p. 100 nos propriétés assurables.

M. STEWART (Humboldt): Vous voulez dire que vous avez modifié l'évaluation...

M. HENRY: Non. Autrefois les propriétés des chemins de fer Nationaux du Canada n'étaient pas assurées. Les pertes par le feu, lorsque nous en éprouvions, étaient tout simplement inscrites directement au compte des dépenses d'exploitation.

M. HARRIS: Vous avez parlé de cette augmentation de $2,000,000 et quelque chose du capital.

M. HENRY: Oh, non. Le montant des assurances inscrites dans des compagnies de l'extérieur, à la fin de l'année 1924, était d'environ $2,600,000.

M. HARRIS: Quel est le chiffre du capital avec ce qu'on y a ajouté?

M. HENRY: En chiffres ronds, je dirais qu'il était d'environ $90,000,000. Ce n'est qu'un chiffre estimatif; je ne me rappelle pas le chiffre exact.

M. HARRIS: En d'autres termes, vos propriétés assurées représentent $90,000,000 de plus que l'an dernier?

M. HENRY: Probablement.

Le PRÉSIDENT: Pour quel montant sont actuellement assurées vos propriétés?

M. HENRY: Environ $35,000,000.

Le PRÉSIDENT: Et seulement un peu plus de $2,000,000 dans des compagnies de l'extérieur?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et ce montant sera remplacé par votre propre système à mesure que ces polices prendront fin?

M. HENRY: Je crois qu'elles ont toutes pris fin à l'heure actuelle—au mois d'avril.

Sir HENRY THORNTON: Oui, je crois qu'elles ont toutes pris fin à l'heure actuelle.

M. MILNE: Depuis combien de temps accumulez-vous cette réserve de $5,800,000? Depuis combien de temps vous occupez-vous de cette entreprise d'assurance?

Sir HENRY THORNTON: M. Henry me dit que l'ancien Grand-Tronc—(s'adressant à M. Henry). Vous feriez peut-être mieux d'expliquer cela vous-même; vous pouvez donner plus de détails que je le puis moi-même.

M. HENRY: Je crois que l'ancien Grand-Tronc était assuré pour $1,300,000. En plus, l'ancien chemin de fer Canadian-Northern avait des assurances...

M. COOPER: Le montant n'était pas considérable; je pourrais dire qu'à la fin de 1922, le fonds était de $1,400,000.

M. HENRY: Tout compris?

M. COOPER: Tout compris.

M. HENRY: Du mois de mars 1923, pourriez-vous dire, jusqu'à date, le fonds d'assurance a été porté de $1,400,000 à $5,400,000.

M. MILNE: Cela m'a l'air bien satisfaisant.

Sir HENRY THORNTON: Cela a non seulement été une bonne affaire, mais cela nous a permis de porter plus de soin à ce qui nous intéresse constamment, l'investigation approfondie de toutes les pertes causées par le feu dans le but de les réduire au minimum.

Le PRÉSIDENT: Bien, sir Henry (Thornton), ce montant augmente très rapidement. Vous avez plus de $5,000,000; votre politique serait-elle d'augmenter constamment cette réserve, ou si, après avoir atteint un certain chiffre, vous réduiriez les primes?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que nous devons travailler le plus rapidement possible à augmenter ce fonds jusquau moment où nous pourrons être assurés d'une sécurité raisonnable, et alors nous pourrons commencer à réduire les primes inscrites aux comptes des dépenses, mais j'aimerais accumuler un fonds qui nous assurerait une protection suffisante contre toutes les pertes considérables que nous pourrions subir.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous en donner le montant approximatif?

Sir HENRY THORNTON: La chose est quelque peu difficile à indiquer. Je ne voudrais pas m'engager à m'en tenir à cette déclaration, mais faisant une simple supposition, je serais porté à croire que lorsque notre fonds aura atteint un chiffre de $10,000,000 à $15,000,000 nous pourrions commencer à réduire nos primes, mais je ne me sentirais pas complètement rassuré tant que nous n'aurons

pas atteint environ $20,000,000. Si je me rappelle bien le montant, la réserve d'assurance du chemin de fer de la Pensylvanie est d'environ $20,000,000. Je ne sais pas le chiffre de celle du New-York Central. Mais la plupart des chemins de fer qui s'occupent eux-mêmes de leur assurance ont accumulé un fonds assez considérable, et je serais porté à croire que lorsque nous aurons atteint les $15,000,000, nous pourrons commencer à réduire quelque peu les primes.

M. STEWART (Humboldt): Quel est le total des primes d'assurance, cette année?

M. HENRY: $1,652,169.

M. RINFRET: La plus grande partie de ce montant est payée à votre fonds?

M. HENRY: Oui.

M. RINFRET: Et je suppose que l'intérêt sur ce montant va à la réserve?

Sir HENRY THORNTON: A la réserve, oui.

M. STEWART (Humboldt): Augmenteriez-vous la réserve jusqu'à ce que le revenu qui en provient suffise pratiquement à payer l'assurance?

Sir HENRY THORNTON: Oui, de même que, peut-être, certaines primes moins considérables, mais je serais porté à croire que nous agirions sagement en persistant dans cette politique jusqu'à ce que notre fonds ait atteint un chiffre suffisant à assurer la protection.

Sir HENRY DRAYTON: Quel emploi faites-vous de ce fonds?

Sir HENRY THORNTON: La plus forte partie se compose de bons de la Victoire; pratiquement tout le montant est converti en bons de la Victoire. Tout est représenté en bons de la Victoire, plus environ $117,000 en espèces, montant qui, à l'heure actuelle, n'est pas encore placé, et l'intérêt d'environ $57,000. Vous pouvez voir que le capital actif de ce fonds est tout placé en bons de la Victoire.

Le PRÉSIDENT: Diriez-vous que vos pertes aux cours des deux dernières années—$420,000 et $600,000—indiquent une moyenne assez juste de ce à quoi l'on peut s'attendre, ou cette moyenne est-elle trop basse?

Sir HENRY THORNTON: Nos pertes par le feu?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Je serais porté à croire que ce montant de $420,000 représentant nos pertes par le feu l'an dernier devrait aller en diminuant, bien que vous ne puissiez jamais dire quand le malheur vous frappera, en dépit de tous vos efforts et de toutes les précautions que vous puissiez prendre, il peut arriver qu'une année vous ayez à subir des pertes absolument désastreuses.

Le PRÉSIDENT: Si vous portiez votre réserve à $20,000,000, le revenu devrait presque suffire à payer les primes?

Sir HENRY THORNTON: Oui, cela nous aiderait beaucoup. Qu'avez-vous demandé, M. Harris, je n'ai pas saisi votre question?

M. HARRIS: Prenez les deux ou trois années précédentes; pouvez-vous nous donner des chiffres pour ces années-là?

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai les détails que pour les années 1923 et 1924. Nous pourrions facilement vous donner les renseignements pour les années précédentes, je crois, si vous les désirez.

M. HARRIS: Cela n'est pas nécessaire, sir Henry, mais si vous aviez eu les renseignements sous la main, nous aurions peut-être aimé en prendre connaissance.

Sir HENRY THORNTON: Je serais porté à croire que ce devait être dans les $700,000, ou quelque chose comme cela.

M. JELLIFF: Quelle proportion de la valeur de la propriété représente l'assurance, est-ce à peu près la même que les autres compagnies?

Sir HENRY THORNTON: M. Henry peut répondre à cette question, je suppose.

M. HENRY: A peu près le montant de la perte en cas d'incendie; cela est basé sur la valeur.

Sir HENRY DRAYTON: Votre but, je suppose, est d'accumuler un fonds dont l'intérêt couvrirait en grande partie vos pertes par le feu?

Sir HENRY THORNTON: Il y a un autre aspect très important qu'il ne faut pas perdre de vue et c'est le fait que l'on ne s'imagine pas le montant d'argent que l'on peut économiser grâce à une campagne constante portant sur la nécessité de prévenir les incendies aux gares éloignées des centres, dans les usines et autres endroits de ce genre, et il est tout aussi important de prévenir l'incendie qu'il est important d'accumuler un fonds qui remboursera les pertes par le feu lorsque ces pertes se produiront—et même bien plus important.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions que l'on ne trouve pas dans l'item n° 275?

M. HENRY: Dans l'item n° 414, Assurance, il y a une augmentation considérable. Cette augmentation est d'environ $162,000, en grande partie due au fait que nous avons en mains un approvisionnement de charbon plus considérable, et l'assurance de ce chef a été augmentée d'environ $150,000.

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

M. RINFRET: Je suppose que ce fonds est utilisé d'après le même principe que l'item précédent?

M. HENRY: Oui. Dans un fonds du même genre.

M. STEWART (Humboldt): Le montant que l'on indique pour les pertes causées par le feu n'est pas entièrement dû à l'entretien de la Voie et des Constructions?

M. HENRY: Non, c'est le perte totale.

M. STEWART (Humboldt): Et $1,400,000?

M. HENRY: $1,652,000, c'est le total des primes.

M. STEWART (Humboldt): De sorte que la réserve a été augmentée d'environ $1,000,000?

M. HENRY: Oui, plus les intérêts.

Sir HENRY DRAYTON: Cela est satisfaisant et indique une bonne politique.

Sir HENRY THORNTON: Naturellement, je ne voudrais jamais accepter comme satisfaisant ce qui ne serait pas une complète indemnité de la perte par le feu, mais lorsque nous constatons une perte totale par le feu de $420,000, je crois que le montant n'est pas si considérable, étant donnée l'importance de cette entreprise.

Le PRÉSIDENT: Très bien, passons maintenant à la page 20, Dépenses d'exploitation du chemin de fer et Entretien du Matériel.

Sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, j'aimerais à vous faire part du fait que nous avons un caucus aujourd'hui à 11 heures, et que j'ai attiré l'attenton du ministre sur ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Que suggérez-vous, sir Henry?

Sir HENRY DRAYTON: D'ordinaire les comités ne sont pas censés se réunir lorsque les partis sont en caucus, ou si les comités sont en séance, ils ajournent.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que l'un quelconque d'entre nous savait qu'il devait y avoir un caucus.

Sir HENRY DRAYTON: J'ignore qui a commis l'oubli, mais l'avis a été publié il y a quelques jours.

Le PRÉSIDENT: On n'envoie pas un avis d'un caucus conservateur au président de ce comité.

M. KYTE: D'ordinaire on avertit M. Todd. Je lui ai parlé au téléphone avant-hier et ai appris de lui qu'il n'avait pas reçu l'avis.

Le PRÉSIDENT: Personne, du président du moins ou du comité, ne désire tenir uune séance de comité alors que tous les membres ne peuvent y assister, mais il est plutôt embarrassant d'avoir fait venir ici les représentants des chemins de fer et de ne pas nous mettre à l'œuvre. J'accepte d'avance ce que le comité décidera de faire. Le caucus doit se tenir à 11.30 heures.

Sir HENRY THORNTON: Quant à nous, messieurs, nous sommes des mieux disposés à nous mettre à la disposition du comité, et si vous vous trouvez dans cette nécessité, nous en prendrons gaiement notre parti.

M. STEWART (Humboldt): Je crois qu'il est bien regrettable d'avoir fait venir ici ces représentants des chemins de fer par suite d'un malentendu, mais d'un autre côté je ne crois pas que pendant qu'un des partis est en caucus, il serait juste de continuer nos travaux d'investigation.

Le PRÉSIDENT: Il nous serait préférable de décider si nous devons continuer nos travaux jusqu'à l'heure à laquelle doit avoir lieu le caucus puis ajourner, ou d'étudier certaines de ces questions maintenant, et si quelqu'un désire y revenir plus tard il pourra le faire.

M. KYTE: Nous pourrions continuer jusqu'à 1 heure.

Sir HENRY DRAYTON: Je vais vous soumettre une suggestion pour aider à trouver une solution, continuons nos travaux et nous aurons le droit de revenir sur les questions sur lesquelles nous désirerons revenir dans la suite. Je crois que nous économiserons ainsi beaucoup de temps.

Le PRÉSIDENT: Pourvu que vous ne désiriez pas revenir sur toute la matière, item par item.

Sir HENRY DRAYTON: Si l'on s'en tient à ma suggestion, on économisera beaucoup de temps et c'est une manière de trancher la question.

Sir HENRY THORNTON: J'ai une suggestion qui pourrait, je crois, nous aider quelque peu. Si dans les discussions subséquentes il se trouve quoi que ce soit, en aucun temps, que sir Henry désirerait approfondir, l'un quelconque de nos représentants se mettra à sa disposition au moment qui lui conviendra et lui donnera le renseignement qu'il désire obtenir, et cela pourra faire partie du procès-verbal, du moins à notre point de vue.

Sir HENRY DRAYTON: Abordons n'importe quelle question unique que vous désirez étudier maintenant.

Le PRÉSIDENT: Si nous devons étudier ces divers item aujourd'hui, et si les autres membres du comité ne sont pas satisfaits ce sera une perte de temps si les membres qui ne seront pas ici désirent revenir sur toute la question.

Sir HENRY DRAYTON: Pour ne pas perdre de temps, continuons nos délibérations, quitte à revenir sur ce qui est faux ou que nous croyons faux.

M. KYTE: Nous n'aimerions pas à revenir sur chacun des item. Continuons et voyons ce que nous pouvons faire.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Prenons à la page 20, le premier item sous la rubrique Entretien du Matériel, n° 301, Surintendance. Je vois que cet item est un peu moins considérable, mais bien peu.

M. STEWART (Humboldt): Monsieur le président, j'aimerais, si vous me le permettez, faire ici une remarque. Je tiens à la main une lettre qui a été adressée à un député qui n'est pas membre de ce comité. Cette lettre est écrite par le secrétaire d'une certaine succursale de l'Association Internationale des machinistes. A moins que le comité ne le désire, je crois qu'il serait tout aussi bien de ne pas dévoiler les noms, parce qu'il s'agit d'une lettre personnelle. Ce député avait l'intention de soulever cette question lors de l'étude du Budget, mais nous gagnerions du temps et serions plus satisfaits si nous obtenions une

déclaration directe de sir Henry Thornton en réponse à certaines questions que soulève, dans sa lettre, le secrétaire de la succursale dont je viens de parler. Si le comité me le permet, je vais lire cette lettre.

Le PRÉSIDENT: Très bien, lisez.

M. STEWART (Humboldt):

" EDMONTON, ALBERTA, le 9 avril 1925.

M. KELLNER, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa.

Cher monsieur:—Une question qui attire de l'attention à l'heure actuelle est celle qui se rapporte aux supposés gages élevés des employés de chemins de fer. Comme employés d'usines nous sollicitons votre appui pour nous aider à obtenir des gages plus élevés proportionnés à notre entraînement nécessaire et à notre responsabilité journalière. Les faits suivants indiqueront nos sentiments sur la question.

Pendant les quatre dernières années les équipes des principales usines ont travaillé pendant un temps abrégé avec des périodes de chômage prolongées à chaque saison la plus rapprochée de la fête de la Confédération; nos gages ont été réduits de 15 cents l'heure durant cette période. Pendant plusieurs mois on nous permet de travailler seulement trois jours par semaine. Aujourd'hui, la moyenne de nos gages pour une période de quinze jours est moins de $60. Si vous êtes intéressé au bien-être des chemins de fer nationaux nous suggérerions que vous fassiez une enquête quant au nombre excessif de fonctionnaires partout dans le système, et dans chaque département. Les prix exorbitants payés pour des articles achetés de compagnies telles que McAvity, etc. La duplication d'usines à plusieurs endroits, etc., etc. Nous sommes d'avis que si les politiciens se servaient de leur influence dans le sens d'une amélioration de la condition de l'existence des travailleurs moins bien payés, au lieu d'acculer constamment les plus faibles au pied du mur, le résultat serait bienfaisant pour le pays comme tout.

Espérant que vous étudierez cette question."

J'ai aussi une autre déclaration qui touche à une différente classe de main-d'œuvre, mais je crois que si sir Henry faisait une déclaration compréhensive au sujet de ces lettres, il serait fort opportun qu'il le fasse. Dans l'intervalle, si vous me permettez de lire cette autre lettre, je la lirai. Je constate en passant que c'est simplement la copie d'une lettre, et elle est adressée à sir Henry Thornton, gérant général des chemins de fer Nationaux et à d'autres, par le secrétaire du Conseil des Métiers et du Travail de Hamilton, en date du 2 mai 1925. Cette lettre se lit comme suit:

" HAMILTON, ONT., le 2 mai 1925.

Cher monsieur:—A une réunion du Conseil susmentionné tenue le 2 mai 1925, j'ai reçu des instructions d'attirer votre attention sur les gages excessivement bas, vingt-cinq (25) cents de l'heure qui sont payés à des manœuvres qui ont été embauchés récemment pour travailler à la construction d'une table tournante, entreprise dirigée par le département des ponts et constructions de la division 17 à Hamilton.

Ces hommes travaillent huit heures par jour, ce qui fait une somme de gages de deux dollars par jour. Bien que nous sommes parfaitement au courant de la dépression industrielle intense qui existe dans cette localité et qui crée un problème de chômage sérieux, on ne devrait pas en profiter pour engager la main-d'œuvre au taux mentionné, et nous sommes d'avis

que l'opinion publique dans ce pays n'est pas en faveur du paiement de gages qui ne pourraient, même avec la plus vive imagination, être appelés des gages suffisants à la subsistance.

Ce conseil apprécie pleinement la difficulté qui confronte l'administration des chemins de fer nationaux dans les efforts qu'elle déploie pour placer sur une base économique solide un système qui a été presque ruiné par l'inefficacité de ses propriétaires particuliers. Mais nous soutenons qu'un taux de gages raisonnable devrait être payé à ses employés, et nous espérons que vous vous occuperez sincèrement de la réalisation de cet objet."

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous dire quelque chose, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Eh bien, monsieur le président, je suis naturellement très reconnaissant à M. Stewart pour avoir soulevé cette question, parce qu'elle découvre un champ plutôt compréhensif. Les lettres elles-mêmes ont une teneur plus ou moins générale, conséquemment ma réponse, à défaut d'information plus détaillée, devra nécessairement être générale aussi.

M. STEWART (Humboldt): Voulez-vous me permettre de mentionner ici que mon intention, en saisissant le comité de ces lettres, n'est pas de traiter de questions individuelles aujourd'hui, mais simplement de considérer dans leur ensemble les déclarations qui ont été faites.

Sir HENRY THORNTON: En premier lieu, en ce qui concerne le taux de 25 cents de l'heure, je comprends que c'est le taux qui est payé pour le travail occasionnel, et le taux payé pour le travail occasionnel sur tous les chemins de fer dépend naturellement du rapport qu'il y a entre l'offre et la demande. Quelquefois, le taux est de 25 cents de l'heure, quelquefois beaucoup plus que cela. Pour notre travail occasionnel nous avons généralement payé un taux qui serait suffisant pour attirer la main-d'œuvre.

Je crois que l'on pourrait discuter honnêtement si, indépendamment du prix courant de la main-d'œuvre, aucune corporation devrait payer un taux aussi bas que 25 cents, particulièrement étant donné le niveau du coût de la vie qui prévaut à travers le Canada. Voilà un point de vue auquel ma sympathie est acquise. Mais, d'une manière générale, quoi qu'il en soit, nous avons payé le taux courant dans les différents centres en ce qui concerne ce qui est appelé le travail occasionnel. Je ne sais pas si je pourrais dire beaucoup plus sur ce sujet. Maintenant, pour ce qui est du temps abrégé...

M. STEWART (Humboldt): Voici une déclaration détaillée des accusations dans cette lettre.

Sir HENRY THORNTON: Oui. Maintenant, en ce qui concerne le temps du travail abrégé, cela veut dire réellement la continuité du travail et c'est une question qui occupe depuis quelque temps l'attention des officiers de chemins de fer sur tout le continent nord-américain. La pratique dans le passé et aujourd'hui veut que dans les périodes où les temps sont durs et les recettes basses, une compagnie de chemin de fer réduise le personnel dans ses usines, diffère les réparations qui peuvent être ajournées, et en général cherche à tailler sa robe selon le drap qu'elle peut avoir en main. Cela veut dire que des usines sont soumises au régime du temps abrégé et les hommes plus jeunes sont congédiés, ce qui n'est pas une bonne pratique. C'est une pratique qui engendre du malaise, cause de la détresse à nos employés, et en général produit un mauvais effet sur le district comme tout. Conséquemment, nous cherchons de concert avec d'autres compagnies de chemins de fer à organiser notre travail d'usine de manière à éliminer autant que possible ce qui pourrait être appelé le travail spasmodique, et de promouvoir la continuité du travail afin que tout homme qui travaille dans nos usines, à l'exception de la main-d'œuvre occasionnelle que nous engageons un mois et libérons le mois suivant, les équipes permanentes dans nos usines, seront assurées chaque mois de l'année de gages certains.

L'Union des machinistes et nous-mêmes travaillons la main dans la main dans le but d'établir dans quelle mesure nous pouvons réaliser ce projet. Une de nos dernières démarches en ce sens est l'inauguration du système généralement connu sous le nom de projet d'usine coopérative Baltimore et Ohio. Il y a environ un an l'Union des machinistes s'est adressée à moi avec l'idée d'inaugurer ce projet dans nos usines. Il comportait un plus grand rendement dans nos usines, au moyen d'un travail plus efficace de la part des travailleurs eux-mêmes, une meilleure organisation du travail de l'usine, et naturellement la continuité du travail. Ce projet fut mis à l'essai sur le chemin de fer Baltimore et Ohio et a remporté un succès marquant. Nous avons étudié la question avec l'Union des machinistes, et cette organisation a mis à notre disposition un examinateur qui était un homme très intelligent, bien disposé et capable, et après avoir étudié le projet nous avons décidé qu'il valait certainement la peine d'être mis à l'essai. Nous avons perfectionné les détails, et nous avons appliqué le projet à nos usines à Moncton à la suite d'une conférence avec l'Union. Le système ne fonctionne que depuis quelques mois, mais tous les rapports que j'ai jusqu'à présent indiquent que tout marche très bien, et nous l'appliquerons aussi rapidement que possible à nos autres usines.

Nous travaillons en parfaite harmonie sous ce rapport avec l'Union elle-même et les employés. Je mentionne simplement ceci pour faire voir que nous reconnaissons l'importance de maintenir la continuité dans le travail de nos employés, et en deuxième lieu, que cette question fait l'objet de notre sérieuse considération.

Une autre question qui a fait le sujet de plaintes dans le passé, et avec raison, a trait à l'attribution de travail à des firmes étrangères qui réparent les wagons, à des manufacturiers de wagons, quand nous travaillons pendant une période de temps abrégé dans nos propres usines. J'ai dit, en tant qu'il s'agit d'une politique, que nous ne donnerions pas du travail à des firmes étrangères aussi longtemps que nos propres usines étaient soumises au régime du temps abrégé, ou étaient en état de faire ce travail. Si en aucun temps le travail dépassait la puissance de rendement de nos usines, alors naturellement nous serions parfaitement justifié de demander à des firmes étrangères de prêter main forte. Mais aussi longtemps que la puissance de rendement de nos usines n'est pas utilisée à sa pleine valeur il importe que nous prenions soin de nos hommes et leur donnions tout le travail que nous avons à faire.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Pardonnez-moi si je vous interrompts. C'est là où l'auteur de la lettre a fait allusion à des contrats, adjugés à McAvity, était-ce?—R. (Sir Henry Thornton). Je ne connais pas le détail de cette affaire. Je vais prendre cette lettre et l'examiner en détail ensuite, M. Stewart; je parle seulement de façon générale maintenant; et tout ce que je peux dire, en regard du principe que nous appliquons et que personne, je crois, ne peut mettre en doute, c'est que nous devons faire fonctionner nos usines jusqu'à leur pleine puissance de rendement. Si nous avons une usine qui ne peut faire du travail à aussi bon marché qu'une firme étrangère, alors il nous faut corriger cela, en trouvant un moyen quelconque de réduire le coût, mais parlant de façon générale, je crois que notre première obligation touche à nos employés et nous ne devons rien négliger pour leur assurer un emploi continu.

Maintenant l'autre accusation qui est portée relativement aux officiers superflus, est tellement générale qu'il est presqu'impossible pour moi d'y répondre. Tout ce que je peux dire c'est que la tête dirigeante du service de l'exploitation est M. S. J. Hungerford, un homme avec une réputation bien établie comme officier d'exploitation au Canada, qui jouit de la confiance et du respect des personnes intéressées dans le domaine des chemins de fer, et je doute beaucoup s'il permettrait dans l'accomplissement de ses devoirs la présence

d'officiers superflus dans les usines. Ce n'est pas une chose rare pour un ouvrier qui ne connaît peut-être pas tout ce que les membres des bureaux exécutifs connaissent, de dire que des officiers superflus sont employés. Et d'autre part, il n'est pas du tout inusité pour des officiers des bureaux exécutifs de sentir qu'un nombre excessif d'hommes sont employés, mais cette accusation est une question que je laisserais entièrement au chef responsable de ce service, car j'ai une confiance parfaite dans sa capacité et son désir d'économiser. Toutefois, c'est une de ces questions, qui, ayant été portée à notre attention, sera naturellement étudiée.

Le président:

Q. Est-ce que ces hommes qui ne reçoivent que 25 cents l'heure seraient seulement des employés d'occasion?—R. Je comprends qu'ils doivent être de cette catégorie. Je m'imagine qu'ils sont des employés d'occasion.

Q. Sans étude, ces gages paraissent trop bas.—R. Oui, ils le semblent. J'ai toujours admis cela, mais malheureusement je suis quelquefois entre deux feux. Je suis pris entre deux meules. Je suis influencé par le désir de payer des gages équitables, et d'autre part, je suis constamment pressé de réduire nos dépenses, et il n'est pas toujours facile de suivre une ligne absolument droite.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Envisageons la question de cette manière: on a fait allusion à un travail particulier en cet endroit. Je ne me souviens pas ce que c'était, mais apparemment ce travail se faisait sous la surveillance de votre propre personnel. Si le travail était exécuté au contrat, le prix du contrat serait basé sur le prix de la main-d'œuvre qui s'offrirait à cette époque?—R. Sans doute.

Q. Et si l'entreprise était accomplie au contrat, vous n'auriez aucun contrôle sur le prix payé, de sorte que si vous faisiez le travail à aussi bon marché qu'au contrat, il vous faudrait embaucher la main-d'œuvre au prix requis pour l'obtenir.—R. Oui; bien qu'il soit discutable que cela s'applique tout à fait avantageusement cette année, et peut-être pas l'an prochain. Et il vous faut toujours vous rappeler ceci: on a calculé que chaque fois que vous libérez un homme—c'est-à-dire, l'employé de chemin de fer ordinaire—vous perdez de $50 à $500. Cette situation a été étudiée très soigneusement par le comité des détenteurs de polices de la compagnie d'assurance-vie Metropolitan. Les renseignements recueillis ont été publiés sous forme de livret et les problèmes ouvriers des chemins de fer y sont discutés. Ce comité a travaillé aussi en collaboration avec les unions ouvrières, et ils ont calculé que chaque fois que vous vous dispensez des services d'un employé vous perdez de $50 à $500.

Le président:

Q. Est-ce à cause du coût de l'entraînement de l'employé?—R. Oui, parce que nonobstant le rang inférieur que cet employé peut occuper ou la simplicité de son travail, il vous faut toujours dépenser un certain montant d'argent pour l'instruire; et quand après l'avoir instruit et qu'il se soit familiarisé avec son travail, vous le laissez partir, alors vous dites adieu à l'argent que vous avez dépensé pour son instruction. Alors, il y a un champ d'économie très productif auquel j'ai fait allusion à une des séances précédentes du comité quand j'ai parlé de l'importance de maintenir la continuité du travail des employés de chemins de fer. Le manque de continuité a été un des fléaux du travail des employés de chemins de fer.

M. Stewart (Humboldt):

Q. Les employés de chemins de fer entraînés ne constituent pas un produit principal sur le marché ouvrier, comme le sont les instituteurs, peut-être.—R. Eh bien, il y a un certain nombre de cheminots d'un caractère flottant. Il y a toujours un certain nombre de conducteurs, d'ingénieurs et de machinistes, et

d'autres personnes que vous pouvez employer, mais malheureusement, très souvent ce sont des hommes qui pour une raison ou une autre, une bonne raison, ont été congédiés par quelqu'autre compagnie de chemin de fer. Il vaut beaucoup mieux prendre un homme à votre service et le retenir jusqu'à ce qu'il meurt, si vous le pouvez. C'est de l'argent épargné pour la compagnie de chemin de fer, même si vous êtes obligé de payer quelque chose pour agir de la sorte.

Le PRÉSIDENT: Je m'imagine que les cas auxquels vous faites allusion, M. Stewart, se rapportent à la main-d'œuvre ordinaire; la main-d'œuvre payé 25 cents de l'heure.

M. STEWART (Humboldt): Cette question est indépendante de l'autre. Je jugerais d'après la teneur de la lettre qu'il s'agirait de main-d'œuvre ordinaire.

Sir HENRY THORNTON: M. Stewart, M. Henry attire mon attention sur le fait que le taux de 25 cents auquel vous faites allusion s'appliquait peut-être aux membres d'une équipe supplémentaire, qui, quoiqu'ils ne recevaient que 25 cents de l'heure, sont pensionnés aux frais de la compagnie, moyennant un très petit déboursé dans des abris temporaires ou des chars-pensions. Il s'applique probablement à une telle situation.

M. STEWART (Humboldt): La lettre ne le dit pas spécifiquement.

Sir HENRY THORNTON: Bien, cela peut être une explication. Je ne sais. Cependant, d'un autre côté, il est absolument juste de dire que parfois, et même très souvent, il est beaucoup mieux pour les hommes de vivre dans leur propre foyer, dans un milieu riant, sain et agréable, que de vivre dans un wagon.

Le PRÉSIDENT: Mais cela peut expliquer le fait du taux moins élevé.

Sir HENRY THORNTON: Cela peut l'expliquer dans ce cas.

M. RINFRET: De toute façon, cela expliquerait beaucoup de ces cas.

Sir HENRY THORNTON: Oui, il y a sans doute des cas semblables.

M. STORK: Pensez-vous, sir Henry, qu'il y ait une tendance allant grandissant pour considérer le travail sur les chemins de fer comme étant une occupation à la saison? Voici ce que je comprends: peut-être que c'est plus général dans l'est, mais durant l'hiver, avec les orages, la neige et autres intempéries, les travailleurs sur les chemins de fer sont occupés d'une manière continue, tandis que durant l'été, alors que les camions et les automobiles et autres véhicules du même genre entrent en concurrence avec les voies ferrés, il y aurait une tendance vers la réduction des employés ou du travail à faire?

Sir HENRY THORNTON: Monsieur Stork, dans l'industrie ferroviaire nous ne pourrons jamais nous dispenser des travaux à la saison. Prenons la situation en Canada: il est clair que nous devons employer et que nous employons plus d'hommes durant le printemps l'été et l'automne, alors que nous regréons nos voies ferrées, que durant l'hiver, à part les tempêtes de neige venant de temps en temps; en hiver nous ne pouvons faire beaucoup de travaux sur la voie; nous ne posons pas de rails; nous ne pouvons poser de ballast, ni renouveler les ponts ou d'autres ouvrages du même genre, travaux qui doivent nécessairement se faire durant l'été. Et cela signifie que nous devons nécessairement employer plus d'hommes durant l'été qu'au cours de l'hiver. On ne peut faire autrement. Mais il arrive ordinairement que nous avons un certain nombre d'hommes vivant dans leur village qui travaillent pour nous durant l'été, et qui vont dans les bois ou trouvent d'autres occupations pour l'hiver; ce sont des travailleurs à la saison, mais on peut qualifier leur emploi comme étant fixe à la saison; il y aura donc toujours une certaine somme d'emploi à la saison sur les chemins de fer, et on ne peut faire autrement, surtout avec notre climat.

M. STEWART (Humboldt): Ces hommes qui ont ainsi un emploi fixe à la saison, comme vous dites, reçoivent-ils le taux régulier de salaire reconnu par l'Union?

Sir HENRY THORNTON: Oh! oui. Je parle maintenant de nos équipes régulières sur la voie. Ces hommes reçoivent le taux de l'Union pendant qu'ils travaillent.

M. STEWART (Humboldt): Ils tombent dans cette même classe?

Sir HENRY THORNTON: Non; cependant, prenons nos équipes supplémentaires, quand nous avons de forts travaux pour le ballast, pour la pose des rails, ce qui nécessite leur emploi, vu que ce genre de travail dépasse la capacité de l'équipe régulière, nous avons des équipes volantes et des équipes supplémentaires qui vont d'un endroit à un autre sur le chemin de fer; parmi ces hommes, quelques-uns peuvent être à l'ouvrage occasionnellement, mais la plus forte partie sont parmi ceux que je viens justement de mentionner en réponse à M. Stork.

M. STEWART (Humboldt): Mais ils sont engagés aux prix courants suivant le marché du travail?

Sir HENRY THORNTON: Bien, s'ils ne travaillent pas régulièrement, s'ils sont admis par-ci par-là au cours d'une saison ou d'une saison à une autre, ils reçoivent probablement le salaire courant, quel qu'il soit; mais je veux faire entendre clairement que nous nous efforçons autant que possible d'éliminer les emplois occasionnels, bien que nous ne puissions le faire entièrement, et c'est là une question signalée spécialement à l'étude attentive de tous les officiers de chemins de fer dans tout le continent de l'Amérique du Nord. En Angleterre, la situation est tout à fait différente. Il n'y a pas de ces fluctuations comme nous en avons en Canada, parce que le trafic est moins sujet aux variations de saison et qu'il n'y a pas d'interruptions dues au climat en Angleterre; on peut tout aussi bien, et même mieux, poser une voie ferrée en décembre et janvier que dans les mois de juin et juillet. La situation est donc tout différente. Dans les états du sud des Etats-Unis, je suppose qu'il n'y a pas de fluctuations saisonnières comme nous en avons en Canada à cause du climat.

M. JELLIFF: Il y a certaines occasions où vous gardez le personnel au complet, alors qu'il n'y a pratiquement pas d'emploi au cours de l'hiver?

Sir HENRY THORNTON: Non, toutes nos équipes de voie sont réduites durant l'hiver au minimum nécessaire pour la sûreté de la voie. En hiver, on peut réduire une équipe au contremaître avec un homme, lorsque le trafic est peu dense et relativement peu important; mais sur la ligne principale, il faut une plus forte équipe pour voir aux cas d'urgence, faire la patrouille de la voie et voir à tenir les structures de voie propres au trafic.

M. JELLIFF: Voulez-vous nous dire quels sont les salaires payés aux surintendants d'ateliers?

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons vous donner un exposé général de la manière dont ce service fonctionne. M. Henry va prendre note de cette demande.

M. STEWART (Humboldt): La déclaration que le président a faite, sir Henry, donne une idée de l'importance des relations entre le travail syndiqué, les unions ouvrières, et la compagnie. Vous avez eu des relations très satisfaisantes entre le personnel et la compagnie. Peut-être que sir Henry voudra nous faire une déclaration générale sur ces relations de la compagnie avec le travail syndiqué.

Sir HENRY THORNTON: Pour revenir à ce cas en particulier, en réalité, je suis surpris que cette plainte ne me soit pas parvenue par l'intermédiaire ordinaire des unions ouvrières, c'est-à-dire par l'entremise des officiers spéciaux de l'Union des machinistes. Ordinairement, les officiers des unions ouvrières répudient toute tentative de la part de leurs subordonnés de traiter les questions ouvrières autrement que suivant le mode accepté. Bien que personnellement je sois toujours prêt à recevoir les plaintes de toute manière, je n'ai reçu aucun avis quelconque de la part des officiers de l'Union des machinistes qu'il y avait des plaintes au sujet de ces questions que vous avez portées à mon attention; c'est pourquoi je suis resté assez surpris.

D'une manière générale, je puis dire en toute sûreté que nos relations avec les diverses unions ouvrières sont des plus cordiales et très amicales. Je ne connais aucune controverse sérieuse. Nous avons certes nos discussions de temps en temps ainsi que des différences d'opinion. Ces différends légers ont été invariablement réglés jusqu'à présent au moyen d'une discussion amicale ou de négociations, de sorte que je ne connais aucune cause de discorde avec les unions ouvrières comprenant des hommes à notre emploi, ni avec quelque division de nos employés. Les officiers exécutifs des unions ouvrières viennent à Montréal de temps à autre, et fréquemment se rendent me voir, et nous avons généralement des discussions amicales, même s'il ne se trouve aucun sujet de dispute. Même l'autre jour, le grand maître de la Fraternité des mécaniciens de locomotives a passé tout un après-midi à mon bureau. Chose singulière, il était mécanicien de locomotive sur le chemin de fer de Long-Island alors que j'en étais le surintendant, et nous avions l'habitude de nous rencontrer à New-York pour discuter des questions ouvrières, et dernièrement il est venu à mon bureau à titre de chef de son syndicat pour me voir comme président du National-Canadien, et nous avons encore eu une discussion ensemble.

M. STEWART (Humboldt): Etes-vous encore membre d'une union, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Je n'appartiens qu'à un seul syndicat. Je suis fier de dire que je suis membre de l'Union nationale des employés de chemins de fer d'Angleterre. Lorsque je suis parti d'Angleterre les membres m'ont nommé membre honoraire de l'union, mais cela ne m'a pas exempté d'avoir à travailler plus de huit heures par jour. Je crois pouvoir déclarer en toute sûreté que nos relations avec les unions ouvrières ont toujours été particulièrement cordiales.

M. MILNE: Si cela ne prolonge pas trop la discussion, pouvez-vous nous renseigner sur les conditions à Moncton où vous persistez à maintenir le plan Baltimore et Ohio?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que la meilleure chose à faire serait de vous donner un exposé de ce plan et ce qu'il peut accomplir. Et de plus, je ne suis pas certain que cela peut vous intéresser, mais si vous le désirez, je serais heureux de vous envoyer le capitaine Byer, examinateur pour l'Union des Machinistes, qui pourrait vous dire lui-même tout ce qui concerne la situation. Je crois que vous le trouverez très intéressant, et aussi qu'il sera heureux de venir.

Le PRÉSIDENT: Il lui faudra venir ici de Moncton?

Sir HENRY THORNTON: Non, pas nécessairement. Il voyage beaucoup. Il va sur presque tout le territoire des Etats-Unis et du Canada, mais vous ne pouvez trouver un meilleur homme que le capitaine Byer pour vous expliquer la situation; il pourra vous faire un exposé que je pourrais faire difficilement.

M. ROBICHAUD: Monsieur le président, serait-il possible que cette question du travail non classé soit remise à demain? J'ai quelques lettres à ce sujet, et en regardant mes dossiers, je ne puis en trouver qu'une partie. Je voudrais les avoir toutes par devers moi afin de discuter cette question de nouveau devant le comité.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrons y revenir à la prochaine réunion. Nous ne siégerons peut-être pas demain. Allons-nous prendre le numéro suivant, 302?

Sir HENRY THORNTON: Ai-je suffisamment répondu à votre question, monsieur Stewart?

M. STEWART (Humboldt): Je le crois, sir Henry, bien qu'il reste une ou deux accusations dans cette lettre qui demanderaient une réfutation.

Sir HENRY THORNTON: Par exemple: "Les gages des hommes sont trop bas." Cette affirmation est bien vague.

M. STEWART (Humboldt): Oui, il n'y a rien de précis

Sir HENRY THORNTON: Deuxièmement: Le personnel des principaux ateliers a travaillé peu d'heures pendant les quelques dernières années." Je crois avoir parlé de cela. Troisièmement: "Beaucoup de temps perdu chaque fête légale." C'est pratiquement la même chose. "Les gages ont été réduits de quinze sous de l'heure au cours des quatre dernières années." Bien, j'en doute, et il me faudra vérifier cela. Je ne puis le dire de mémoire, mais je ne puis croire que la chose soit vraie. Cinquièmement: Pendant plusieurs mois nous n'avons pu travailler que trois jours par semaine." C'est la même chose. "Le salaire moyen pour un demi-mois est de moins de $60." Cette affirmation est dans la même catégorie que les quatre autres. Il y a la réduction de quinze sous de l'heure qu'il me faudra vérifier afin de voir ce qui en est.

M. STEWART (Humboldt): Il a été suggéré il y a quelques minutes que vous pourriez apporter un état général des salaires dans les ateliers. Etait-il question des surintendants seulement ou bien plutôt des hommes?

M. JELLIFF: On pourrait étendre la portée de cette demande et je suggère que le renseignement soit plus complet.

Sir HENRY THORNTON: S'ils veulent dire que le salaire de la moitié d'un mois est de moins de $60, je suppose que cela signifie que le salaire mensuel est de $120. Je ne vois pas pourquoi ils calculent ainsi d'après la moitié d'un mois. Septièmement: "Nombre excessif d'officiers sur tout le réseau et dans chaque service." Bien, c'est là une affirmation générale à laquelle il est presque impossible de répondre. Je nie cela.

Le PRÉSIDENT: Cette négation peut servir de réponse.

Sir HENRY THORNTON: Je n'accepte pas du tout cette affirmation.

Major BELL: Ils se basent sur la moitié d'un mois, sir Henry, parce qu'ils sont payés toutes les deux semaines.

Sir HENRY THORNTON: Je le suppose. "Prix exagérés sur les articles achetés." Peut-être que M. Vaughan pourrait nous éclairer sur ce sujet.

M. VAUGHAN: Il n'y a jamais eu de prix exagérés. Nous achetons quelques articles, comme les soupapes de pression, les robinets de vidange, chez McAvity, et cela au plus bas prix. En général pour le prix des articles achetés, je puis dire que personne en Canada n'achète à meilleur marché que nous, et bien peu à aussi bon compte. 999 plaintes sur 1,000 portées contre nous sont que nous ne payons pas assez cher les marchandises que nous achetons.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis qu'il faudrait quelque chose de plus spécifique qu'une plainte portée générale comme celle-ci. Vous ne pouvez répondre à moins d'avoir quelque chose de concret.

M. VAUGHAN: Nous n'avons aucune convention avec McAvity à propos des prix pour une longue période, de manière que la baisse sur le marché puisse faire une différence.

M. ROBICHAUD: Je ne crois pas que McAvity vende quelque chose autrement qu'aux prix courants.

Le PRÉSIDENT: C'est là un bon certificat d'honnêteté.

M. VAUGHAN: Certes, nos relations avec cette maison ont été extraordinairement satisfaisantes.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Robichaud, que cette honnêteté provient de ce que l'un des chefs de cette maison a déjà tenu boutique dans la cité de Kitchener, endroit renommé pour l'honnêteté dans la pratique des affaires, et cet homme peut avoir apporté cette habitude avec lui.

M. ROBICHAUD: Je ne crois pas qu'il ait vendu quelque article à des prix surfaits, et la raison qui me porte à croire cela, c'est que j'ai moi-même acheté divers menus articles de cette maison, et j'ai toujours obtenu le prix courant du jour de l'expédition des marchandises.

Sir HENRY THORNTON: Huitièmement: "Multiplicité des ateliers en divers endroits." Si nous avions à construire aujourd'hui le réseau National, je doute que nous installions autant d'ateliers en divers endroits, et quelques-uns en seraient privés. Il faut se rappeler que notre réseau National a été plus ou moins composé de fragment s'étendant de l'Atlantique au Pacifique; ces fragments avaient été construits d'abord comme chemins de fer séparés, entrant en lutte les uns contre les autres et contre le Pacifique; on ne les a pas construits comme entité bien ordonnée. Or il a fallu prendre ces ateliers et en tirer le meilleur parti possible. Avec le temps nous pourrons changer ces conditions, mais il nous faudra plusieurs années.

M. JELLIFF: Vous constaterez qu'il est bien difficile de déménager un atelier.

Sir HENRY THORNTON: Il s'élève une tempête de protestations quand nous tentons de faire quelque chose de ce genre, et dans une certaine mesure ces protestations sont justifiées. Je voulais vous démontrer par comparaison la différence entre le Pacifique et le National-Canadien; le premier a été construit d'abord comme entité continue; ses constructeurs avaient un but unique. Ils ont assuré le développement de ce chemin de fer conformément aux besoins du trafic, étape par étape, d'année en année, et toujours suivant un plan ordonné et mûri. Notre situation est tout à fait différente. On nous a jeté sur les bras 22,000 milles de voie ferrée construite par tronçons séparés dans un but de concurrence, sans aucun ordre conçu, sans relation les uns avec les autres, et nous avons eu à résoudre le problème de faire surgir l'harmonie de ce chaos primitif. Il nous faudra du temps pour cela, et c'est un désavantage dont nous souffrons, mais que nous ne pouvons éviter maintenant.

Voilà les différents chapitres sur lesquels vous m'avez demandé des renseignements, monsieur Stewart. J'y ai répondu le mieux que je pouvais.

M. STEWART (Humboldt): Je n'ai rien autre à ajouter. Je m'attendais à une réponse telle que celle que vous m'avez donnée; ce qui me donne satisfaction c'est l'espérance que éventuellement la duplication pourra être évitée.

Sir HENRY THORNTON: Mais il faudra du temps pour y arriver. Par exemple, chaque fois que je constate la possibilité de fermer une usine ou de la fusionner avec une autre, je me vois en face des ennuis et des difficultés qui accompagnent le déplacement d'un nombre d'hommes, et pour effectuer ces changements il convient d'avoir égard aux localités que nous desservons et à nos propres employés. Le problème devient surtout une question de pourparlers; il faut manifester de la sympathie, de la bonté tout en y allant de main ferme.

M. RINFRET: Quand vous fermez une usine que faites-vous du bâtiment?

Sir HENRY THORNTON: Nous n'y touchons pas à moins que nous trouvions à le vendre.

M. RINFRET: C'est une perte sèche?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas que nous ayons jusqu'ici fermé d'usine.

M. RINFRET: Mais il vous faudrait envisager cet aspect de la question? Il en coûte de l'argent pour construire des usines.

Sir HENRY THORNTON: Il est arrivé des choses bien étranges sur ce chemin de fer. Par exemple, à Halifax, nous avons une rotonde — où? Dans un endroit d'accès facile? Non; sur le sommet d'une montagne, que nous ne pouvons atteindre que par un long détours.

M. ROBICHAUD: L'a-t-on placée là exprès?

Sir HENRY THORNTON: J'ignore comment il se fait qu'elle soit située en cet endroit; c'est l'une des choses les plus extraordinaires que j'ai vues dans mon expérience ferroviaire, et ce n'est qu'une des bizarreries que nous rencontrons.

M. RINFRET: Cette rotonde appartenait-elle à l'Intercolonial?

Le PRÉSIDENT: Il faut que quelqu'un ait eu une montagne à vendre.

Sir HENRY THORNTON: Pourquoi, grand Dieu, a-t-on placé cette rotonde en cet endroit? Je l'ignore. Je m'emporte chaque fois que je la regarde.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant: "Machinerie et outils d'usine", une diminution d'au delà de $100,000.

M. RINFRET: Cela se rapporte à ce que nous avons déjà discuté.

Le PRÉSIDENT: Oui. L'article suivant, "Machinerie de l'usine génératrice".

Sir HENRY THORNTON: Une légère diminution.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant, "Appareil pour la sous-station d'énergie"; l'article suivant, "Locomotives à vapeur, réparation, dépréciation et mise au rancart." Il y a une grande augmentation dans la mise au rancart et une diminution dans les réparations; une diminution d'au delà de $1,000,000.

Sir HENRY THORNTON: Je vais laisser M. Henry donner les explications; il a toutes les notes.

M. HENRY: Pour la réparation des locomotives la diminution est de $1,464,000; environ $1,200,000 de cette somme est imputable à la diminution du trafic; le parcours en milles accuse une diminution de 3.7 p. 100. De plus, l'utilisation des réserves établies l'année précédente représente une diminution de $275,000. Ces deux chapitres expliquent la différence.

M. STEWART (Humboldt): "Réparation des locomotives", je suppose que d'année en année cela porte la même proportion au parcours en milles des locomotives?

Sir HENRY THORNTON: Oui; le parcours en milles. Plus vous vous servez des locomotives, plus vous les réparer, naturellement.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire la valeur des locomotives?

M. HENRY: Je ne saurais le dire de mémoire.

Sir HENRY THORNTON: La valeur inscrite est d'environ $90,000,000, pour les locomotives.

M. STEWART (Humboldt): Quelle est la dépréciation annuelle d'une locomotive?

M. HENRY: De trois à quatre pour cent, je crois.

M. STEWART (Humboldt): Je vois la rubrique "Dépréciation"; cela est-il basé sur un pourcentage fixe?

M. HENRY: Règle générale, nous ne biffons pas la dépréciation au Canada.

Le PRÉSIDENT: Cela entre sous la rubrique "Réparations"?

M. HENRY: Oui.

M. STEWART (Humboldt): La rubrique "Réparations" ne s'applique qu'aux lignes américaines?

M. HENRY: Oui.

M. JELLIFF: Quel est le prix approximatif d'une locomotive moderne?

M. HENRY: M. Vaughan peut répondre à cette question.

M. VAUGHAN: Cela dépend de la puissance et du modèle. Pour le modèle 6000, le prix le plus récent est de $74,500 chacune, plus la taxe de vente. C'est la locomotive modèle pour les montagnes.

M. JELLIFF: Une locomotive pour les trains à marchandises?

M. VAUGHAN: Non, une locomotive pour les voyageurs.

Sir HENRY THORNTON: C'est le prix de la locomotive modèle 6000.

M. VAUGHAN: Elle coûte $74,500 plus la taxe de vente; elle coûte moins cher aujourd'hui. Nous n'en avons pas achetées cette année.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous dire jusqu'à quel point l'emploi de ces grosses locomotives élimine les petites? En résulte-t-il une réduction des frais d'exploitation; si oui, quelle réduction? Pouvez-vous nous renseigner sur ce point?

Sir HENRY THORNTON: Il en résulte une réduction des frais d'exploitation en ce sens que au lieu d'avoir deux trains de voyageurs ou un train en deux sections, nous n'en avons qu'un. Cela produit une économie importante et donne plus de satisfaction au public.

Le PRÉSIDENT: Mais cela ruine la voie davantage?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. JELLIFF: Combien avez-vous acheté de ces locomotives l'an dernier?

M. VAUGHAN: Nous en avons acheté 21 en 1924.

M. JELLIFF: Quel en fut le prix total?

M. VAUGHAN: $1,590,750.

Le PRÉSIDENT: En fabriquez-vous vous-mêmes?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Les fabriquez-vous à Kingston?

M. VAUGHAN: Elles sont toutes fabriquées à Kingston.

Le PRÉSIDENT: Aucune ne vient des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Non.

Sir HENRY THORNTON: En réponse à cette question, M. Euler, je dirai que nous n'achetons rien en dehors du Canada que nous pouvons acheter au pays. Nous achetons l'outillage de nos lignes américaines aux Etats-Unis, car nous sommes tenus de le faire. Si nous l'achetions au pays non seulement nous payerions plus cher mais on exigerait un droit de douane de 25 p. 100...

M. VAUGHAN: 35 p. 100.

Sir HENRY THORNTON: Oui, 35 p. 100.

M. VAUGHAN: Et une taxe d'importation de 5 p. 100.

Sir HENRY THORNTON: Il nous faut nécessairement acheter aux Etats-Unis l'outillage dont nous avons besoin pour nos lignes américaines. C'est absolument raisonnable.

M. JELLIFF: Comment se compare le prix de Kingston avec le prix américain pour les locomotives du même modèle?

Sir HENRY THORNTON: Répondez à cette question, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Il est considérablement plus élevé. Il n'est pas aussi élevé que le prix américain majoré de la douane; il est d'environ 20 p. 100 plus bas que le prix américain majoré de la douane.

Le PRÉSIDENT: Quel est le droit de douane?

M. VAUGHAN: 35 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Nous allons nous engager dans une discussion tarifaire, et nous voulons l'éviter si possible.

M. MILNE: Combien de locomotives avez-vous mises au rancart?

M. HENRY: 101 en 1921.

M. MILNE: Et combien en avez-vous employé de nouvelles

M. HENRY: Le même nombre, 101.

M. RINFRET: Cela était-il voulu ou est-ce une simple coïncidence?

M. HENRY: Une simple coïncidence.

M. STEWART (Humboldt): Quelle est la politique des chemins de fer Nationaux au sujet de la grosseur des locomotives, d'en avoir de plus grosses, de plus petites ou de semblables?

Sir HENRY THORNTON: D'en avoir de plus grosses, monsieur Stewart, selon que les circonstances l'exigent. Je puis peut-être vous donner quelques explications. L'efficacité du commerce de transport dépend du chargement des wagons à leur pleine capacité, et, secondement, de la formation d'un train constituant une charge complète pour votre locomotive. Poursuivons l'argumentation. Plus votre locomotive est puissante plus la charge qu'elle transporte est grande, et les frais de l'équipage sont virtuellement les mêmes. Par conséquent, l'efficacité dépend surtout du tonnage moyen des trains, et pour arriver à ce résultat il faut des locomotives plus puissantes en tenant compte évidemment de ce que peuvent porter la voie et les ponts.

Le PRÉSIDENT: Sur quelle partie du réseau employez-vous ces grosses locomotives?

Sir HENRY THORNTON: Le modèle 6000 est surtout employé entre Montréal et Toronto. Nous en avons quelques-unes dans les provinces maritimes.

M. STEWART (Humboldt): Ce sont des locomotives pour les trains de voyageurs?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. STEWART (Humboldt): J'ai entendu dire que le nombre de tonnes à la remorque d'une locomotive dans la région des prairies s'est considérablement accru au cours des derniers deux ans. Est-ce exact?

Sir HENRY THORNTON: Oui, nous avons augmenté le tonnage de nos trains d'année en année et la région de l'ouest a fait des progrès dans cette direction. (A M. Henry) Pouvez-vous nous donner les chiffres?

M. HENRY: Je puis vous les obtenir, sir Henry.

Sir HENRY THORNTON: (A M. Stewart) Si vous le désirez nous vous les obtiendrons.

M. STEWART (Humboldt): Je crois qu'ils seraient intéressants.

Le PRÉSIDENT: Sont-ce là les plus grosses locomotives?

Sir HENRY THORNTON: Je ne sais pas si l'on peut dire que les locomotives à voyageurs modèle 6000 sont les plus grosses, mais ce sont de très grosses locomotives. Personnellement, je crois que ce sont les meilleures locomotives à voyageurs employées par aucun chemin de fer, pour leur puissance.

M. MILNE: Pouvez-vous nous donner l'augmentation du tonnage pour les différentes régions?

M. HENRY: Nous avons les chiffres pour tout le réseau, il y a augmentation environ 15 tonnes, je crois. Il était de 501 tonnes en 1923 et de 516 tonnes en 1924.

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons vous les donner pour chaque région. Il y a toujours une limite qu'on ne peut dépasser. Le tonnage des trains dépend beaucoup de la balance du trafic et des rampes de la voie. Il y a une limite qui détermine plus ou moins la possibilité d'obtenir le rendement maximum des locomotives. Il faut tenir compte de cette situation.

M. STEWART (Humboldt): On a souvent entendu parler des locomotives de montagnes. Je ne crois pas avoir entendu le mot récemment. Le relevé indiquant le tonnage par région démontrera-t-il une comparaison juste du tonnage allant à Vancouver et de celui allant à Fort-William et Winnipeg?

Sir HENRY THORNTON: Le relevé que nous allons vous présenter indiquera le nombre moyen de tonnes; ce nombre est obtenu en divisant le tonnage total par le nombre de milles parcourus par les locomotives. C'est un chiffre empirique ou académique, mais c'est le yard employé par les chemins de fer pour déterminer l'efficacité des opérations ferroviaires, et en se servant de cette mesure il faut tenir compte des pentes, du volume du trafic, de la puissance des locomotives et de la balance du trafic.

M. STEWART (Humboldt): Pouvez-vous nous donner des renseignements nous permettant de faire la comparaison entre le tonnage possible des montagnes et celui des prairies?

Sir HENRY THORNTON: Je crois saisir votre pensée de derrière la tête, monsieur Stewart. Heureusement les pentes de la région des montagnes sont avantageuses. C'est un avantage dont nous jouissons.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire de Jasper à Vancouver?

Sir HENRY THORNTON: Le tonnage de Vancouver. C'est probablement le plus précieux actif des chemins de fer Nationaux.

M. RINFRET: Je comprends que la moyenne est plus élevée dans la région des montagnes que dans les prairies.

Sir HENRY THORNTON: Oui. Pour déterminer le tarif des marchandises il faut ajouter un taux supplémentaire à cause des prétendues rampes des montagnes, mais cela s'applique au Pacifique-Canadien plutôt qu'à nous. Le Pacifique-Canadien est dans une situation désavantageuse pour ce qui est du trafic en destination de la côte du Pacifique parce que leur rampe est de.... (à M Henry) combien? Deux pour cent?

M. HENRY: 2.2 p. 100.

Sir HENRY THORNTON: Alors que la nôtre est beaucoup moindre.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la pente de ce chemin entre Jasper ou Fort-George et Vancouver? Elle est très faible, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que nous avons vingt milles de pente d'un pour cent, n'est-ce pas, monsieur Brown?

M. BROWN: 0.5 vers l'ouest.

Le PRÉSIDENT: Comment est la ligne de Prince-Rupert?

Sir HENRY THORNTON: C'est à peu près la même chose.

M. STORK: Quelle est la rampe sur la ligne de Prince-Rupert?

Sir HENRY THORNTON: Je viens justement de répondre qu'elle est à peu près la même.

Le PRÉSIDENT: En allant vers Prince-Rupert, la rampe est-elle la même que vers Vancouver?

Sir HENRY THORNTON: Elle est à peu près la même. Nous savions qu'en réalisant cette rampe, la construction nous coûterait plus cher qu'en acceptant des pentes plus raides. Or, nous avons de plus gros intérêts à payer.

M. STEWART (Humboldt): Je n'ai pas abordé la question des taux. Je voulais m'informer de celle du tonnage.

M. JELLIFF: Moi, je voulais aborder la question des taux. Je voulais savoir si la capacité de faire circuler des trains plus lourds n'avait pas une grande portée sur les taux?

Sir HENRY THORNTON: Sans doute, le fait a une grande portée sur les taux

M. JELLIFF: C'est ce que nous voudrions voir dans les plaines.

Sir HENRY THORNTON: Ayant engagé de l'argent dans la construction des pentes douces, nous tâchons d'en tirer tout le profit possible.

M. RINFRET: Il n'en peut être autrement.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant, n° 311: "Autres locomotives". C'est une faible somme.

M. STEWART (Humboldt): Que veut dire "Autres locomotives"? S'agit-il de locomotives à essence?

Sir HENRY THORNTON: De locomotives électriques.

Le PRÉSIDENT: Au chapitre de la Dépréciation, le crédit est le même, et il n'y a pas eu de retrait.

Vient ensuite le n° 314: Wagons à marchandises — réparations. Voilà un article important. Mais il y a un peu plus que 3 millions de moins que l'an dernier. Qu'est-ce à dire, monsieur Henry?

M. HENRY: Là-dessus, à peu près un million provient de la réduction du trajet des wagons; un autre million est dû à un changement dans nos méthodes de comptabilité.

M. STEWART (Humboldt): Avez-vous des chiffres indiquant le pourcentage de réduction du trajet des wagons?

M. HENRY: 8.7 pour 100.

M. RINFRET: Cela veut-il dire qu'on a transporté moins de marchandises?

Sir HENRY THORNTON: Oui, et que le trajet des marchandises transportées a été moins long en général, surtout à cause de la réduction du trafic.

L'article suivant est la Dépréciation. Comment se fait-il qu'il y en ait tant de plus que l'an dernier?

M. HENRY: Sans doute, cela s'applique surtout aux lignes de l'Ouest. Et il y a 4 p. 100 de dépréciation, pour 1924, sur le nouveau matériel roulant reçu dans la dernière partie de 1923, et sur certaines pièces de matériel précédemment louées par les lignes canadiennes au "Grand Trunk Western" mais vendues à compter du 1er janvier 1924.

Le PRÉSIDENT: C'est calculé sur la plus grosse somme, je suppose?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je vois que les retraits ont été considérables.

M. STEWART (Humboldt): Le double.

Le PRÉSIDENT: Plus que le double.

M. HENRY: C'est l'article 316. Une bonne partie représente la part des lignes du "Grand Trunk Western". La part du chemin de fer National relative aux frais des trains de marchandises retirés de la circulation pendant l'année et remplacés seulement en 1924, et aux autres frais de ce genre suivant les comptes de 1923 n'a pas été incluse dans ce compte, mais débitée sur la réserve. Il y a $350,000 de ce chef.

M. JELLIFF: Avons-nous eu un état de la réserve? Nous avons eu toute une discussion l'an dernier, et j'ai hâte de savoir dans quel état cette réserve se trouve.

M. HENRY: Le 31 décembre 1923, il y avait $2,011,000 au crédit de la réserve, et le 31 décembre 1924, $1,096,000. La diminution de la réserve était de $916,000.

Le PRÉSIDENT: L'article suivant est le n° 317: Voitures à voyageurs—réparations. Je constate que cet article a un peu diminué, l'an dernier.

M. HENRY: Ce n'est qu'une faible réduction, 1.5 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

M. STEWART (Humboldt): Y a-t-il eu une réduction dans le nombre de milles parcourus par les voitures à voyageurs l'an dernier?

M. HENRY: Non, je crois qu'il y a eu une légère augmentation.

M. RINFRET: Comment se fait-il qu'il n'y ait pas eu d'augmentation dans le trafic? Il doit y avoir eu des demandes de service?

M. HENRY: Il y a eu une légère augmentation.

Le PRÉSIDENT: Nous voici à 318: Voitures à voyageurs — Dépréciation. Le compte est plus que doublé.

M. HENRY: L'augmentation est de $31,000. Elle concerne les lignes du " Grand Trunk Western " et est plus ou moins due à la dépréciation attribuée au nouveau matériel roulant acquis dans le courant de l'année.

Le PRÉSIDENT: N° 319: Voitures à voyageurs — retraits. Je vois qu'il y a réduction.

M. HENRY: C'est une faible somme: $18,000.

Le PRÉSIDENT: N° 320: Installation de moteurs dans certains wagons, réparations. Une petite somme de vingt mille et quelques dollars. S'agit-il de moteurs électriques sur les embranchements?

M. HENRY: De l'équipement électrique des wagons.

Le PRÉSIDENT: N° 323, Matériel flottant — Réparations, $139,555.51. Qu'est-ce que cela veut dire?

M. HENRY: Il s'agit de la traverse entre Détroit et Windsor.

Le PRÉSIDENT: N° 324, Matériel flottant—Dépréciation. Même chose que l'an dernier, sans aucun retrait. Ensuite, n° 326, matériel de travail — réparations. Je suppose que cela concerne les trains de sauvetage et le reste.

M. HENRY: Le matériel de travail de tout genre. Il faut peut-être un peu d'explication. Autrefois les locomotives et les wagons étaient inclus dans le matériel de travail. Cette année, les réparations aux locomotives ont été débitées au compte des locomotives.

M. STEWART (Humboldt): Vous voulez parler des locomotives employées au service?

M. HENRY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: N° 327, Matériel de travail—dépréciation, et 328, Matériel de travail—retraits. Avez-vous des questions à poser au sujet de ces deux articles? Sinon, passons au n° 329. Matériel divers—réparations. C'est un petit compte. Il n'y a pas de dépréciation, et il n'y a pas eu de retraits.

332. Blessures. Il y a une notable augmentation.

M. HENRY: Il y aeu une augmentation de $78,000. Les indemnités, dans la région de l'Atlantique, en 1923, ont été payées directement d'Ottawa et n'ont pas figuré dans les comptes du chemin de fer. En 1924, elles ont été inscrites dans les comptes. Elles s'élevaient à $36,000. Sur la région centrale, il y a eu d'assez fortes réclamations. L'augmentation est de $29,000.

M. STEWART (Humboldt): Cet article comprend-il les indemnités aux employés?

M. HENRY: Oui.

M. STEWART (Humboldt): Et au public? Tout est compris dans ce compte?

M. HENRY: Oui.

M. STEWART (Humboldt): Quelle est la part du public et celle des employés?

M. HENRY: M. Cooper rectifie et dit que c'est tout pour les employés.

M. COOPER: Les frais de blessures causées au public figurent au compte du Transport.

Le PRÉSIDENT: Nous y verrons.

Sir HENRY THORNTON: Ce sera au compte 420.

Le PRÉSIDENT: Le suivant est 334, Papeterie et Impressions. Y a-t-il des questions à poser? Il y a une faible réduction sur l'année précédente: $3,700. Vient ensuite 335. Autres dépenses. Il y a une réduction de près de $5,000.

Ensuite, 336. Entretien du matériel commun aux termini. Il y a augmentation.

M. HENRY: C'est une petite augmentation, $31,000 provenant de l'ajustement des frais de 192.4 entre le National et le Grand-Tronc pour la période antérieure à la fusion.

M. STEWART (Humboldt): Le crédit a-t-il été augmenté lors de cet ajustement?

M. HENRY: C'est dû à une augmentation des réparations aux lignes communes entre Détroit et Buffalo ou Fort-Erié.

Le PRÉSIDENT: Il y a une réduction de 4 à 5 millions dans l'entretien du matériel.

M. HENRY: $4,240,000 à peu près.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page suivante.

M. STEWART (Humboldt): Monsieur le président, je n'ai pas compris les chiffres qu'on a donnés au sujet de l'état de la Réserve, et j'aimerais prendre une couple de notes, si M. Henry veut bien nous donner cela.

M. HENRY: Au 31 décembre 1923, elle était de $2,011,797, et au 31 décembre 1924, de $1,095,893.

Le PRÉSIDENT: Premier article de la page suivante, Surintendance, n° 371. Augmentation de $300,000.

M. HENRY: Cette augmentation est due en grande partie aux ajustements de comptes. En 1923, les bordereaux de paye des agents spéciaux étaient débités aux comptes 373 et 377, tandis qu'en 1924, on les a imputés sur le compte 371. Les salaires des télégraphistes de chemin de fer ont été portés aux comptes 407 et 452. Les salaires des contremaîtres ont été inscrits au compte 301 en 1923, tandis qu'en 1924, 50 p. 100 de ces salaires ont figuré au compte n° 371.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ce changement?

Sir HENRY THORNTON: Rien autre chose qu'une amélioration de comptabilité. Comme je l'ai expliqué, je crois, à d'autres réunions, lorsque nous avons fermé nos comptes et réuni nos dépenses, il nous a fallu faire du mieux que nous pouvions à la lumière de notre expérience. Cette année, nous avons constaté que certains comptes avaient été mal placés les années précédentes. Pour remédier à cela et mettre nos comptes sur une base d'affaires, il nous a fallu faire des changements dans l'inscription de nos frais.

Le PRÉSIDENT: De sorte qu'en pratique, il n'y a pas d'augmentation réelle.

M HENRY: Non.

Le PRÉSIDENT: N° 372, Direction du mouvement des trains, $1,399,128.67.

M. HENRY: Il n'y a là qu'une faible augmentation due en grande partie à l'établissement d'un nouveau groupe d'expéditeurs de trains sur la division de Horne Bay, à cause du tronçon du lac Long.

Le PRÉSIDENT: N° 373, employés des gares.

M. HENRY: Ce compte accuse une diminution due en partie à la réduction du nombre des employés, provenant de la diminution du trafic.

Le PRÉSIDENT: N° 374, Bureaux de pesage, d'inspection et de surestarie, un petit compte.

M. HENRY: Il ne s'agit que de $3,000.

Le PRÉSIDENT: N° 375, Quais pour charbon et minerais, $141,965.27. S'agit-il de l'entrtetien?

M. HENRY: Non, l'exploitation des quais dans le dock au charbon et au minerai de Port-Arthur.

Le PRÉSIDENT: Il y a réduction. Est-ce à Port-Arthur ou à Fort-William?

M. HENRY: A Port-Arthur, je crois.

Le PRÉSIDENT: N'en avez-vous pas à Montréal?

M. HENRY: Non, nous n'avons pas de docks à Montréal.

M. JELLIFF: Les réparations sont-elles comprises dans ce compte?

M. HENRY: Non, ce n'est que l'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Le compte suivant est 376, Fournitures et frais des gares.

M. COOPER: Légère augmentation, due à l'ajustement des comptes. Il n'y a pas d'augmentation réelle.

Le PRÉSIDENT: N° 377, Chefs et commis de cour, $2,436,287.56. Qu'est-ce à dire?

M. COOPER: Encore un ajustement de comptes.

Le PRÉSIDENT: N° 378, chefs de trains et garde-freins dans les cours.

M. HENRY: Il y a réduction de $544,336. C'est estimé pour faire le trafic. L'aiguillage des trains de marchandises a diminué de 9 p. 100, et cela explique en grande partie la réduction du compte.

Le PRÉSIDENT: N° 379, Tenders de cour, d'aiguillage et de signalement. Augmentation.

M. HENRY: De $46,965. Un ajustement de $40,000 là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Le compte reste pratiquement le même?

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: N° 380, Mécaniciens de cour. Expliquez ce compte.

M. HENRY: Ce compte varie suivant le trafic. Il y a eu diminution dans l'aiguillage de cour et c'est le pourquoi de cette réduction.

Le PRÉSIDENT: N° 381, Garde-moteurs de cour, très faible réduction.

M. COOPER: Oui. C'est un petit compte.

Le PRÉSIDENT: N° 382, Combustible pour les locomotives de cour. Je constate toute une réduction.

M. COOPER: De $715,845.

M. JELLIFF: Où achète-t-on le charbon?

M. HENRY: A différents endroits. M. Vaughan pourra vous en parler.

M. VAUGHAN: Cela dépend de l'endroit où se trouve les cours. Dans certaines régions, nous achetons du charbon canadien, et dans d'autres, du charbon américain. Cela dépend du prix du charbon livré et rendu.

M. STEWART (Humboldt): La quantité varie suivant le trafic, sans doute. Mais comment les frais de 1924 se comparent-ils avec ceux de 1923?

M. VAUGHAN: Ils sont beaucoup plus bas, quant au combustible.

M. STEWART (Humboldt): Il sagit du combustible des locomotives de cour et des autres locomotives?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HENRY: Je puis vous fournir un état indiquant le résultat des économies effectuées sur le charbon. En pratique, l'an dernier, la réduction de dépense sur le charbon pour les locomotives des trains et des cours s'est élevée à $5,648,000. Là-dessus, $2,374,000 provenaient de la réduction du prix, $2,100,000 provenant de la diminution du trafic et $1,100,000 d'une plus grande efficacité dans l'emploi du charbon.

M. JELLIFF: Vos registres indiquent-ils où se charbon a été acheté?

Sir HENRY THORNTON: M. Vaughan pourrait plutôt répondre à cela.

M. VAUGHAN: Oui. De Halifax à Coteau-Jonction, nous n'employons que du charbon canadien. De Brockville à Détroit, nous consommons du charbon américain. Nous nous servons de charbon américain de Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, et de charbon canadien de Winnipeg jusqu'à la côte.

M. JELLIFF: Où vous procurez-vous le charbon à Winnipeg.

M. VAUGHAN: Il provient d'une demi-douzaine de mines de l'Ouest, mines qui se trouvent sur notre chemin.

M. JELLIFF: De Drumheller?

M. VAUGHAN: Non, nous ne pouvons nous servir de ce charbon pour les locomotives. Nous en prenons aux mines des compagnies Cadamon Coal, Mountain Park Coal, Luscar Coal, Brazeau Collieries, Sterling Coal, Colvalli Coal. Nous en obtenons aussi, sur l'île de Vancouver, de la Western Fuel Corporation, et nous le transportons à Port-Mann. Nous nous basons sur le prix et le coût du transport.

M. JELLIFF: En prenez-vous dans le district de "Pincher-Creek"?

M. VAUGHAN: Non, c'est sur le chemin de fer Pacifique-Canadien et il nous faudrait payer du transport.

Le PRÉSIDENT: Le compte suivant est celui de l'énergie électrique pour l'aiguillage dans les cours. C'est une petite somme.

M. HENRY: $16,000. Une partie est une diminution.

Le PRÉSIDENT: Non, une augmentation. Vous pensez à l'énergie achetée. Là la diminution est de $16,000.

M. HENRY: Oui.

M. STEWART (Humboldt): Un instant, M. le président. Quelle cour est-ce? S'agit-il d'énergie électrique?

M. HENRY: Oui, c'est à "St. Clair".

Le PRÉSIDENT: Eau pour locomotives de cour. Toute une augmentation.

M. HENRY: Due à une modification dans le système de comptabilité, entre les comptes 385 et 397. En tout, il y a en réalité une diminution de $81,000 due à la distribution entre deux comptes. Le compte 385 accuse une augmentation. En 1923, la dépense a été divisée entre deux comptes d'après une moyenne, tandis qu'en 1924 la distribution a été basée sur le charbon consommé.

Le PRÉSIDENT: Lubrifiants pour locomotives de cour. Un peu moins.

M. STEWART (Humboldt): Quant aux huiles employées. S'agit-il de produits canadiens?

M. VAUGHAN: Non, je ne crois pas. D'aucuns sont raffinés au Canada, mais l'huile à soupapes pour locomotives se fait toute avec de l'huile crue de la Pennsylvanie. L'huile est ordinairement importée verte et raffinée à Sarnia ou à d'autres endroits.

Le PRÉSIDENT: Autres fournitures pour locomotives.

M. HENRY: Faible diminution.

Le PRÉSIDENT: Dépenses des remises à locomotives—cours.

M. HENRY: Diminution de $46,000.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que c'est dû à la réduction du trafic?

M. HENRY: Oui, à une diminution générale due à un trafic moindre.

Le PRÉSIDENT: Fournitures et dépenses de cours. Un peu d'augmentation.

M. HENRY: $2,000.

Le PRÉSIDENT: Exploitation des gares et termini communs. Diminution.

M. HENRY: Il y a diminution de $389,812. Cela s'explique par un changement dans la comptabilité nécessité par la fusion. En 1923, avant la fusion, la pratique était celle-ci: La compagnie exploitante débitait les frais d'exploitation des facilités communes aux comptes primaires et débitait le compte 391 pour la partie imputable sur les autres voituriers. Les autres voituriers nous débitaient au moyen du compte de dépenses 290, mais un bon nombre de comptes inscrits en 1923 étaient aussi bien pour des arrérages que pour des dépenses de

1924. En ce qui concerne la comptabilité des facilités communes, les dépenses ont été divisées dans les comptes primaires. En d'autres termes, le changement n'est dû qu'à la fusion.

Le PRÉSIDENT: Mécaniciens ambulants. Diminution de plus d'un million. Même raison que pour le reste, je présume, trafic diminué.

M. HENRY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Gardes-moteurs de trains.

M. HENRY: L'efficacité a peut-être augmenté un peu.

M. JELLIFF: Y a-t-il eu réduction de salaires?

M. HENRY: Je ne le crois pas.

Sir HENRY THORNTON: Non. Il n'y a pas eu de diminution, mais il y a eu une faible augmentation sur les lignes du Grand-Tronc de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Gardes-moteurs de trains. Augmentation.

M. HENRY: C'est qu'on a mis en service un plus grand nombre de wagons à essence.

Le PRÉSIDENT: Combustible pour locomotives de trains. Grosse diminution.

M. HENRY: Même explication que pour les locomotives de cour.

Le PRÉSIDENT: Production et achat de force motrice pour les trains.

M. HENRY: C'est dû à l'augmentation de l'emploi des wagons à accus.

M. STEWART (Humboldt): J'aimerais savoir s'il existe un syndicat des gardes-moteurs.

Sir HENRY THORNTON: Oh! oui. Ce n'est pas un syndicat séparé. Les gardes-moteurs des trains électriques sont membres de la Fraternité des Mécaniciens de locomotives.

M. STEWART (Humboldt): Je me demandais s'il y avait une union séparée pour les mécaniciens de ces wagons?

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Eau pour locomotives des trains.

M. HENRY: Une forte partie de la diminution provient de la réduction faite dans le service.

Le PRÉSIDENT: Graisse pour locomotives des trains.

M. HENRY: La même explication s'applique à ce numéro.

Le PRÉSIDENT: Autres fournitures pour locomotives des trains. C'est la même chose ici.

M. HENRY: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: Dépenses pour remises à locomotives—Trains.

M. HENRY: Il y a diminution de $391,000. Sur cette somme, il y a probablement $250,000 provenant de la diminution du trafic. Le reste a été gagné par plus d'efficacité dans le service.

Le PRÉSIDENT: Hommes d'équipe des trains. Il y a diminution.

M. HENRY: Pour la même raison.

Le PRÉSIDENT: Dépenses et fournitures des trains. Une augmentation légère dans ce cas.

M. HENRY: Oui, une augmentation de $12,862, montant très peu important.

Le PRÉSIDENT: Exploitation de wagons-dortoirs.

M. HENRY: Il y a une augmentation de $48,310.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous mis en service de nouveaux wagons durant l'année dernière?

M. HENRY: Oui. Le parcours de nos wagons salons et dortoirs a légèrement augmenté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous employé un plus grand nombre de voitures, vous appartenant?

M. HENRY: Oui, je crois que nous l'avons fait.

Sir HENRY THORNTON: C'est là l'explication. Nous avons ajouté au parcours fait par nos propres wagons.

Le PRÉSIDENT: La compagnie se servait de wagons Pullman. Fonctionnement des signaux et enclenchements.

Sir HENRY THORNTON: Il y a une légère diminution.

Le PRÉSIDENT: Protection aux passages à niveau.

M. HENRY: Il y a une petite diminution de $25,942.

Sir HENRY THORNTON: Due en partie à la construction de quelques passages inférieurs et à l'élimination des gardes-barrières.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas construit beaucoup de passages inférieurs l'année dernière, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Nous en avons construit un ou deux seulement. Cela explique une partie de la réduction. Le reste est probablement dû à la disparition de gardes-barrières qui ont été remplacés par des cloches ou signaux d'avertissement, ou quelque chose de ce genre.

M. STEWART (Humboldt): Cela revient ordinairement à meilleur marché, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Certainement.

Le PRÉSIDENT: L'installation de ces appareils coûte-t-elle bien cher?

M. BROWN: Le phare à éclat ou le pendule avertisseur sont les types généralement adoptés. L'installation coûte entre $1,800 à $2,000, suivant la longueur du circuit électrique.

Le PRÉSIDENT: L'entretien ne coûte pas bien cher?

M. BROWN: Non.

Sir HENRY THORNTON: On épargne le salaire du garde-barrière, ce qui représente un bon intérêt sur le placement.

M. STEWART (Humboldt): Sur quel principe basez-vous votre décision d'installer un signal à un passage à niveau?

Le PRÉSIDENT: Les gens de la localité le demandent, je suppose.

Sir HENRY THORNTON: C'est ordinairement une question de jugement. Je puis dire que dans le cas d'une route très fréquentée traversant une voie où le trafic est considérable, il est plus ou moins nécessaire d'avoir un garde-barrière. Lorsque le trafic est moindre, si un pendule avertisseur fait tout aussi bien qu'un garde-barrière, nous en installons un. Il s'agit de juger de la situation locale.

M. BROWN: Plusieurs de ces signaux sont placés sur l'ordre de la commission des chemins de fer.

Sir HENRY THORNTON: Oui, le plus souvent, comme le dit M. Brown, nous devons suivre les instructions de la Commission.

M. MILNE: Ces signaux sont actionnés par accumulateurs, n'est-ce pas?

M. BROWN: En général. Nous en avons quelques-uns branchés sur le circuit de ville, mais en général le courant est fourni par des accumulateurs.

Le PRÉSIDENT: Fonctionnement de ponts tournants. Exploitation de télégraphe et de téléphone.

M. HENRY: Il y a ici une diminution de $165,000. Une partie de ce montant provient de la diminution du trafic, et le reste est dû à un système différent

de classification des dépenses. En 1923, dans la région centrale, une partie du bordereau de paye des surveillants des télégraphes et des téléphones, comprenant les bureaux de télégraphe et les tableaux de distribution de Toronto, fut portée à ce compte. En 1924, ces dépenses ont été portées à chacun des comptes de dépenses séparés pour ces bureaux. Le salaire des officiers suppléants du chemin de fer était porté à ce compte en 1923, et maintenant ce même salaire est réparti suivant les bureaux.

M. STEWART (Humboldt): Comment pouvez-vous séparer le coût d'exploitation des télégraphes du salaire des télégraphistes quand ceux-ci sont si nombreux?

M. COOPER: Le coût du service des télégraphes est divisé entre le service commercial et le service du chemin de fer, est-ce cela que vous voulez dire?

M. STEWART (Humboldt): Non, je voulais savoir comment vous divisez ou répartissez les salaires de vos télégraphistes.

M. COOPER: Les télégraphistes ont une commission sur les revenus des dépêches commerciales. C'est tout ce qu'ils reçoivent pour le service du télégraphe.

Sir HENRY THORNTON: Ce que M. Stewart veut dire, c'est que si vous avez une station où il n'y a qu'un télégraphiste avec ses appareils, comment divisez-vous son salaire pour le travail fait au compte des dépêches commerciales et pour le travail de la station?

M. COOPER: Il reçoit deux salaires. Il est payé par le chemin de fer et par la compagnie du télégraphe: cette dernière lui donne une légère commission.

Sir HENRY THORNTON: Il reçoit son salaire de deux sources différentes: de la compagnie de télégraphe et du chemin de fer.

M. STEWART (Humboldt): C'est clair. Je ne comprenais pas le mode de paiement.

M. STORK: Sir Henry, votre service télégraphique a-t-il considéré la question de faire disparaître les doubles services assurés par la compagnie de chemin de fer et par le gouvernement lui-même? Je veux surtout parler du double service le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique de Jasper à Prince-Rupert. La ligne de télégraphe du gouvernement canadien se dirige parallèlement à celle du National-Canadien, et je crois qu'il y aurait là une occasion propice à un fusionnement.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons maintenant un fusionnement pour toutes fins d'exploitation. Le télégraphe est un service du chemin de fer et tout marche en parfaite harmonie. Je ne vois pas de dédoublement dans le personnel.

M. STORK: Voici ce que je veux dire: la ligne du gouvernement est complète avec son personnel et tout le matériel, et il en est de même pour la ligne du chemin de fer. Chacune de ces deux ligns a un bureau à Prince-Rupert, tous deux en concurrence, l'un pour la ligne de télégraphe du gouvernement canadien et l'autre pour la ligne du réseau National, et je crois qu'il serait sage de fusionner ces deux bureaux en faisant disparaître celui du gouvernement. Je me demande si vos officiers ont étudié cette question avec le gouvernement.

Sir HENRY TORNTON: C'est là une question que je devrai étudier avant de donner une réponse. Il doit y avoir une expliccation à ce fait, mais je ne puis la donner de mémoire.

Le PRÉSIDENT: Comment se fait-il que le gouvernement ait une ligne parallèle à celle du chemin de fer?

M. STORK: Elle a été établie avant la construction du chemin de fer, comme la ligne télégraphique du Yukon, allant d'Ashcroft à Hazelton, puis de là à Prince-Rupert. Il y a exactement double ligne en cet endroit, et toutes deux appartiennent au gouvernement du Canada; je serais heureux, sir Henry, que vous étudiiez cette question avec le gouvernement.

M. STEWART (Humboldt): Nous avons une chose semblable en Saskatchewan, où il se trouve une ligne construite avant l'établissement du chemin de fer. Je ne suis pas certain si elle est complètement disparue; on l'a abandonnée par tronçons, à mesure que les chemins de fer étaient construits et exploitaient leurs lignes.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis que les chemins de fer doivent avoir leur propre ligne télégraphique, et c'est au gouvernement à se mettre en relation avec eux et voir ce qu'il y a à faire.

M. STORK: Le gouvernement n'aime pas beaucoup à perdre cette exploitation.

Le PRÉSIDENT: Il ne doit pas retirer beaucoup d'argent.

M. STORK: Non, j'imagine que le chemin de fer doit prendre tout le trafic des dépêches.

Sir HENRY THORNTON: Il faudra que j'examine cela encore une fois. Franchement, je ne puis dire de mémoire quelle est la situation. Il me semble important d'y voir.

M. JELLIFF: Sous quel ministère se trouvent ces lignes?

M. STORK: Elles relèvent du ministère des Travaux publics. Permettez-moi une digression: le ministère de la Défense nationale a installé des postes de sans-fil dans la région du fleuve Mackenzie et reçoit pour transmission les dépêches commerciales, atteignant le Yukon par cette région. Il a érigé un poste puissant à Edmonton, avec une antenne, et un poste à Fort-Simpson ainsi qu'un autre à Dawson. Nous avons donc plusieurs ministères du gouvernement qui s'occupent du trafic des dépêches. Ce service pourrait très bien, je crois, être fusionné et transmettre sa clientèle à la compagnie du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Cela semble tout à fait raisonnable.

M. MACKINNON: Dans les Provinces maritimes, y a-t-il une ligne de télégraphe pour le réseau National, indépendante de la Western Union?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Service de messageries. Il y a diminution ici. Impressions et papeterie. Autres dépenses: augmentation dans ce numéro.

M. HENRY: Oui, et elle provient de diverses rubriques. La somme payée à l'Association américaine des chemins de fer, du 23 mars au 24 septembre; un autre montant semblable pour 1923, le tout s'élevant à $54,000. Il y a ensuite une proportion des dépenses au sujet du magazine du National canadien, $10,000; augmentation de la cotisation payée au Bureau des explosifs, $7,000; puis augmentation dans le coût de l'apuration des comptes, pour les correspondances entre les trains, pour la manœuvre des wagons vides à Chicago. Ces divers chefs de dépenses forment la différence.

Le PRÉSIDENT: Fonctionnement des voies et facilités en commun, débit et crédit.

M. HENRY: Pour ces deux comptes, c'est absolument la même explication que pour les numéros 390 et 391.

Le PRÉSIDENT: Evacuations d'épaves: une forte réduction ici. Avez-vous eu moins d'accidents?

Sir HENRY THORNTON: Oui, moins d'accidents.

Le PRÉSIDENT: Dommages aux propriétés, diminution. Dommages au bétail sur la voie. Que voulez-vous dire par là?

Sir HENRY THORNTON: Les animaux.

M. STEWART (Humboldt): Il n'y a pas tant d'animaux dans le pays que durant les années passées.

M. MILNE: Espère-t-on avoir de meilleurs casse-pattes?

Sir HENRY THORNTON: Je ne sais. C'est un problème difficile. Nous cherchons constamment de nouvelles sortes de casse-pattes, mais il est assez difficile d'en trouver un qui puisse empêcher une bonne vache de l'Ouest de pénétrer sur la voie, si elle veut y entrer. Et il est extraordinaire de constater comment la valeur d'un animal augmente du moment qu'il vient sur la voie.

Le PRÉSIDENT: Pertes et dommages — Marchandises.

M. HENRY: Une partie de ce montant est due à l'augmentation du trafic, puis au soin plus attentif qu'on accorde aux marchandises.

Sir HENRY THORNTON: Au numéro 418, je puis dire qu'il serait peut-être intéressant pour vous de savoir que le pourcentage de recettes brutes absorbé par ce chef de dépenses est le plus bas qui existe sur les chemins du continent de l'Amérique du Nord. Nos pertes et dommages aux marchandises restent dans une proportion avantageuse. Quelles ont été les recettes brutes pour l'année dernière?

M. HENRY: Les recettes sur les marchandises se sont élevées à $171,000,000.

Sir HENRY THORNTON: Et nous avons payé sur ce montant un peu plus d'un million de dollars en pertes et dommages sur tout le réseau. C'est un pourcentage très bas provenant de soins plus attentifs et aussi dû à la recommandation aux expéditeurs de faire mieux les emballages, et en surveillant ceux-ci.

Le PRÉSIDENT: Pour les bagages, la proportion est encore plus forte, et il y a une importante réduction. Le montant est peu important.

M. HENRY: Il y a un rajustement de comptes dans ce numéro.

Le PRÉSIDENT: Blessures aux personnes; ici il y a augmentation. Comment pouvez-vous expliquer cette augmentation, s'il y a eu moins d'accidents?

M. HENRY: $211,000. Sur cette somme, il y a $59,000 provenant de ce qu'en 1923 les paiements sur ce compte étaient faits directement d'Ottawa, pour les lignes du gouvernement. Il y a augmentation en vertu de la Loi de compensation ouvrière de la province d'Ontario, pour les employés devenant invalides d'une manière permanente, et pour les familles des employés blessés, augmentation s'élevant à $66,000. Ensuite il y a une augmentation dans le nombre et le montant des réclamations pour blessures, réglées en 1924, y compris de très fortes réclamations, $75,000.

M. STEWART (Humboldt): Puis-je vous demander de faire la comparaison avec les autres chemins de fer à ce sujet? Vous venez, sir Henry, de faire une comparaison, et il est peut-être bon de vous poser cette question.

Sir HENRY THORNTON: Je ne sais si je pourrais dire cela de mémoire. C'est une question intéressante. Je vous donnerai les chiffres plus tard, car je ne les ai pas à l'esprit.

Le PRÉSIDENT: Une réduction totale de $10,000,000. C'est une forte somme.

Il est une heure. Quand siégerons-nous de nouveau? Demain, il y a un caucus des partisans du gouvernement, et lundi n'est pas un jour favorable aux réunions de comité. Probablement mardi? Voulez-vous laisser au président le soin de convoquer la prochaine réunion?

M. STEWART (Humboldt): Laissons ce soin au président.

Le PRÉSIDENT: Alors il est proposé d'ajourner pour nous réunir à l'appel du président.

(Adopté).

Le comité est ajourné.

SALLE DU COMITÉ, 429,

CHAMBRE DES COMMUNES,

Mardi le 12 mai 1925.

Le comité spécial permanent des Chemins de fer nationaux et de la Marine marchande se réunit à 11 heures de l'avant-midi sous la présidence de M. Euler, président.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry (Drayton), y a-t-il quelques numéros étudiés l'autre jour, sur lesquels vous voudriez avoir quelque renseignement?

Sir HENRY DRAYTON: En vérité, monsieur le président, je ne les ai pas lus. Combien de pages couvrent-ils?

Le PRÉSIDENT: Nous sommes rendus à la page 22.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez continué à la suite?

Le PRÉSIDENT: Oui; nous avons vu les pages 20 et 21 l'autre jour. Acceptez-vous de procéder comme nous l'avons fait à la dernière séance? Alors prenons les services divers en haut de la page 22: Service des wagons-restaurants et wagons-buffets. Il y a une augmentation dans ce numéro.

M. HENRY: Oui, il y a une augmentation de $150,000, provenant de ce qu'en 1924 nous avons augmenté ces services entre Toronto et Winnipeg, entre Lac-Long et Fort-William, entre Winnipeg et Port-Arthur, entre Winnipeg et Duluth, et sur quelques lignes de l'ancien Grand-Tronc.

M. STEWART (Humboldt): Y a-t-il augmentation dans le service des wagons-restaurants quand il n'y a pas d'augmentation pour les trains?

M. HENRY: Oui.

M. STEWART (Humboldt): Où en est rendu le mouvement pour réduire le nombre des wagons-restaurants et les remplacer par des wagons-buffets? Quel en est le résultat?

Sir HENRY THORNTON: De quoi s'agit-il, monsieur Stewart?

M. STEWART (Humboldt): Je remarque que dans quelques cas vous avez changé les wagons-restaurants pour des wagons-buffets. Quel est le résultat du changement au point de vue du service et au point de vue financier?

Sir HENRY THORNTON: Je vais vous répondre sans avoir des renseignements bien détaillés, mais certes, nous effectuons ce changement dans un but d'économie plutôt que pour d'autres considérations. Ce service est moins dispendieux pour les voyageurs et comporte moins de dépenses pour nous. Ordinairement le public est assez satisfait des buffets, à moins d'une demande de repas dépassant la capacité du buffet. En réponse à votre question, je puis dire que les buffets nécessitent moins de dépenses pour la compagnie et le changement ne comporte aucun inconvénient important pour le public.

M. STEWART (Humboldt): Sous ce rapport, j'ai remarqué, l'automne dernier, je crois, que sur la ligne de Winnipeg à Edmonton, on a changé le wagon-restaurant pour un wagon-buffet. Je suis en faveur de ce changement, et j'ai entendu nombre de commentaires élogieux sur le service des wagons-buffets; et il semble aussi y avoir économie.

Sir HENRY THORNTON: Le public a pratiquement un service aussi bon dans un wagon-buffet que dans un wagon-restaurant. Il y a des cas où le buffet ne peut suffire au nombre de voyageurs; alors nous avons recours au wagon-restaurant. Je crois que les changements en faveur des wagons-buffets ont donné satisfaction partout où l'on a cru ce service suffisant, et que le résultat a été avantageux.

M. JELLIFF: Vous ne gardez pas de comptes séparés?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. MILNE: Le service de cafétéria a-t-il réussi sur les wagons de touristes?

Sir HENRY THORNTON: Oui; d'après nos rapports, il a donné entièrement satisfaction.

M. MILNE: Croyez-vous que les frais de ce service soient couverts?

Sir HENRY THORNTON: C'est assez difficile à dire, mais s'il y a eu perte, vu que ce service est fourni à très bon marché, cette perte a été légère.

M. STEWART (Humboldt): Je crois qu'il serait intéressant de savoir en détail où se trouve l'augmentation des dépenses dans ces services.

Sir HENRY THORNTON (à M. Henry): Avez-vous ces détails?

M. HENRY: Oui, sir Henry (Thornton). De Toronto à Winnipeg, de Lac-Long à Fort-William, de Winnipeg à Port-Arthur, de Winnipeg à Duluth, de Port-Huron à Chicago, d'Ottawa à St-Albans, de Richmond à Québec, de Toronto à Owen-Sound, de Détroit à Grand-Haven, de Toronto à London et de Montréal à Island-Pond.

M. STEWART (Humboldt): Il ne s'agit pas de wagons-restaurants, mais bien de wagons-buffets?

M. HENRY: Il y a une certaine augmentation pour les wagons-buffets; je n'ai pas de compte séparés pour les deux services.

M. STEWART (Humboldt): Avez-vous les détails sur les changements faits du wagon-restaurant au wagon-buffet?

M. HENRYS Je n'ai pas ces chiffres ici.

Sir HENRY THORNTON: Aimeriez-vous à les avoir? Nous pourrons vous les procurer facilement.

M. STEWART (Humboldt): Le point sur lequel je veux insister, c'est que lorsque le service peut raisonnablement être assuré avec un wagon-buffet, je crois que la compagnie devrait faire le changement, vu que le service des buffets entraîne moins de dépenses que le service des restaurants.

Sir HENRY THORNTON: C'est absolument vrai.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions sur ce sujet? Passons au numéro: Hôtels et restaurants.

M. HENRY: Il y a ici une légère diminution d'un millier de dollars. Elle s'applique réellement aux restaurants.

Le PRÉSIDENT: Elle ne se rapporte pas aux grands hôtels?

M. HENRY: Non. Ce sont les restaurants des stations.

M. STEWART (Humboldt): N'ai-je pas entendu quelqu'un dire, lors des premières séances du comité, que les restaurants devaient être donnés au contrat?

Sir HENRY THORNTON: Oui, c'est vrai; un contrat avec la Canada News Company.

M. STEWART (Humboldt): Les restaurants donnent-ils des bénéfices?

Sir HENRY THORNTON: Oui, d'assez bons bénéfices, mais c'est un embarras et une exploitation encombrante. La News Company a fait des propositions satisfaisantes et les directeurs, après examen, ont conclu que nous ferions autant d'argent en donnant ce service à la News Company qu'en les exploitant nous-mêmes, et que nous aurions moins de troubles et d'ennuis.

Le PRÉSIDENT: Quelle serait la durée du contrat?

Sir HENRY THORNTON: Il me semble que c'est pour une année, je ne me rappelle pas.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous un certain contrôle?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Il y a dans le contrat une clause disciplinaire et une clause concernant la surveillance, en vertu de laquelle la compagnie du chemin de fer aurait un contrôle pratiquement complet sur les employés même de la News Company durant le temps qu'ils seraient sur les propriétés du chemin de fer, et sous ce rapport nous sommes amplement protégés.

Le PRÉSIDENT: Si le service ne convenait pas vous auriez pu intervenir.

Sir HENRY THORNTON: Oui, immédiatement.

M. STEWART (Humboldt): Y a-t-il assez de restaurants le long du Transcontinental pour répondre aux besoins des touristes et des excursions de moissonneurs?

Sir HENRY: Je le crois.

M. STEWART (Humboldt): Je me rappelle avoir entendu parler d'une plainte portée l'an dernier au sujet d'un train circulant entre Toronto et quelque centre de l'Ouest, probablement Winnipeg,—mais je ne saurais affirmer catégoriquement parce que mes souvenirs sont un peu vagues,—alors que les voyageurs ne purent prendre que deux repas en route; c'était une excursion de moissonneurs.

Sir HENRY THORNTON: C'est un cas tout à fait extraordinaire. J'aimerais à pouvoir vérifier ces faits parce qu'il y a un nombre suffisant de restaurants le long du réseau. Je suis entré dans plusieurs et j'ai constaté qu'ils étaient propres et capables de répondre à une forte clientèle. Les voyageurs de toutes sortes peuvent s'y procurer les aliments désirés. C'est un des règlements de la compagnie de fournir l'occasion de manger dans les restaurants à tous ceux qui ne peuvent pas manger dans le wagon-restaurant. J'aimerais, toutefois, à vérifier ce cas.

M. STEWART (Humboldt): Je tiens les faits d'un voyageur qui se trouvait à bord de ce train.

Sir HENRY THORNTON: Il peut se faire que des choses que nous n'approuvons pas soient arrivées. Avec la longueur de notre réseau et le nombre de trains qui y circulent tout ne peut pas marcher à la perfection, mais règle générale je ne crois pas que nos voyageurs aient à souffrir du manque de nourriture ou de rafraîchissements.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que la compagnie ne peut pas s'attendre à faire de l'argent avec le service des restaurants. Leurs frais généraux sont considérables et ils font bien lorsqu'ils peuvent réaliser un profit sur les repas même sans tenir compte des frais généraux. N'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: C'est bien le cas, sir Henry Drayton, et les chemins de fer sont tous dans cette situation. Les seules gares qui, à ma connaissance, font de l'argent avec les repas, se trouvent sur les chemins de fer anglais. Prenez une gare comme celle de la rue Liverpool à Liverpool, où plus de 200,000 personnes y passent tous les jours; il suffit d'y vendre un sandwich et une tasse de café à une faible partie de ces voyageurs pour y faire de l'argent.

Sir HENRY DRAYTON: Certaines compagnies vendent des goûters dans des paniers.

Sir HENRY THORNTON: Oui, mais cela ne comporte pas de grosses dépenses. Il est possible d'exiger un bon prix et il n'y a pas de frais généraux.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous l'intention de vendre de la bière 4.4 sur les trains dans l'Ontario?

Sir HENRY THORNTON: Je suis prêt à vendre tout ce qui peut rapporter de l'argent pourvu que ça ne soit pas contraire à la loi.

Le PRÉSIDENT: Le ferez-vous?

Sir HENRY THORNTON: Nous sommes à étudier cette question. Nous en essayerons peut-être la vente dans les provinces maritimes.

M. KYTE: Je crois que vous pouvez maintenant y trouver quelque chose de meilleur.

Sir HENRY DRAYTON: Comment vos chiffres se comparent-ils?

Sir HENRY THORNTON: Que voulez-vous dire?

Sir HENRY DRAYTON: Quel est le loyer?

Sir HENRY THORNTON: Je ne me rappelle pas les chiffres, mais je vous ferai un rapport à ce sujet plus tard. M. Henry, prenez note de ceci afin de donner à Sir Henry les renseignements désirés sur ce contrat.

Le PRÉSIDENT: Nous passons ensuite aux élévateurs à grain.

M. HENRY: $80,948. C'est la diminution dans le grain manutentionné à Portland et St. John.

Sir HENRY DRAYTON: C'est à cause de la récolte moindre.

Le PRÉSIDENT: L'item suivant, le n° 446, comprend "Autres opérations diverses".

M. MILNE: Est-ce que l'élévateur d'Halifax n'est pas en état d'être exploité?

Sir HENRY THORNTON: D'abord, c'est un élévateur très ancien. Il est mal situé, et d'après les derniers rapports on n'y fait pratiquement rien. Il s'agit du vieil élévateur?

M. MILNE: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: J'en ai oublié les détails.

Sir HENRY THORNTON: On peut le faire fonctionner en cas de besoin urgent.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous y emmagasinions 100,000 boisseaux.

M. HENRY: Je ne me rappelle pas la chose.

M. MILNE: Comment le nouvel élévateur est-il situé par rapport à vos lignes?

M. HENRY: Très bien situé.

Sir HENRY DRAYTON: Vous devez vous rappeler, M. Brown, combien de boisseaux y sont passés durant l'année?

M. BROWN: Combien de boisseaux dans une saison?

Sir HENRY DRAYTON: Non. Quelle est la capacité?

M. HENRY: 500,000 boisseaux.

M. BROWN: On peut y manutentionner de cinq à six mille boisseaux à l'heure.

Sir HENRY DRAYTON: D'après mes souvenirs il me semble qu'on pouvait y manutentionner environ 100,000 boisseaux par jour. C'est tout ce que l'on pouvait faire.

Sir HENRY THORNTON: Il est mal situé. On ne peut atteindre qu'un quai, et en plus cet élévateur a été fort endommagé lors de l'explosion.

Sir HENRY DRAYTON: Vous pouvez encore l'utiliser?

M. HENRY: On peut y charger des navires à raison de 5,000 boisseaux à l'heure, en recevoir autant, et y en emmagasiner 500,000 boisseaux en tout.

Sir HENRY DRAYTON: Ce qui ferait environ 120,000 boisseaux pour vingt-quatre heures. Je parle de mémoire.

M. MILNE: Est-ce l'état de l'élévateur qui empêche le blé de se rendre à Halifax.

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous en manutentionner davantage si l'élévateur était plus considérable?

Sir HENRY THORNTON: Il ne s'agit pas de la dimension de l'élévateur.

Le PRÉSIDENT: D'un élévateur mieux outillé?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que la question est discutable. En réalité, nous ne manutentionnons pas plus de blé à Halifax pour deux raisons, d'abord le blé ne s'y rend pas, et ensuite lorsqu'il est rendu les facilités de manutention manquent.

M. STEWART (Humboldt): J'ai remarqué qu'on avait dit en Chambre, hier, qu'il y avait une différence dans les taux de Halifax et de Portland. Les taux ne sont-ils pas les mêmes?

Sir HENRY THORNTON: Ils sont identiques.

M. STEWART (Humboldt): Comment les distances se comparent-elles?

Sir HENRY THORNTON: Environ 800 milles. On expédie le blé au port où l'on peut obtenir les meilleurs taux de transport océaniques. Un centin ou une fraction de centin déterminera le port où le blé sera expédié.

Sir HENRY DRAYTON: Le blé est toujours expédié en tenant compte des marchés?

Sir HENRY THORNTON: Sir Henry Drayton sera de mon avis que ce transport est gouverné par des facteurs sur lesquels nous n'exerçons aucun contrôle.

Sir HENRY DRAYTON: Le réseau ne contrôle pas le blé.

Sir HENRY THORNTON: Non.

Le PRÉSIDENT: Question de taux océaniques à part, pouvez-vous transporter la marchandise à Halifax au même taux qu'à Portland et réaliser un profit?

Sir HENRY THORNTON: Il est évident que le transport à Portland est plus payant parce que le trajet est plus court de plusieurs centaines de milles.

Le PRÉSIDENT: Perdez-vous de l'argent en transportant la marchandise à Halifax à ces taux?

Sir HENRY THORNTON: J'oserai affirmer que nous perdons de l'argent sur chaque boisseau de blé transporté dans l'est. Je ne mentionne que les faits. Je ne veux pas argumenter la question.

Le PRÉSIDENT: Je fais particulièrement allusion aux taux sur la marchandise à provenance de Montréal. Je sais qu'il est plus profitable de ne transporter la marchandise que sur 300 milles de préférence à sept ou nuit cents milles.

Sir HENRY THORNTON: Evidemment.

Sir HENRY DRAYTON: Plus le trajet est long plus vous perdez?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: "Autres opérations diverses."

M. MACKINNON: Il faut aussi considérer la distance de Portland en Europe; est-ce qu'elle n'est pas plus considérable que de Halifax au Royaume-Uni.

Sir HENRY THORNTON: Oui, mais je ne sais pas si la distance peut faire beaucoup de différence dans le coût.

M. MACKINNON: Le transport océanique coûte-t-il aussi cher que le transport ferroviaire?

Sir HENRY THORNTON: Oh, non.

M. MACKINNON: Pas autant.

Sir HENRY THORNTON: Beaucoup moins. Le transport par eau est beaucoup moins cher que le transport par terre, pour la bonne raison que vous n'avez pas de route à entretenir. C'est Dieu qui entretien la route océanique pour nous. Elle n'occasionne pas de dépense.

M. MACKINNON: Pouvez-vous me donner une idée de la distance en milles des ports les plus éloignés de Liverpool?

Sir HENRY THORNTON: M. Mackinnon désire savoir quelles sont les distances par eau?

M. KYTE: En réalité, les taux ne sont-ils pas plus élevés de Liverpool que de Halifax à Liverpool?

Sir HENRY THORNTON: J'aimerais à vérifier les chiffres avant de donner une réponse définie à cette question.

Sir HENRY DRAYTON: Il me semble que les taux sont les mêmes. Les taux de la route de l'Atlantique-Nord sont les mêmes. Autrefois ils favorisaient New-York, mais ils sont semblables aujourd'hui.

M. MACKINNON: Est-ce que la livraison ne serait pas plus rapide si on transportait le blé le plus possible par terre?

Sir HENRY THORNTON: Ce facteur ne compte pas. Prenez par exemple les expéditions de soie qui viennent du Japon, et passent par l'Amérique à destination d'Europe; ces expéditions se font périodiquement comme les départs des paquebots et sont attribuées aux navires les plus rapides. Quant au blé, au charbon, au minerai et aux autres produits de ce genre, quelques jours ou quelques semaines ne font pas beaucoup de différence.

M. KYTE: Pouvez-vous nous dire si les taux de New-York, Boston et Portland à Liverpool sont moins élevés que ceux des ports canadiens à Liverpool?

M. HENRY: Je ne saurais dire.

Sir HENRY THORNTON: Les taux en vigueur sont ceux de la Conférence.

Sir HENRY DRAYTON: Les taux sur le blé, la farine, les madriers et un autre produit, que j'oublie, sont libres.

M. KYTE: Cela veut dire que les taux des ports américains peuvent être inférieurs à ceux des ports canadiens pour le transport du blé?

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Quelquefois ils sont moins élevés et quelquefois c'est le contraire. Tout dépend du transport, des navires disponibles et de la concurrence des chemineaux.

M. STEWART (Humboldt): Pour quelle raison les parcs à bestiaux ne sont-ils pas exploités cette année.

Sir HENRY THORNTON: Je n'en sais rien.

M. COOPER: Les dépenses de 1923 sont portées au compte de Portland et nous n'avons pas expédié autant de bestiaux par ce port cette année.

M. STEWART (Humboldt): Il n'y a rien du tout à cet endroit.

Sir HENRY THORNTON: M. Stewart désire savoir pour quelle raison on n'a pas expédié de ce port?

M. STEWART (Humboldt): Y a-t-il des dépenses de ce genre.

M. COOPER: Pas où nous avons des parcs à bestiaux.

M. JELLIFF: Pas de réparations dans les parcs à bestiaux.

M. COOPER: Bien que les enclos ne puissent pas entrer dans cet item ils doivent être compris sous le titre "entretien". Il s'agit des parcs à bestiaux de Portland. Je crois qu'on les trouvera au n° 265, "Structures diverses".

Le PRÉSIDENT: "Autres opérations diverses."

Sir HENRY DRAYTON: Pouvez-vous nous dire où nous en sommes avec notre nouvel entrepôt de Prince-Rupert?

Sir HENRY THORNTON: Vous voulez parler de celui que l'on a construit il y a quelque temps.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a deux ans, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Il a été construit avant cela. Je crois qu'il existe depuis un certain nombre d'années.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'en retire-t-on maintenant?

Sir HENRY THORNTON: On n'y fait pas beaucoup d'affaires. Nous sommes en négociations avec une compagnie qui fait le commerce du poisson, je crois, dans le but d'utiliser une partie de cette construction pour fins d'entreposage.

M. JELLIFF: Je crois que ce serait une bonne chose d'en tirer des revenus.

Sir HENRY THORNTON: C'est bien vrai, mais malheureusement nous n'avons pas encore réussi à le faire servir à quoique ce soit d'utile. C'est un magnifique entrepôt, et nous ne pourrions pas en trouver un mieux aménagé, mais malheureusement il ne sert à aucune fin utile. M. Dalrymple, de la division du Trafic, a fait tout en son pouvoir pour essayer de lui trouver de la clientèle, mais sans succès. Je crois qu'on a essayé d'y intéresser une compagnie faisant le commerce du poisson; on espérait arriver à une entente, mais jusqu'à présent il n'y a rien de défini. Il en est de même pour le bassin de radoub. C'est une installation splendide, et nous trouverons probablement moyen de l'utiliser à l'avenir. Ces deux entreprises, l'entrepôt et le bassin de radoub, possèdent des installations de premier ordre, et il est malheureux que nous ne trouvions pas à les utiliser, mais nous faisons tout ce que nous pouvons en ce sens.

M. STORK: Je n'y suis pas allé depuis le mois de février, mais je crois savoir qu'une compagnie de l'Alaska y fait maintenant affaire.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que ce renseignement est exact.

M. MILNE: Quel est le tonnage des cargaisons qui entrent à Prince-Rupert, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a pas grand'chose à part du bois et du poisson.

Sir HENRY DRAYTON: Le trafic consiste surtout de poisson expédié à cet entrepôt. Y maintient-on la fabrique de conserves.

Sir HENRY THORNTON: Oui. Elle fonctionne très bien et les affaires y sont prospères, je crois.

M. STORK: C'est la plus grosse de cette sorte en Amérique.

Sir HENRY THORNTON: Oui. Je crois qu'on y expédie du flétan dans les états de l'Est.

M. STORK: Oui, à Boston et à New-York.

Sir HENRY THORNTON: Pouvez-vous imaginer quelque chose de plus curieux que ces expéditions de Prince-Rupert à Boston, et cependant on en fait.

M. STORK: Je crois qu'il y a beaucoup de malentendu au sujet du trafic sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique. L'an dernier on a expédié de Prince-Rupert 26,000,000 de livres de flétan par messageries, non par wagons à marchandises. Si mes souvenirs ne me trompent pas on a employé 1,500 wagons réfrigérants à cette fin, et on a mis de 800 à 1,000 livres de poisson par wagon. Il me semble que les recettes de cette partie du réseau se comparent favorablement à celles des autres partis. N'est-ce pas le cas?

Sir HENRY THORNTON: Je ne le crois pas. Je regrette de ne pouvoir partager votre avis. Les recettes par mille sur cette partie du réseau sont très faibles. Nous faisons tout en notre pouvoir pour les augmenter, mais si vous établissez les recettes par mille sur cette ligne vous verrez qu'elles sont très faibles.

Sir HENRY DRAYTON: Les taux des messageries sont très élevés, mais les dépenses le sont encore davantage.

Sir HENRY THORNTON: Cette ligne traverse un territoire qui renferme du terrain susceptible de produire de belles moissons. Je l'ai vu moi-même, et il est probable qu'on le mettra en valeur un jour, mais il va falloir y diriger un fort courant d'immigrants avant de le transformer en région productrice. Il y a beaucoup de bois le long de cette partie du réseau.

M. STORK: On transporte quantité de poteaux de cèdre et de pilots sur cette ligne?

Sir HENRY THORNTON: C'est vrai.

M. STORK: Le seul bois disponible dans cette région nord se trouve le long de ce chemin de fer.

Sir HENRY THORNTON: Il y a également des gisements de minerai.

M. MILNE: Croyez-vous que lorsque vous y aurez des élévateurs, vous y transporterez de la marchandise et vous en recevrez davantage d'Orient?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Cela nous aidera certainement à augmenter le trafic sur la ligne. Le transport du grain vers l'Ouest augmente tous les ans. Il vous suffit de jeter un coup d'œil sur ce qui se passe à Vancouver pour vous imaginer ce que sera bientôt le transport du grain par la route de l'Ouest. Je crois que Prince-Rupert sera un jour un débouché important pour le grain de l'Ouest.

Sir HENRY DRAYTON: Au sujet de la question posée par M. Milne concernant le transport du grain, pouvez-vous nous dire comment se comparent les quantités expédiées en Orient et en Europe respectivement? M. Henry pourra peut-être nous donner un peu plus tard les chiffres des expéditions à destination de l'Orient faites des ports de la côte du Pacifique et par le canal de Panama, pour les années 1924 et 1923.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que les expéditions par le canal de Panama ont été plus considérables. Elles augmentent très rapidement.

Sir HENRY DRAYTON: Je le sais. Je désire simplement connaître les faits précis.

Le PRÉSIDENT: " Frais généraux et de bureau "; le premier item, " Appointements et dépenses des fonctionnaires supérieurs ". On y voit une augmentation.

M. HENRY: Il y a augmentation de $43,381. Si nous prenons l'ensemble des dépenses générales, elles atteignent 3.24 p. 100 des recettes en 1924, et constituent 3.491 p. 100 des dépenses.

Sir HENRY DRAYTON: Sur quelles statistiques basez-vous vos comparaisons?

M. HENRY: 3.067 des recettes et 3.332 des frais d'exploitation.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois bien interpréter les comptes en affirmant que la Surintendance, les Appointements et les Dépenses des fonctionnaires supérieurs se trouvent aux item 201, 301, 351, 371 et 451. Je ne crois pas qu'il y en ait d'autres; sont-ce les bons item?

M. HENRY: En commençant par le premier, ce sont les item 201, 301, 351, 371 et 451.

Sir HENRY DRAYTON: C'est tout, n'est-ce pas?

M. HENRY: C'est bien cela.

M. JELLIFF: Combien pour les appointements et combien pour les dépenses?

M. HENRY: Je ne crois pas pouvoir vous donner ces chiffres de mémoire.

Le PRÉSIDENT: Que vouliez-vous savoir, sir Henry, lorsque vous avez énuméré ces item; je n'ai pas bien saisi votre question?

Sir HENRY DRAYTON: J'ai dit que c'étaient les seuls item traitant de cette question.

M. HENRY: C'est bien cela.

Sir HENRY DRAYTON: Y en a-t-il d'autres, sir Henry?

Sir HENRY THORNTON: Non, je crois que c'est tout.

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'aimerions pas à manquer quoi que ce soit.

Sir HENRY TRORNTON: Nous nous efforcerions de vous les rappeler si vous en oubliez.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas les chiffres concernant la répartition des appointements et des dépenses.

M. HENRY: Non, je ne l'ai pas.

M. JELLIFF: Y a-t-il eu augmentation dans les dépenses des fonctionnaires supérieurs?

Sir HENRY THORNTON: En 1924, je ne le crois pas; je ne me rappelle rien en ce sens.

M. JELLIFF: Vous n'avez pas établi les chiffres des dépenses et des appointements séparément?

Sir HENRY THORNTON: Non, je n'ai pas ce renseignement.

M. JELLIFF: Pouvez-vous obtenir ce renseignement?

M. HENRY: Oui, mais ça demandera du travail.

M. STEWART (Humboldt): Tout en préparant cet état pourriez-vous en même temps établir une comparaison entre les appointements et les dépenses de l'an dernier afin de déterminer où se trouve l'augmentation, dans les appointements ou les dépenses?

Sir HENRY THORNTON: Nous pouvons vous dire cela.

Le PRÉSIDENT: N° 452, Traitements et dépenses des commis et des aides. Cet item accuse une diminution de quelque $100,000.

M. HENRY: $101,000.

M. JELLIFF: Comment pouvez-vous expliquer cette augmentation de dépenses lorsqu'il y a diminution chez les commis et aides? Il me semble que ça devrait être le contraire.

Sir HENRY THORNTON: Pas exactement. Permettez-moi de vous donner quelques explications à ce sujet. Le réseau des chemins de fer Nationaux se compose de plus de 100 compagnies distinctes, dont il faut maintenir l'existence corporative pour le moment; ce qui nécessite beaucoup de travaux de comptabilité. Lorsque nous avons commencé notre travail de fusion, nous n'étions pas aussi renseignés que nous le sommes devenus plus tard. Petit à petit nous avons réussi à fusionner le personnel des bureaux, à grouper la comptabilité, et à améliorer nos méthodes, de sorte que nous pouvons attribuer la diminution chez les commis à ce travail de réorganisation que nous poursuivons depuis deux ans. En ce qui concerne les bureaux-chefs de la comptabilité, il vous y faut maintenir un certain nombre de contrôleurs, de vérificateurs, et de surveillants dont vous ne pouvez pas vous passer; en d'autres termes il est beaucoup plus facile de diminuer le nombre des commis en améliorant les méthodes et en réorganisant les bureaux que de diminuer le nombre des fonctionnaires supérieurs. En plus le nombre de ces derniers n'est pas considérable si vous le comparez aux centaines ou milliers de commis employés à la comptabilité.

M. STEWART (Humboldt): Cela ne semble pas tout à fait exact; il n'y en a qu'environ cinq fois autant; dans un cas vous avez tout près d'un million et dans l'autre environ quatre millions et quart; la proportion est de un à quatre et demi.

Sir HENRY THORNTON: C'est ce que je prétends. Vous avez affaire à un plus grand nombre d'hommes et à un chiffre de dépenses plus considérables lorsqu'il s'agit des commis et des aides; le champ est plus vaste et l'occasion meilleure. Nous pourrons vous donner ces détails lorsque nous répondrons aux questions posées.

M. W. F. MACLEAN: Je ne fais pas partie de ce comité, monsieur le président, mais je suis député à la Chambre des Communes. J'ai posé cette question en Chambre, et je désirerais poser une ou deux questions ici, si vous voulez bien me le permettre.

Le PRÉSIDENT: Très bien, à moins qu'il y ait des objections.

M. F. W. MACLEAN: J'ai recommandé à la Chambre des Communes que trois des meilleurs vérificateurs soient réunis dans une pièce et chargés d'étudier ces chiffres afin de trouver un moyen de les simplifier. J'ai suggéré au ministre des Chemins de fer qu'il était actuellement surchargé de travail dans son département, et je demanderai à ce comité et à Sir Henry Thornton s'il ne serait pas possible de nommer une commission de haute envergure pour étudier cette question de la dette des chemins de fer, au point de vue de sa coordination et de sa consolidation, afin que le public puisse savoir de quelle manière l'on pourrait diminuer ces énormes dépenses des chemins de fer Nationaux. Cette suggestion a-t-elle été discutée en comité, et si elle ne l'a pas été est-il possible de le faire?

Le PRÉSIDENT: Sir Henry aimerait peut-être à répondre à cette question.

Sir HENRY THORNTON: A ce sujet je vous ferai remarquer que jusqu'à ces mois derniers, les activités et les énergies de l'administration ont été absorbées par la fusion en un seul réseau de tous les tronçons de chemin de fer mis à notre disposition, de l'Atlantique au Pacifique; en un mot de réunir en un tout les différentes parties constituantes du réseau, et de le faire marcher. Ce travail n'aura pas de fin, mais il est assez avancé maintenant pour nous permettre de consacrer une partie de nos efforts aux autres problèmes importants qui réclament notre attention ailleurs.

Un de ces problèmes importants, et peut-être le plus important, consiste en l'étude de la situation financière des diverses compagnies et propriétés qui constituent le réseau des chemins de fer Nationaux. C'est une grosse tâche. Nous y travaillons depuis un certain temps, et j'oserai dire que d'ici à un an nous aurons assez de données pour pouvoir faire une recommandation définie à ce sujet.

Je ne crois pas être en mesure d'en dire davantage en réponse à cette question. Après avoir fusionné ces différents chemins de fer en un seul au point de vue de l'exploitation, il nous reste à étudier leur situation financière, ce qui est un problème des plus importants et des plus ardus.

CERTAINS MEMBRES: Très bien, très bien.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons attaqué cette question, mais je ne saurais dire en quoi consisteront nos recommandations, ou quelle est la situation tant que nous n'aurons pas de données suffisantes pour nous permettre de nous prononcer d'une façon intelligente.

Quant à la création d'une commission d'experts, il m'importe peu qu'on le fasse, cependant je crois qu'il y a danger à confier l'étude d'une question à trop d'experts. Toute personne qui se croit malade, et appelle une couple de médecins pour lui dire ce dont elle souffre, est sur le point d'avoir besoin de l'entrepreneur de pompes funèbres. Passé un certain nombre, plus vous appellerez d'experts pour étudier un problème, plus vous verrez surgir de difficultés et de complications et plus la solution paraîtra embrouillée. Je ne crains pas d'affirmer que nous serons en mesure de faire une recommandation définie avant que la présente année ne soit écoulée.

M. MACLEAN: C'est ce que j'ai essayé de savoir en Chambre sans succès, mais je suis heureux d'avoir obtenu ce renseignement ici.

M. KYTE: N'est-ce pas le bon endroit pour se renseigner.

Sir HENRY THORNTON: Je veux que l'on sache bien que ce travail n'a pas été négligé, cependant il est impossible de tout faire à la fois. Notre première tâche a été de créer le chemin de fer National du Canada; par créer j'entends de le faire marcher, de coordonner le fonctionnement de toutes les différentes parties. Cette tâche nous a tenu bien occupé jusqu'à ces derniers temps. Toutefois la question soulevée est des plus importantes.

[Sir Henry Thornton.]

Le PRÉSIDENT: Allons-nous procéder? L'item suivant comprend les fournitures et les dépenses du bureau-chef.

M. HENRY: Il y a diminution de $231,000. Les dépenses de 1923 étaient plutôt élevées à cause de la réorganisation ou plutôt de la consolidation. Elles ne se sont pas répétées en 1924.

Le PRÉSIDENT: Frais du contentieux. On y voit une forte diminution.

M. HENRY: Cet item accuse une diminution parce qu'en 1923 le règlement que nous avons dû faire avec l'administration ferroviaire des Etats-Unis nous a occasionné de fortes dépenses de ce chef.

M. JELLIFF: Cela comprend-il les appointements du personnel de la division du contentieux?

M. HENRY: Cela ne comprend les appointements que de ceux qui ont été employés à l'extérieur pour ce règlement.

M. JELLIFF: Avez-vous été obligé d'employer beaucoup d'avocats de l'extérieur à ce sujet?

Sir HENRY THORNTON: Il nous arrive de temps à autre d'avoir recours aux services de personnes de l'extérieur lorsqu'il se présente des questions très graves ou importantes. C'est une pratique plus ou moins suivie par la plupart des chemins de fer. Le cas mentionné par M. Henry était des plus importants. Il y avait une forte somme d'argent en jeu, un règlement considérable à effectuer avec le gouvernement des Etats-Unis, et il suffit de dire que les négociations se sont terminées à la grande satisfaction des officiers de la compagnie.

M. KYTE: Je suppose qu'il vous a fallu retenir les services d'avocats américains?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. STEWART (Humboldt): L'item 454 ne comprend pas les dépenses de la division du contentieux?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. HENRY: Oui, il comprend les dépenses du contentieux. L'augmentation est attribuable aux causes indiquées.

Le PRÉSIDENT: Où les appointements se trouvent-ils?

M. HENRY: Dans l'item 454.

Le PRÉSIDENT: Dépenses du département de Secours. Il y a une petite diminution.

M. STEWART (Humboldt): En quoi consiste cet item?

M. COOPER: Ce sont des contributions que le chemin de fer fait à la caisse d'Assurance et de Prévoyance du Grand-Tronc, $12,500. Le chemin de fer contribue également $15,000 à la caisse d'Assurance du gouvernement canadien.

Le PRÉSIDENT: Pensions.

M. JELLIFF: Cet item accuse une forte augmentation.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle est la base actuelle des pensions?

Sir HENRY THORNTON: La situation n'est pas encore bien définie. L'Intercolonial avait son système, le Grand-Tronc avait le sien, et le Canadian-Northern n'en avait pas du tout, n'est-ce pas, M. Henry?

M. HENRY: Non.

Sir HENRY THORNTON: Nous nous sommes efforcés d'établir un système applicable à l'ensemble du réseau, en tenant compte des sommes versées par certaines parties du réseau où il existait un système de pension avant la fusion. Nous avons d'abord constaté que la création d'un système de pension, tel que nous le désirions, aurait nécessité la dépense d'une forte somme annuellement; une dépense que nous ne ferions pas sans hésiter. Ainsi avant d'aller plus loin

nous avons décidé de faire étudier la question par des actuaires, et ceux-ci sont actuellement occupés à ce travail. Nous ne savons donc pas encore quel système nous recommanderons, mais la chose sera décidée cette année, et soumise au Parlement l'an prochain. C'est une question très grave et qu'il faut étudier avec le plus grand soin, vu qu'elle comporte de fortes dépenses.

Sir HENRY DRAYTON: En attendant, que fait-on? Nous payons ce fort montant en pensions?

Sir HENRY THORNTON: Tous les systèmes de pension qui existaient sont maintenus.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'en résultera-t-il?

Sir HENRY THORNTON: Je répondrai à votre question dans un instant, sir Henry. En ce qui concerne cette partie du réseau où il n'existait pas de système de pension, nous traitons les employés qui se retirent du service sur une base, qui ne compliquera pas la situation lorsque nous aurons établi définitivement notre système pour tout le réseau.

M. JELLIFF: Les employés contribuent-ils à ce fonds?

Sir HENRY THORNTON: Il y a deux systèmes de pension; dans l'un il y a contribution, dans l'autre il n'y en a pas. La tendance actuelle dans le domaine ferroviaire porte plutôt vers le système des contributions, avec contribution de la part de la compagnie et des employés. Il en résulte que la pension est meilleure sans que la compagnie ait à débourser davantage.

M. JELLIFF: Pouvez-vous nous dire combien vous avez de pensionnaires sur vos listes actuellement?

Sir HENRY THORNTON: Avez-vous ces chiffres, M. Henry?

M. HENRY: D'après l'ancien réseau du Grand-Tronc il y en a 1,188. Sur l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, il y en a 1,024.

Le PRÉSIDENT: A quel âge, ou après combien d'années de service un employé a-t-il droit à une pension.

Sir HENRY THORNTON: Cela varie, n'est-ce pas?

M. HENRY: L'âge est fixé à 65 ans pour le Grand-Tronc, je crois; et à 60 ans pour l'autre. C'est la règle générale, mais il y a d'autres conditions, telles que la maladie, qu'il faut prendre en considération dans chaque cas.

M. JELLIFF: Que fait-on pour ceux qui sont blessés en service? S'il y a perte d'un bras ou d'une jambe?

Sir HENRY THORNTON: Cela est compris par le système d'assurance, et aussi par les lois de pension provinciales. Si un employé perd un bras ou une jambe, le cas est réglé par le département du contentieux qui détermine du montant à payer, selon les circonstances.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a évidemment une différence si le cas est réglé d'après les lois provinciales. En Ontario, il aurait droit à 60 p. 100 de sa capacité de gain comme résultat de cet accident, si je ne me trompe pas. Dans d'autres provinces, il aurait droit de poursuivre la compagnie et n'obtiendrait gain de cause qu'en prouvant négligence de la part de la compagnie et absence de négligence de sa part. La chose est sur une base tout à fait différente, comme vous le voyez.

Sir HENRY THORNTON: Oh, oui, c'est bien vrai. J'ai dit, en tenant compte de toutes les circonstances.

Sir HENRY DRAYTON: Il y aurait poursuite dans la province de Québec parce que les dommages accordés en vertu de la loi ne sont pas élevés. Alors tout dépend de la province ou l'employé est blessé.

Sir HENRY THORNTON: Tout à fait. Cependant il faudrait tenir compte de certaines autres circonstances.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il serait plus juste d'adopter un système général applicable à tous; prenez le système de l'Ontario et appliquez-le à tous.

Sir HENRY THORNTON: C'est exactement ce que nous essayons de faire, sir Henry. Le système actuel n'est pas satisfaisant, et je ne peux pas vous dire ce que nous ferons avant d'avoir obtenu le rapport de l'actuaire. Règle générale, un système de pension doit répondre à deux ou trois besoins. D'abord il doit accorder à l'individu une pension raisonnable lorsqu'il atteint la limite d'âge du service. En second lieu il doit protéger l'employé et sa famille en cas d'accident, de maladie ou de mort après qu'il atteint l'âge de la retraite, et en troisième lieu, il serait bon que ce système comprenne un fonds d'assurance payable à la famille du pensionnaire après sa mort. De cette manière tous les cas seraient prévus. Il est propable que tout cela ne pourra pas se faire immédiatement, car cela demanderait trop d'argent, mais c'est le but que nous devrions chercher à atteindre en établissant un système de pension, si nous voulons protéger adéquatement nos employés et leurs familles. Nous devrions, je crois, assumer en quelque sorte la responsabilité morale du bien-être de la famille d'un employé qui a consacré, disons, 50 ans de sa vie au service de la compagnie. Cela veut dire toute sa vie, car il se retire du service à 70 ans, disons, et il meurt subséquemment. En d'autres termes, il me semble que nous lui devons quelque chose de plus qu'une pension lorsqu'il se retire du service, parce qu'il a travaillé pendant toute sa vie pour la compagnie.

M. JELLIFF: Ce système est-il en vigueur sur les chemins de fer américains?

Sir HENRY THORNTON: A ma connaissance, aucun chemin de fer n'a poussé la chose aussi loin.

M. JELLIFF: Le Burlington l'avait adopté, n'est-ce pas?

M. MACKINNON: Quelle différence y a-t-il, sir Henry (Thornton), entre les 50 années de service sur un chemin de fer, et les 50 années passées par un autre citoyen canadien à tout autre emploi, comme cultivateur, machiniste, charpentier, avocat, médecin ou de toute autre façon. Quelle différence y a-t-il. Pourquoi a-t-il droit à une pension?

Sir HENRY THORNTON: Pour la raison que le fermier, l'avocat et le médecin travaillent pour eux-mêmes. Ils se gouvernent eux-mêmes; ils ont des occasions de faire de l'argent dont ne peuvent pas bénéficier la plupart des employés de chemin de fer. Ils travaillent lorsqu'ils le désirent et ne sont pas obligés de le faire lorsqu'ils ne le veulent pas; d'un autre côté l'employé de chemin de fer consacre 50 années de sa vie, disons, au service du chemin de fer, et travaille quelquefois 24 heures par jour. Il me semble que c'est là que se trouve la différence.

M. MACKINNON: Je ne la vois pas très bien. Lorsqu'un individu a travaillé pendant cinquante ans à tout autre travail, il me semble qu'il a les mêmes droits à une pension que celui qui a travaillé pendant cinquante ans pour une compagnie, propriété de l'Etat.

Sir HENRY THORNTON: Vous soulevez la question des pensions pour les vieillards, chose qui n'est pas inconnue du monde civilisé. Mais il vaut la peine de dépenser une certaine somme d'argent pour attirer dans le service d'une organisation considérable comme un chemin de fer un groupe d'hommes qui n'auront d'autres fins que de servir honnêtement et loyalement cette compagnie, et d'y consacrer les énergies de toute leur vie. C'est ce que nous appelons l'esprit de corps. C'est ce qui donne de la valeur à cette organisation. Vous ne pouvez pas évaluer cette chose en dollars et cents, mais c'est un facteur important reconnu par tous les chemins de fer dans tous les pays civilisés.

M. MACKINNON: Mais nous voulons trouver ce même esprit de corps chez tous les citoyens canadiens, nous voulons que tous aient ces dispositions pour leur pays. Il n'y a pas de distinction à faire ici.

Sir HENRY THORNTON: Sauf que la chose est plus difficile à réaliser dans un cas que dans l'autre. Si cet esprit de patriotisme dont vous parlez pouvait se généraliser de quelque façon,—et il peut se faire qu'il existe dans une grande mesure actuellement,—ce serait un grand appoint pour la nation.

Le PRÉSIDENT: "Papeterie et impressions."

Sir HENRY THORNTON: Un instant; je désire savoir ce que nous faisons réellement au point de vue pension. L'ancien Grand-Tronc avait un fonds de pension assez général, n'est-ce pas, sir Henry (Thornton)?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Particulièrement en ce qui concerne les officiers supérieurs. Je crois que ces derniers contribuaient largement à ce fonds; ils étaient les principaux intéressés, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Je ne peux pas répondre à cette question.

Sir HENRY DRAYTON: Cet item n'en couvre qu'une faible partie.

M. COOPER: Le fonds dont vous parlez, sir Henry (Drayton), portait le nom de Fonds de retraite du Grand-Tronc (Grand Trunk Superannuation Fund), auquel ces fonctionnaires et la compagnie contribuaient une somme égale; mais ces pensions ne sont pas comprises dans cet item; elles sont versées à même ces fonds spéciaux.

Sir HENRY DRAYTON: Que fait-on de ce fonds? Où est-il? N'en est-il pas question dans ces comptes?

M. COOPER: Non, monsieur, il n'appartient pas au chemin de fer.

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'il y a eu une entente en vertu de laquelle ces fonctionnaires paient un certain montant afin de toucher une pension déterminée. C'est une entente qui a été conclue entre les officiers de la compagnie eux-mêmes.

M. COOPER: Sauf que le chemin de fer y contribuait un égal montant.

Sir HENRY DRAYTON: Dans quel item notre contribution est-elle comprise?

M. COOPER: Dans l'item 457.

Sir HENRY DRAYTON: C'est celui que nous discutons, et ainsi ce montant y est compris. Combien d'officiers bénéficient de ce fonds?

M. COOPER: Je ne saurais dire.

Sir HENRY THORNTON: Nous vous trouverons ce renseignement.

Sir HENRY DRAYTON: Très bien; je désirerais également savoir s'il y a progression. Vous savez ce que je veux dire, je désire savoir si les contributions à ce fonds ont cessé lorsque le gouvernement à pris possession du chemin de fer, ou si elle continuent encore. C'est le fonds au sujet duquel le gouvernement a fait faire une enquête par l'entremise d'un commissaire, et dont les recommandations n'ont pas été adoptées.

Le PRÉSIDENT: Autre chose à ce sujet?

M. STEWART (Humboldt): Je comprends que nous pouvons nous attendre à voir augmenter cet item considérable, non pas en une seule année, mais d'année en année?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Il y aura augmentation jusqu'à ce que cet item descende au niveau où il restera pratiquement stationnaire; mais nous pouvons nous attendre à voir augmenter considérablement le chiffre de nos pensions.

M. STEWART (Humboldt): Et le niveau dont vous parlez sera probablement beaucoup plus élevé que le chiffre actuel?

Sir HENRY THORNTON: Oui, très probablement.

Sir HENRY DRAYTON: Demandez-vous une somme plus considérable pour les pensions de l'an prochain.

M. COOPER: Les crédits demandés sont basés sur le montant réel des pensions à payer.

Sir HENRY THORNTON: Il me faudrait consulter les livres pour vous le dire. Je ne peux pas répondre de mémoire.

Le PRÉSIDENT: "Papeterie et Impressions."

M. HENRY: Cet item accuse une diminution de $93,000. En 1923 il a fallu faire des dépenses considérables pour la révision des formules, et cela n'a pas été nécessaire en 1924.

M. HARRIS: J'aimerais à vous poser une question à ce sujet. Cette dépense a été faite pour l'achat de votre approvisionnement, je suppose?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le chemin de fer fait-il ses impressions lui-même?

Sir HENRY THORNTON: Non, sauf certaines formules préparées au miméographe.

M. HARRIS: Je suppose que ces achats sont faits par le personnel chargé des achats relatifs à la publicité?

Sir HENRY THORNTON: Non, par la division des achats, et je crois pouvoir affirmer qu'ils se font pratiquement tous, sinon tous, par soumission.

M. HARRIS: Sur des soumissions ouvertes à la Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et au Canada, ou simplement au Canada?

Sir HENRY THORNTON: Non, simplement au Canada, sauf pour les formules utilisées aux Etats-Unis; ces dernières sont imprimées aux Etats-Unis, mais je ne crains pas d'affirmer que toutes les impressions de formules employées au Canada sont faites au Canada par des maisons canadiennes. N'est-ce pas?

M. FORD: Par soumission?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. HARRIS: Entièrement par des maisons canadiennes?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. HARRIS: Je suppose qu'il en est de même pour la publicité. Je pose cette question, monsieur le président, parce que je n'étais pas ici l'autre jour lorsqu'il en a été question. Avec la permission du comité j'aimerais à poser une question concernant cet item 458, que j'aurais voulu poser alors. Je comprends que l'on reçoit des soumissions des maisons canadiennes pour la publicité, la papeterie et les impressions. C'est-à-dire qu'on demande aux maisons canadiennes de soumissionner?

Sir HENRY THORNTON: Oui, en tant que je sache.

M. HARRIS: Pourriez-vous nous soumettre des faits à ce sujet afin de nous montrer combien de ce travail est confié à des maisons canadiennes, et combien ne l'est pas?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que tout vient des maisons canadiennes.

M. FORD: Entièrement, je crois.

M. JELLIFF: Cet item a été renvoyé à un sous-comité, monsieur le président, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: M. Harris, Sir Henry Thornton nous affirme que toutes les formules, sauf celles qui sont employées aux Etats-Unis, sont imprimées au Canada. Je suppose que les autres sont imprimées par des firmes américaines, est-ce que cela ne répond pas à votre question?

M. HARRIS: Pas tout à fait; je désirerais des renseignements plus complets. Nous rencontrons tous les jours, ici et là à travers le pays, de la publicité et

des imprimés des chemins de fer Nationaux du Canada portant au bas la légende "imprimé aux E.-U.A." J'aimerais à savoir quelle partie de notre littérature de publicité, de notre papeterie et de nos impressions nous viennent des Etats-Unis.

Sir HENRY THORNTON: Je suis surpris d'entendre dire que vous avez vu de la publicité distribuée au Canada qui a été imprimée aux Etats-Unis. J'aimerais à la voir. Je ne doute pas de votre parole, mais j'aimerais beaucoup à la voir.

M. HARRIS: J'en ai en main.

Le PRÉSIDENT: Montrez la nous.

M. HARRIS: Je l'apporterai à la prochaine séance du comité. J'ai changé d'habit et j'ai laissé les papiers dans l'autre.

Sir HENRY THORNTON: Je vous félicite de votre opulence.

M. HARRIS: On y lisait "Imprimé aux E.-U.A.", et je suppose que cela veut dire imprimé aux Etats-Unis d'Amérique. Je désire savoir combien on en fait imprimer aux Etats-Unis.

Sir HENRY THORNTON: Vous pouvez me poser des questions de détails auxquelles je ne peux pas répondre, mais je sais que toutes nos impressions sont faites au Canada, et cette déclaration a été corroborée ici.

M. HARRIS: Je ne m'arrête pas aux détails, je désire simplement savoir quelle proportion est canadienne et quelle proportion est américaine.

Sir HENRY THORNTON: Nous vous obtiendrons ce renseignement.

M. STEWART (Humboldt): La publication du magazine *Canadian National Railway* est-elle comprise dans l'item 458?

M. COOPER: Non; elle est à l'item 460.

Le PRÉSIDENT: "Dépenses d'évaluations." Il y a diminution ici.

M. HENRY: Une diminution de $11,800. Elle est attribuable à la disparition de la division de l'évaluation à Détroit.

Le PRÉSIDENT: "Autres dépenses"; augmentation.

M. STEWART (Humboldt): Combien coûte le magazine *Canadian National Railway*.

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais dire de mémoire. Nous pouvons vous obtenir ce renseignement.

M. STEWART (Humboldt): Quelle fin sert-il? Quelle valeur a-t-il pour la compagnie?

Sir HENRY THORNTON: C'est un moyen de communication. Si vous jeter un coup d'œil autour de vous, vous verrez que c'est une pratique adoptée par la plupart des corporations, y compris les chemins de fer. La compagnie d'assurance Metropolitan Life, par exemple, publie un magazine pour son personnel; le chemin de fer *Pennsylvania* publie un journal hebdomadaire ou bi-hebdomadaire, j'oublie ce qu'il en est, mais telle est la coutume; et on a toujours remarqué qu'il était avantageux pour les organisations qui emploient un grand nombre de personnes de publier un magazine. Cette publication répond à diverses fins. D'abord c'est un moyen de communication entre l'administration et le personnel. Elle permet de signaler à l'attention des officiers et du personnel les choses bien faites et aussi certaines choses qui devraient être mieux faites. On y trouve des nouvelles susceptibles d'intéresser les employés, et aussi d'autres d'un caractère général de nature à faire plaisir à leurs épouses et à leurs familles. En d'autres termes, on peut dire qu'elle sert à promouvoir l'enthousiasme, la coopération et l'esprit de corps chez les employés. C'est le point de vue adopté par la plupart des compagnies pour justifier cette publication.

M. JELLIFF: Y trouve-t-on des annonces de l'extérieur pour aider à défrayer le coût de la publication?

Sir HENRY THORNTON: Oui, beaucoup d'annonces de l'extérieur.

M. MILNE: Mais il n'y a pas d'abonnement à payer?

Sir HENRY THORNTON: Il est distribué gratis aux employés, et sert plus ou moins comme medium général de publicité. Nous avons par exemple, une liste de personnes importantes auxquelles nous envoyons le magazine, et nous avons reçu une foule de commentaires agréables à ce sujet. J'ai reçu l'autre jour une lettre d'un officier de chemin de fer aux Etats-Unis, le président d'une grosse compagnie de chemin de fer, nous félicitant sur la matière contenue dans la publication et sur le but utile visé.

Le PRÉSIDENT: Cette lettre est-elle destinée aux membres du Parlement?

Plusieurs honorables MEMBRES: Je l'ai.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que oui.

Le PRÉSIDENT: Pour moi, je l'ai mais je me demandais s'il en était de même des autres.

M. STEWART (Humboldt): Je suis resté quelque peu étonné en me rendant compte qu'on ne trouvait rien à la rubrique des "Frais de publicité". Je m'attendais qu'une partie au moins irait à cette rubrique vu que l'on y rencontre tout ce qui peut raisonnablement s'y trouver.

Sir HENRY THORNTON: Il importe peu que l'on en insère ou non une partie à la publicité. Il y a toujours de la bisbille sur la question de savoir ce qu'il importe de porter à la rubrique de la publicité et à d'autres rubriques.

Le PRÉSIDENT: La chose est de peu d'importance.

M. STEWART (Humboldt): Pas du moins au bilan définitif.

Sir HENRY THORNTON: Je puis, pour la prochaine réunion, vous apporter des données de publicité.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant: "Facilités (accommodations générales conjointes).

M. HENRY: Il s'agit de divers item relatifs à l'entretien de voies terminales conjointes et autres travaux du genre.

Le PRÉSIDENT: Ceci met le sceau aux frais d'exploitation du chemin de fer. Page suivante, page 23, "Déboursés, à déduire les (Traites tirées) pour l'exercice 1924, applicables au placement de fonds sur les routes et le matériel". Mais tout d'abord "Les Routes", puis, comme première subdivision: "Le Génie". A-t-on des questions à poser?

Sir HENRY DRAYTON: Voyons tout d'abord un état d'ensemble de la liste.

Le PRÉSIDENT: Va-t-on procéder item par item ou par un examen général?

Sir HENRY DRAYTON: Attaquons la chose de façon générale, ce qui nous permettra de nous familiariser avec les item. J'ignore s'il est bien nécessaire de les repasser tous les uns après les autres ou s'il vaut mieux tâcher de se faire une idée générale des item, dont les uns imputables aux activités des embranchements et les autres à des entreprises nouvelles.

M. HENRY: Il existe un montant de $1,666,000 imputables sur embranchements.

Sir HENRY DRAYTON: Et donc en soustrayant ce montant on peut dire ce que l'année passée a englouti pour le chemin de fer lui-même.

M. HENRY: Le chiffre en est de quelque chose comme dix-huit millions.

Le PRÉSIDENT: Soit un total d'ensemble de $20,000,000 dont on peut déduire ce qui a été englouti par les embranchements?

M. HENRY: Il est question des "Routes" et non du "Matériel"?

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Il est bien question, n'est-ce pas, des "Routes"?

Le PRÉSIDENT: Certainement. Allons-nous passer les item les uns après les autres?

M. JELLIFF: Il ne semble pas exister de colonne en regard pour les déboursés de l'année passée.

M. HENRY: Ces déboursés ont été l'an passé, pour les "Routes", de $19,868,425.

Sir HENRY DRAYTON: Moins le $1,200,000.

M. HENRY: $2,600,000.

Sir HENRY DRAYTON: C'est bien $1,200,000, à mon sens. Dont $116,000 pour les lignes de la Nouvelle-Ecosse et le solde pour l'embranchement du Lac-Long. Je ne parle que de mémoire tout en me croyant dans le vrai.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la mémoire des chiffres.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce que c'est que cet éperon du Lac-Long?

M. HENRY: Il s'agit d'un peu plus de $2,000,000; quelque chose comme deux millions et demi.

Sir HENRY DRAYTON: Vous en êtes bien certain?

M. HENRY: C'est mon idée.

Sir HENRY THORNTON: Je croyais le montant plus près de $3,000,000.

M. HENRY: L'éperon de Lac-Long a coûté $2,372,000.

Sir HENRY DRAYTON: Ces chiffres sont venus supplémenter le reste depuis...

M. HENRY: Non; ce sont les données du rapport de l'année passée; puis il faut ajouter $161,000 pour la division des mines.

Sir HENRY DRAYTON: J'aurais dû dire pour le Nouveau-Brunswick au lieu de mentionner la Nouvelle-Ecosse. Or, nous arrivons à quel total? Environ $2,500,000?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Et donc en soustrayant ce chiffre des $19,000,000, vous avez une idée nette des adjonctions?

M. HENRY: En effet, et on arriverait à quelque chose comme $17,300,000.

Sir HENRY DRAYTON: A moins, $16,700,000 environ.

M. HENRY: L'écart qui va de $19,868,000 à $2,513,000.

Sir HENRY DRAYTON: Soit $17,347,000?

M. HENRY: $17,355,000, avec, pour cette année même, $1,278,000, chiffre d'achat de la Montreal Terminal Line.

Sir HENRY DRAYTON: Qu'est-ce que cela?

M. HENRY: L'item 41; il faut donc soustraire cette somme.

Sir HENRY DRAYTON: En effet, c'est absolument exact.

M. STEWART (Humboldt): Quel était le chiffre l'an passé, pour les embranchements?

M. HENRY: En 1924, vous voulez dire?

M. STEWART (Humboldt): Oui.

M. HENRY: $1,650,000.

M. JELLIFF: Ce $1,650,000 englouti par les embranchements l'an passé, d'où surgit-il? Vient-il d'un fonds d'obligations?

M. HENRY: Exact. Il a été acquitté d'abord par des emprunts effectués à d'autres fonds, et enfin racheté.

Le PRÉSIDENT: Autres questions à poser?

Sir HENRY DRAYTON: Il serait peut-être à propos d'en finir avec la rubrique que nous avons attaquée: "Déboursés de capital". Comment les émissions se sont-elles comportées? M. Jelliff demande la source des fonds destinés à couvrir cette dépense. Or, je fais le tour de cette rubrique avec M. Henry, et je me rends

compte que rien ne s'y prête à la discussion. En février 1924, il y a eu émission de $50,000,000 remboursable en 1924. Avez-vous à la main vos données à ce sujet, monsieur Henry?

M. HENRY: C'est bien cela.

Sir HENRY DRAYTON: Qui a été porté comme capital à $33,831,000?

M. HENRY: Jusqu'au 31 décembre.

Sir HENRY DRAYTON: Ce pour l'année civile?

M. HENRY: Certainement.

Sir HENRY DRAYTON: Toutes ces données ont trait à l'année civile de la compagnie. On ne l'oublie pas.

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Je me demande si cet état ne répondrait pas au vœu de sir Henry (Drayton)?

Sir HENRY DRAYTON: Nous l'avons parcouru de fond en comble, M. Henry, l'auditeur et moi-même.

M. HENRY: Il y a quelque peu de hachure.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a eu en capital: $33,831,000. Votre sentiment là-dessus?

Sir HENRY THORNTON: Sir Henry a-t-il pris connaissance de cet état? Il peut se faire que vous trouviez ici ce que vous cherchez, sir Henry (Drayton)?

M. COOPER: (A sir Henry Drayton): On a, à votre prière, départagé entre les routes et le matériel.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensez-vous?

M. JELLIFF: Cette donnée est-elle au dossier?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

M. JELLIFF: Il serait à propos de l'y insérer.

M. HENRY: Ces $13,000,000 et $19,000,000 font les $33,000,000 dont vous parliez?

Sir HENRY DRAYTON: Vous établissez ces montants sur une base toute différente de celle que vous m'aviez soumise.

M. HENRY: Vous avez demandé de les partager entre routes et matériel.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a tout d'abord $50,000,000.

M. HENRY: Oui. Le total se trouve à droite. C'est là le chiffre de l'allocation pour jusqu'au 30 avril 1925.

Sir HENRY DRAYTON: C'est vrai. Le grand écart est celui qui vient sous les rubriques " dépenses de capital " et " autres ", or, je suppose que nous arrivons à cette donnée en faisant entrer le matériel.

M. HENRY: Ce dernier a été isolé.

Sir HENRY DRAYTON: Ce serait peut-être les chiffres que l'on nous a fournis. Or les deux montants que vous nous avez indiqués devraient arriver à parfaire cette somme totale de $33,831,000?

M. HENRY: Exactement.

Sir HENRY DRAYTON: Mais alors les retraits sont bien exacts. Le renseignement nous a été fourni.

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: On met à leur place l'escompte et le numéraire. La seule chose importante est une légère confusion sur le vrai chiffre du numéraire qui devait être soustrait; or, en examinant les chiffres nets du bilan je découvre qu'on arrive à $50,000,000, tel que l'établit la compagnie. Le numéraire est bien de $808,072.92.

M. HENRY: Ce à la date du 30 avril.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez atteint la date du 30 avril?

M. HENRY: Non, à la date du 31 décembre. Le chiffre exact est de $1,014,425.81.

Sir HENRY DRAYTON: Il eût valu mieux nous en tenir à l'exercice.

Sir HENRY THORNTON: La chose est exposée des deux façons.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, dans le même sens, à gauche. Ce qui confirme la position prise par la compagnie est la somme de $800,000; mais le chiffre réel, est de $1,014,425.81.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: Et cela règle la question. Puis vient l'émission de $20,000,000. Il y a eu en dépenses de capital $3,975,029.97, ce pour le matériel; $8,393,986.46 pour autres dépenses de capital; obligations de capital — serait-ce les retraits en question?

M. HENRY: Oui, ce sont les retraits.

Sir HENRY DRAYTON: Voici ce que je crois être plausible: obligations de capital: $2,066,000, et les redevances fixes qui doivent faire retour au public: $5,178,257.28. Cette rubrique apparaît au numéraire et nous donne à la date du 31 septembre $279,850.68.

M. HENRY: C'est exact.

Sir HENRY DRAYTON: L'émission suivante est celle de $26,000,000 due en 1954. Sur ce chiffre nous prenons à peu près $1,983,000 pour le matériel, et disons $11,799,000 pour les retraits. Mais je ne vois pas la raison d'être de ce chiffre en rouge, à la rubrique " obligations de capital ".

M. HENRY: "Obligations de capital"?

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Vous affirmez avoir effectué des retraits et avoir porté ces derniers apparemment à $6,110,000; puis voilà une entrée en rouge en regard du montant de $3,000,000.

M. COOPER: Pour le Canadian Northern: $6,000,000 d'effets échéant en décembre 1924 ont probablement été pris à même ces $26,000,000, le financement de la chose s'effectuant à même les $17,000,000 en février. Dès l'émission de ce montant, les $6,000,000 ont fait retour à l'émission de $26,000,000.

Sir HENRY DRAYTON: Mais en réalité, le montant exact de retrait est de $770,000 seulement. L'autre montant serait, j'imagine, une entrée de comptabilité?

Sir HENRY THORNTON: Parfaitement.

Sir HENRY DRAYTON: Quant aux sommes fixes qui doivent faire retour au pays, nous pouvons puiser à même les quelque quatre millions et demi. Le numéraire, ici, au début de l'année, est de $14,259,435.69. Or la compagnie est parfaitement autorisée à réunir tout ce numéraire et à lui donner la date du 31. Il n'existe aucun calcul d'addition des données de cette rubrique?

M. HENRY: Pardon?

Sir HENRY DRAYTON: Sur ces émissions de capital il reste en mains du numéraire pouvant porter la date du 31 septembre; or en réunissant tous les montants, ou en arrive-t-on?

M. HENRY: Pour ces trois item?

Sir HENRY DRAYTON: Où en arrivez-vous? Il a été si souvent question de l'addition au capital qu'il serait opportun de mettre les choses bien au clair. M. Stewart a mentionné le chiffre de $15,553,712.18.

M. HENRY: Vous partez à la date du 31 décembre.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, cette date entre dans votre année financière. Et vous vous trouvez de ce fait à voir disparaître votre propre base de comparaison.

M. JELLIFF: Quel a été le chiffre réalisé de la vente d'obligations de $50,000,000?

Sir HENRY DRAYTON: L'escompte en a été de $1,093,500.

M. JELLIFF: Qu'a-t-on imaginé pour financer la construction des embranchements?

M. HENRY: $15,553,712.18.

Sir HENRY DRAYTON: En vue de parfaire cette somme, j'ai attiré l'attention de M. Henry sur un autre item. Il s'agit du remboursement de $14,000,000. Or en parcourant les comptes je n'arrive pas à mettre la main sur un remboursement à ce titre. Je trouve l'xplication en ce que la compagnie a prêté cette somme de $14,000,000 au gouvernement. Le prêt a été effectué en septembre à un taux d'intérêt de 4 pour 100. Le gouvernement a fait des versements sur ces intérêts à 4 pour 100; or j'imagine bien qu'il ne s'agit là que d'une question de comptabilité; mais aussi peut-être est-il question de numéraire puisque la compagnie devait avoir ce montant de $210,018.57. On remarquera, en jetant les yeux sur l'item de la page 27, la mention "à déduire le remboursement"; il s'agit de l'item de $14,000,000. Or le chiffre strictement exact est de $14,259,435.69. Remarquons que les intérêts portés au crédit à cet item sont de $302,597.40. Et c'est en raison du fait que, en outre de ces intérêts, la compagnie porte à son propre crédit les intérêts et les diverses sommes qui entrent dans l'exploitation du National-Canadien. Rendez-vous bien compte de la marge qui se manifeste. On doit en inférer que la compagnie, dans son exploitation des chemins de fer de l'Etat, lesquels sont l'Intercolonial et le Transcontinental, porte au compte du gouvernement les intérêts des sommes utilisées tirées de l'exploitation de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: La chose ne serait-elle pas justifiable?

Sir HENRY DRAYTON: Je pose les faits purement et simplement, sans commentaires.

Le PRÉSIDENT: Et moi j'amorce ces derniers.

Sir HENRY DRAYTON: Ce qui amène la chose à la surface vient du besoin d'éclaircissements ici. La compagnie mentionne: "à déduire les remboursements". Or, il ne s'est pas effectué de remboursement du tout et l'explication à moi fournie par le fonctionnaire du gouvernement, je la donne comme elle m'a été donnée, est à l'effet que la compagnie avait l'argent en mains, qu'elle l'a prêté au gouvernement, lequel a payé des intérêts à la compagnie sur ce prêt.

Sir HENRY THORNTON: C'est bien cela.

Sir HENRY DRAYTON: Voilà tout, et tout se trouve de ce fait éclairci. Il ne s'agit pas du tout de remboursement.

La question se résumait en réalité à une affaire de bonne entente entre les deux parties ayant à voir aux choses de l'entreprise du chemin de fer.

Il y a autre chose (et je prie M. Henry de me dire si j'ai tort ou raison) qui touche ce prêt au gouvernement. C'est que ce prêt ayant été déduit du chiffre de capital, bien qu'il eût été étayé par des obligations, il deviendrait nécessaire si l'on veut balancer les comptes l'an prochain, d'ajouter encore au compte des dettes consolidées et de celles non consolidées. D'y ajouter quelque $14,000,000.

M. COOPER: Vous avez raison, sir Henry; et la chose a été portée.

Sir HENRY DRAYTON: Impossible de rien faire d'autre.

M. STEWART (Humboldt): Il est sûrement possible de trouver une meilleure explication de la situation. Telle quelle, elle a, pour la plupart d'entre nous, de faux airs de tricherie, car comment expliquer un remboursement dont on ne peut retracer les dépenses de capital qui le justifient.

Sir HENRY DRAYTON: Il faut produire les comptes actifs.

Sir HENRY THORNTON: Mes souvenirs sont ceux-ci: je me propose de les vérifier dans un avenir prochain. Nous avions ce montant en numéraire et nous comptions en tirer un meilleur profit en le prêtant au gouvernement qu'en le laissant moisir à la banque. N'est-ce pas là la situation, monsieur Cooper?

M. COOPER: C'est bien cela.

Sir HENRY THORNTON: Il s'agissait de l'avantage du gouvernement et du nôtre propre en attendant que naquît un autre besoin éventuel de ces fonds.

M. STEWART (Humboldt): L'affaire était excellente, seulement la phraséologie est défectueuse.

M. JELLIFF: C'est pure opération bancaire.

Sir HENRY DRAYTON: Tout s'éclaircit. Cette initiative suffisait à elle seule à mettre en disponibilité le numéraire et laissait un solde d'environ $118,000,000.

Le PRÉSIDENT: L'affaire est justifiable, après tout.

Sir HENRY DRAYTON: Je la sais justifiable parce que j'ai eu les éclaircissements de leur propre bouche. Cet état relatif à l'usage fait du produit des émissions d'obligations garanties de 1924 apparaîtra au dossier.

UTILISATION DU PRODUIT DES ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS GARANTIES DE 1924

—	Dépenses de capital		Capital de Obligations	Redevances fixes dues au public Opérations déficitaires	Escompte	Numéraire	Total
	Matériel	Autres					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Obligations 5% à 30 ans, dues en 1954—							
Dépensé au 31 décembre 1924	$ 13,985,641 27	$ 19,846,043 96	$*11,944,344 69	$ 2,116,044 27	$ 1,093,500 00	$ 1,014,525 81	$ 50,000,000 00
Tiré en 1925	.....	211,357 38	.....	*5,004 49*	.....	*206,352,89*	.....
Transfert à l'émission de $20,000,000	*2,000,000 00*	604,829 88	.....	1,395,170 12	.....	.....	.....
Dépensé au 31 avril 1925	$ 11,985,641 27	$ 20,662,231 22	$ 11,944,344 69	$ 3,506,209 90	$ 1,093,500 00	$ 808,072 92	$ 50,000,000 00
Effets 4% à 3 ans dus en 1927—							
Dépensé au 31 décembre 1924	$ 1,975,029 97	$ 8,753,877 44	$ 2,066,000 00	$ 6,575,241 91	$ 350,000 00	$ 279,850 68	$ 20,000,000 00
Tiré en 1925	.....	244,938 90	.....	*1,814 51*	.....	*243,124 39*	.....
Transfert de l'émission de $50,000,000	2,000,000 00	*604,829 88*	.....	*1,395,170 12*	.....	.....	.....
Dépensé au 30 avril 1925	$ 3,975,029 97	$ 8,393,986 46	$ 2,066,000 00	$ 5,178,257 28	$ 350,000 00	$ 36,726 29	$ 20,000,000 00
Obligations 4% à 30 ans dues en 1954—							
Dépensé au 31 décembre 1924	$ 936,773 98	$ 2,056,879 29	$ 6,110,000 00	$ 1,076,911 04	$ 1,560,000 00	$ 14,259,435 69	$ 26,000,000 00
Tiré en 1925	1,046,472 94	9,742,600 93	*5,339,157 95*	3,456,992 06	.....	*8,906,907 98*	.....
Dépensé au 30 avril 1925	$ 1,983,246 92	$ 11,799,480 22	$ 770,842 05	$ 4,533,903 10	$ 1,560,000 00	$ 5,352,527 71	$ 26,000,000 00

La col. (3) comprend aussi l'escompte sur l'émission fiduciaire «G» de $474,975 pour le matériel.
La col. (3) comprend aussi les obligations de $323,000 de capital C.V.
La col. (3) comprend aussi les avances autres que les obligations de capital au Central Vermont Railway.
*Sans préjudice d'une révision finale à l'expiration de l'exercice, soit au 31 mars 1925.

M. JELLIFF: Il m'est peut-être possible maintenant d'obtenir une réponse relativement aux lignes d'embranchement; que vous proposez-vous de faire au point de vue des lignes d'embranchement, cette année?

M. HENRY: Vous voulez parler de la question des finances?

M. JELLIFF: Oui.

M. HENRY: Les fonds doivent être prélevés de la manière indiquée dans les diverses lois. Jusqu'ici nous avons émis des obligations pour un montant de $11,500,000 pour les travaux de lignes d'embranchement.

M. JELLIFF: Vous attendez-vous à faire plus cette année que l'an dernier?

M. HENRY: Bien, nous avons un programme régulier.

Sir HENRY THORNTON: Nous avons bien l'intention de suivre ce programme aussi exactement que les circonstances nous le permettront.

M. HENRY: Je crois que nous avons déjà discuté ce point.

Le PRÉSIDENT: Si l'autorisation vous est accordée par la Chambre, vous avez bien l'intention de vous mettre à l'œuvre?

Sir HENRY THORNTON: Certainement.

M. MACKINNON: Prenez l'item 41, Coût du chemin de fer acheté. Quel est ce nouveau chemin de fer?

C'était le chemin de fer Montreal Terminal allant de Montréal au Bout-de-l'isle.

M. MACKINNON: Etait-ce il y a environ deux ans?

M. HENRY: Oui, environ deux ans.

Le PRÉSIDENT: Vous passez maintenant d'un item à un autre. Avez-vous l'intention de continuer ainsi, ou d'étudier item par item? Voulez-vous vous contenter de poser quelques questions et vous compter satisfait?

M. HARRIS: J'aimerais à enfreindre les règlements, avant de passer à autre chose. Sir Henry m'a demandé un échantillon des annonces imprimées aux Etats-Unis. J'en avais un à ma chambre, mais je ne l'ai pas apporté ici.

Sir HENRY THORNTON: Puis-je voir cet échantillon?

M. HARRIS: Oui, certainement.

Le PRÉSIDENT: Vous l'avez probablement obtenu aux Etats-Unis?

M. HARRIS: Non, il m'a été donné par un monsieur qui s'intéresse aux questions de chemin de fer. Je l'avais déjà depuis un certain temps lorsque je me suis aperçu de l'endroit de provenance.

Sir HENRY THORNTON: Je l'examinerai quand vous l'apporterez ici.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant au premier item, Travaux de génie. L'échantillon de M. Harris a bien pu être importé récemment.

M. HARRIS: Non, il n'a pas été importé récemment.

Sir HENRY THORNTON: Il me faudra l'examiner, mais je ne puis que répéter ma déclaration générale que nous avons fait tout notre possible, même au prix de difficultés considérables, pour faire faire absolument tout notre travail en Canada.

Le PRÉSIDENT: C'est votre politique bien arrêtée?

Sir HENRY THORNTON: C'est notre politique bien arrêtée. Je ne sais à quoi attribuer quoi que ce soit de ce genre.

M. HARRIS: Je n'avais pas l'intention de vous poser une question de ce genre, je voulais tout simplement demander une déclaration générale sur ce qui se fait aux Etats-Unis et au Canada à ce sujet, si vous vouliez nous donner ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Cela suffit.

M. MacKinnon: C'est alimenter le sentiment de Toronto.

Le président: Continuons. N° 1, "Génie". Nous avons essayé plusieurs fois d'aborder cet item. Avez-vous des questions à poser? Si non, nous allons passer au n° 2, "Terrains pour fins de Transport".

M. Stewart (Humboldt): Avant de passer à cet item, les placements pour les lignes d'embranchement entrent-ils dans cet item?

M. Henry: D'après la bonne classification.

Sir Henry Thornton: Sir Henry, je ne vois pas bien quels renseignements précis nous pouvons obtenir en repassant tout cela item par item. Ces item représentent les détails et la répartition de l'argent déjà voté. Il n'y a aucune explication à donner ici, si ce n'est que ces item représentent la comptabilité de la répartition. Je veux bien répondre à toutes les questions que l'on me posera, mais je ne crois pas que le comité en retire beaucoup de profit en repassant tout cela item par item. Qu'en pensez-vous, sir Henry?

Sir Henry Drayton: Je ne crois pas que nous en retirions quoi que ce soit, à moins que vous ne désiriez faire quelque déclaration particulière à l'un quelconque des item.

Sir Henry Thornton: Non, ils représentent la manière dont a été fait le placement du capital, et cela s'applique à toute la question.

Sir Henry Drayton: Tout le matériel est acheté en Canada?

M. Dalrymple: Pour les lignes canadiennes.

Sir Henry Drayton: Combien en achetez-vous pour les lignes des Etats-Unis?

M. Vaughan: Tout juste ce dont nous aurons besoin pour les lignes des Etats-Unis; nous n'avons pas fait le partage.

Sir Henry Thornton: Nous pouvous vous dire en peu de temps combien cela représente.

M. Henry: Je crois que tout cela a été donné. Je crois que M. Vaughan a déjà expliqué cela.

Sir Henry Thornton: Je crois que vous n'étiez pas ici, sir Henry Drayton, lorsque cette question a été discutée.

Sir Henry Drayton: Si ce renseignement a déjà été donné c'est très bien.

Sir Henry Thornton: Nous pouvons repasser cela et faire le calcul du matériel aux Etats-Unis.

Sir Henry Drayton: Nous avons eu un montant de $44,000,000 environ l'an dernier. Il semble que ce matériel perd rapidement de sa valeur. La Commission du Commerce entre Etats avait l'habitude—je ne sais ce qu'elle fait actuellement, parce qu'il y a déjà un certain temps que je ne m'occupe plus de ces questions-là—avait l'habitude de baser ses calculs sur le chiffre de 3 p. 100 pour l'amortissement. Il me semble, d'après les chiffres que vous nous donnez pour vos calculs actuels, que le chiffre de 3 p. 100 est absolument trop bas.

M. Henry: Vous voulez dire 3 p. 100 pour la dépréciation?

Sir Henry Drayton: Oui.

M. Henry: Nous ne calculons pas la dépréciation pour le matériel, si ce n'est pour les lignes américaines.

Sir Henry Drayton: Combien calculez-vous pour les lignes américaines?

M. Henry: Quatre p. 100

Sir Henry Drayton: Je crois que ce chiffre est plus juste. J'ai toujours été porté à croire que le chiffre de trois p. 100 était trop bas. Qu'en pensez-vous vous-même, M. Henry?

Sir HENRY THORNTON: Je serais réellement porté à croire que trois p. 100 n'est pas suffisant. De fait, je me demande si cinq p. 100 ne serait pas plus juste.

Sir HENRY DRAYTON: Plusieurs lignes de chemins de fer adoptent cinq p. 100.

Sir HENRY THORNTON: Je le sais.

Sir HENRY DRAYTON: Et je me demande si elles n'ont pas raison.

Sir HENRY THORNTON: En cela nous suivons la politique de la Commission des Chemins de fer, ou ses instructions, d'une manière ou d'une autre.

M. COOPER: La Commission n'a pas émis d'ordonnance. La décision est laissée à la compagnie de chemin de fer.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne vois aucune utilité à repasser tout cela, si ce n'est que l'item "wagons pour trains de voyageurs" est assez élevé, lorsque vous ne réalisez aucun profit par ce service. Ne pouvons-nous pas cesser d'acheter des wagons pour trains de voyageurs?

Sir HENRY THORNTON: Nous avons pratiquement cessé. Nous avons considérablement réduit, cette année, nos achats de matériel. Je crois que le chiffre total des achats de matériel était d'environ quatre millions entre quatre et cinq millions, si je me rappelle bien. Cela représente une réduction de vingt à vingt-cinq millions du chiffre des dernières années. Je suis moi-même d'avis, à propos de cette question du matériel, que nous avons maintenant à peu près tout le matériel dont nous aurons besoin pour un certain temps, à moins qu'il ne s'agisse de quelque chose de particulier, un ou deux wagons-salons, ou quelque chose de ce genre; mais, en général, je crois que nous sommes assez bien outillés, tant au point de vue du service des marchandises qu'au point de vue du service des voyageurs, et nous n'aurons pas besoin de faire des achats bien considérables dans ce sens d'ici un certain temps.

Sir HENRY DRAYTON: L'autre groupe d'item, monsieur le président, est intitulé: " Général ". Il me semble que le seul auquel nous puissions nous arrêter est " Intérêt pendant les travaux de construction ". De quels travaux de construction s'agit-il?

M. COOPER: Vous nous avez déjà demandé cela, sir Henry, et nous vous avons donné une réponse. Nous vous avons donné un état du total de tout cela.

Sir HENRY DRAYTON: Oh! oui, vous avez raison. J'ai cela, et je suppose que le comité peut l'avoir aussi. Je ne le trouve pas ici. Mais voici un état que je devrais vous communiquer. Le comité a droit de prendre connaissance de tout le travail que nous faisons faire. C'est un état ayant trait à l'Entretien du matériel pour 1923 et 1924. Cet état a été préparé par la compagnie. Je suppose que cet état devrait être inclus dans le procès-verbal.

Le PRÉSIDENT: Si vous croyez la chose nécessaire, vous pouvez l'insérer dans le procès-verbal.

Sir HENRY DRAYTON: Je vais le remettre au rapporteur. (Voici cet état):

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Etat indiquant le total du Fonds de Réserve pour le Matériel pour 1923 et 1924

Au 31 décembre 1923 (C.N.C.)	$ 315,043 26
Au 31 décembre 1923 (C.G.T.)	1,696,754 44
Total	$2,011,797 70
Au 31 décembre 1924 (C.N.C.)	$ 175,558 14
Au 31 décembre 1924 (C.G.T.)	920,334 96
Total	$1,095,893 10
Diminution de la Réserve pour l'année 1924	$ 915,904 60

Sir HENRY DRAYTON: Je voudrais ajouter à cet état préparé par la compagnie un renseignement que la compagnie m'a donné et qu'il faudrait vérifier parce que j'ai écrit cela moi-même. M. Henry, en me le donnant, a puisé ce renseignement dans ses livres.

"*Total de la valeur inscrite du matériel*

Locomotives	$ 90,855,625
Matériel, service des marchandises	195,081,880
Matériel, service des voyageurs	49,519,173
Matériel, service des travaux	11,439,745
Total	$ 346,896,423"

Sir HENRY THORNTON: C'est bien cela.

Sir HENRY DRAYTON: Dans ce cas le voici. J'insère cela au procès-verbal à titre d'état.

M. HARRIS: Monsieur le président, j'ai cru comprendre dans une déclaration d'un des employés supérieurs que les prévisions budgétaires que nous sommes à étudier actuellement étaient basées sur l'état de l'année écoulée.

C'est le monsieur qui se trouve à droite de M. Henry — (M. Cooper) — qui a fait cette déclaration.

M. COOPER: Le chiffre estimatif de ce compte a été en grande partie basé sur les chiffres de l'année écoulée.

M. HARRIS: Cela s'applique-t-il également aux dépenses imputables sur le capital?

Sir HENRY THORNTON: Non.

M. HENRY: Seulement les recettes et les dépenses, monsieur Harris.

M. HARRIS: Pendant que vous y êtes, sir Henry, vous arrêtant à chaque page, pourriez-vous nous dire quelle est votre politique quant à l'achat du matériel nouveau et de quelle manière vous allez modifier vos achats pour obtenir une réduction de vingt millions à cinq millions environ, pour l'année courante, comme l'a déclaré sir Henry.

Sir HENRY THORNTON: C'était trois millions. Je ne me rappelle pas le chiffre exact, mais il s'agissait d'une réduction considérable du chiffre des années passées.

M. HARRIS: Il s'agit du matériel.

Sir HENRY THORNTON: Oui.

M. HARRIS: Le montant en est réduit de 20 millions à environ trois millions.

Sir HENRY THORNTON: Cela est pratiquement exact.

M. HARRIS: Auriez-vous quelque chose à dire relativement au montant de $20,234,000 représentant le total pour la voie?

Sir HENRY THORNTON: Vous trouverez probablement la réponse dans cette déclaration que contient le rapport: " C'est bien l'intention des administrateurs de ne pas faire ou de remettre à plus tard, lorsque jugé opportun, toutes les dépenses imputables sur le capital n'étant pas absolument nécessaires". Cette déclaration sera appliquée à la voie et au matériel, et nous en voyons déjà le résultat dans l'achat du matériel et nous en verrons des résultats encore plus manifestes dans l'administration du chemin de fer lui-même.

M. HARRIS: Vous nous avez donné un aperçu de la proportion dans le cas du matériel. Pouvez-vous nous donner également un aperçu de la proportion dans le cas du chemin de fer?

Sir HENRY THORNTON: Bien, non. Voulez-vous parler de l'année prochaine?

M. HARRIS: De l'année courante.

Sir HENRY THORNTON: Je ne saurais vous dire cela sur le champ. Avez-vous les chiffres sous la main, monsieur Henry? M. Harris aimerait à connaître, laissant de côté la question du matériel, ce qu'est exactement la situation relativement aux Dépenses imputables sur le capital.

M. HENRY: Le chiffre serait d'environ 17 millions de dollars.

M. HARRIS: C'est-à-dire que le chiffre serait réduit de $20,000,000 à environ dix-sept millions?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY THORNTON: L'entretien de la voie comporte toujours certaines dépenses imputables sur le capital que vous ne pouvez éviter. Par exemple, supposons qu'il vous faille renouveler un rail de 70 livres ou de 80 livres ou même un rail de 100 livres, et que la chose soit nécessaire, raisonnable, l'augmentation de la pesanteur de ce rail comme aussi l'augmentation du coût constituent une amélioration, mais il serait insensé de renouveler ce rail en y remettant un rail de 70 livres.

M. HARRIS: J'essaie de calculer ce que sera l'augmentation l'année prochaine.

Sir HENRY THORNTON: Il y a toujours un certain montant dont on ne peut s'éloigner, mais d'une manière générale ce sera notre politique de réduire les dépenses au compte du capital autant que possible au minimum.

M. HARRIS: Au point de vue de cet item seulement il y a eu, l'année dernière, une augmentation de $112,000,000 dans l'actif. Pour la présente année apparemment l'augmentation de ce côté sera beaucoup moins considérable.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez raison.

M. HARRIS: Je voulais me renseigner simplement sur les chiffres.

Sir HENRY THORNTON: Nous aurons toujours le fardeau des lignes d'embranchement.

M. HENRY: Au point de vue des embranchements, si vous vous proposez un programme plus chargé, ce fardeau sera plus considérable.

M. HARRIS: Cela tomberait sous l'item des placements. Dans quelle classe?

M. HENRY: Respectivement dans chaque compte. Par exemple, génie, drainage, tunnels, et le reste sur toute la ligne.

M. HARRIS: La somme serait subdivisée?

M. HENRY: Oui, en étant portée respectivement sous chaque compte.

M. HARRIS: Nous ne pourrons pas en saisir les détails?

M. HENRY: Ils seront tenus séparément. Nous pouvons vous donner les détails.

Sir HENRY DRAYTON: Cela se fait chaque année par l'application de la loi. Il n'y a qu'une chose: c'est que je n'ai pas les détails relativement aux charges d'intérêt pendant les travaux de construction.

M. COOPER: Sir Henry on les trouve imprimés aux procès-verbaux du comité.

Le PRÉSIDENT: Consultez vos procès-verbaux et vous les trouverez.

Sir HENRY DRAYTON: Si c'est imprimé, très bien.

Sir HENRY THORNTON: Quel est ce compte de $680,000?

M. COOPER: C'est la somme créditée au compte des Recettes.

Sir HENRY THORNTON: Est-ce tout compris dans le procès-verbal?

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: C'est l'item de $58,000 que j'examine.

M. COOPER: Vous avez demandé un état des intérêts crédités au compte des Recettes. Cette somme est de 66 et nous avons porté 58 sur ce compte et la balance est portée au compte figurant à la page suivante.

M. HENRY: Vous vouliez savoir combien était porté au compte des Recettes?

M. COOPER: Oui, monsieur.

Sir HENRY THORNTON: Etes-vous certain que cette somme est mentionnée au procès-verbal.

M. COOPER: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Il dit qu'elle est au procès-verbal.

Sir HENRY DRAYTON: Sous quel item convenable pouvons-nous discuter la question des engagements nouveaux au compte du Capital? C'est la construction dans Québec que j'ai présentement en vue. Sous quel item pouvons-nous convenablement discuter cette question?

Sir HENRY THORNTON: Vous ne trouverez pas cela dans nos comptes pour l'année dernière.

Sir HENRY DRAYTON: Je comprends. Mais nous avons assumé la responsabilité d'exploiter cette ligne en cet endroit?

Sir HENRY THORNTON: Cette ligne sera construite comme une entreprise privée ainsi cela ne rentre pas dans nos comptes.

Sir HENRY DRAYTON: Nous nous engageons à l'exploiter?

Sir HENRY THORNTON: Nous ne nous sommes pas encore engagés à l'exploiter.

Sir HENRY DRAYTON: Quelle est la situation exactement?

Sir HENRY THORNTON: La voici: Nous avons intéressé des capitalistes particuliers dans la construction de cette ligne de chemin de fer. Maintenant, j'ignore ce que sera précisément l'entente vu que cette entente n'est pas encore conclue.

Sir HENRY DRAYTON: Où construira-t-on cette ligne?

Sir HENRY THORNTON: Entre O'Brien et Rouyn.

Sir HENRY DRAYTON: Combien de milles?

Sir HENRY THORNTON: Environ 50 milles.

Sir HENRY DRAYTON: Ainsi l'entente est entièrement à être conclue?

Sir HENRY THORNTON: A peu près.

Sir HENRY DRAYTON: Tout ce que vous avez fait, c'est d'avoir intéressé des capitalistes à sa construction. Les travaux sont-ils commencés?

Sir HENRY THORNTON: Je ne le crois pas. Non.

Le PRÉSIDENT: Page suivante, 24, "Améliorations".

M. HARRIS: M. le Président, avant de laisser cette page permettez-moi de soumettre que j'ai demandé il y a quelque temps des renseignements relativement à l'opinion exprimée par M. Ruel, du service légal, concernant l'hôtel de Regina, et l'opinion qui a été déposée au dossier est celle de M. Chisholm donnée la veille de ma demande. C'était mon impression que vous aviez l'opinion écrite de l'avocat senior du service légal communiquée au début des négociations, c'est-à-dire avant le commencement des travaux à Regina. Je me demande si je ne pourrais pas avoir l'opinion originale.

Sir HENRY THORNTON: Sans doute l'opinion de M. Chisholm doit être l'opinion de la direction légale. Si je me rappelle bien la chose a été réglée en ce sens que M. Ruel devait venir ici et discuter avec le comité l'aspect légal de cette question.

M. HARRIS: Est-ce qu'il existe une objection quelconque à ce que l'on verse au dossier l'opinion originale de M. Ruel?

Sir HENRY THORNTON: Pas le moins du monde. Je crois que c'est une opinion écrite, mais il peut fort bien se faire que ce soit une opinion qui m'a été communiquée de vive voix.

Le PRÉSIDENT: Si vous l'avez, la soumettrez-vous?

Sir HENRY THORNTON: Oui, certainement, mais je crois que M. Ruel sera ici demain.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, pouvons-nous continuer? Les membres du comité désirent-ils poser d'autres questions? Si non nous allons passer à la page 24. Si nous pouvons nous rendre à cette page nous en aurons fini avec les dépenses. A la page 24 nous lisons "Améliorations sur propriétés de chemins de fer louées à bail pendant l'année 1924".

M. STEWART (Humboldt): Il y a un renvoi au bas de cette page qui demande je crois d'être expliqué plus clairement.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire, "les dépenses sur propriétés louées d'un réseau à un autre sont comprises dans ce compte".

Sir HENRY THORNTON: C'est là simplement un détail de comptabilité.

M. HARRIS: Pouvez-vous nous dire d'une manière générale de combien cet item peut être augmenté?

Sir HENRY THORNTON: Ce que j'ai déjà déclaré peut s'appliquer également à cette page.

M. HARRIS: Au cours d'une année il y a une augmentation de près de 25 pour cent, c'est-à-dire de $4,625,329.16 à $5,860,651.08.

M. HENRY: Il s'agit d'un certain nombre de propriétés qui ont été louées.

M. HARRIS: Je vois que nous en avons les détails ici.

M. HENRY: Oui, par item.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a un item qui est grandement responsable de cette augmentation et c'est celui qui figure pour la première fois dans les comptes, "Frais de placement par les compagnies filiales avant 1924".

M. COOPER: Ce sont les propriétés de la Great North Western Telegraph Co.

M. HARRIS: Cet item ne subira probablement plus d'augmenation dans les mêmes proportions?

Sir HENRY THORNTON: Oh, non.

M. HARRIS: N'avez-vous pas une idée quelconque de ce que sera cette augmentation à l'avenir?

Sir HENRY THORNTON: Je ne crois pas pouvoir vous donner ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est une heure. La balance du rapport se compose principalement de statistiques. Continuerons-nous demain avec cette question ou nous occuperons-nous de la Marine marchande?

M. STEWART (Humboldt): M. Robichaud désirait soumettre une question et moi-même j'ai aussi un item à discuter.

Le PRÉSIDENT: Dans tous les cas, nous pourrons reprendre cela demain.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous ferions fort bien de continuer avec la Marine marchande.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que nous sommes suffisamment renseignés sur cette question?

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons obtenu une foule de renseignements et tout a bien été. Relativement à la Marine marchande, les membres du comité de l'année dernière se sont vivement intéressés à la question de la possibilité d'encourager les expéditions de viande réfrigérée en Grande-Bretagne. J'ai dit "viande réfrigérée" parce que je ne veux pas parler des viandes congelées. On nous a dit que l'Argentine s'était créé un commerce énorme et depuis lors j'ai discuté la chose avec les saleurs et ils sont d'avis que si nous pouvions compter sur un fort approvisionnement de carcasses réfrigérées ce serait un grand pas de fait dans cette direction. Ils sont aussi d'avis—et c'est l'opinion des cultivateurs que j'ai consultés—qu'il vaudrait beaucoup mieux pour eux d'avoir des taux réellement avantageux sur les carcasses réfrigérées que de chercher à maintenir

le présent régime avec les taux actuels élevés sur expéditions de bétail sur pieds. Il a été établi l'année dernière que les navires pourraient transporter cinq carcasses dans l'espace occupé par un animal sur pieds, et que l'on pourrait faire des économies au point de vue de la nourriture, de la surveillance, et le reste, mais la compagnie n'avait pas suffisamment étudié cette question pour être en mesure de préciser d'une façon générale ce qu'on aurait lieu d'attendre de sa part à cet égard. Si vous pouviez vous occuper de cette question demain nous ferions œuvre très utile. J'ai essayé à obtenir ces renseignements des membres de l'autre comité qui traite de la même question mais M. Doherty, qui a été appelé devant le comité, a déclaré qu'il n'était aucunement chargé de ce travail et qu'il n'était pas en état de fournir ces renseignements. Il n'y a pas de question qu'il importe d'étudier plus à fond que celle-là.

Le PRÉSIDENT: Si nous devons procéder demain avec la quesion de la Marine marchande devons-nous être satisfaits que cette question est vidée parce que nous ne pourrons pas avoir les mêmes témoins dans un cas comme dans l'autre. Est-on satisfait du travail accompli au sujet du présent rapport?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, à l'exception de deux ou trois choses qui ont été soulevées aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Alors les autres témoins peuvent être renvoyés.

Sir HENRY THORNTON: Je désirais demander au comité, si c'est possible, d'en finir avec moi soit aujourd'hui soit demain. Il y a une foule de choses dont j'ai à m'occuper.

Sir HENRY DRAYTON: Avez-vous quelque chose à dire relativement à la situation concernant les chemins de fer?

Sir HENRY THORNTON: Rien si ce n'est qu'un exposé général que j'aimerais à vous soumettre. Mais je voudrais bien savoir quelles sont les chances d'en finir avec cette question pendant la présente semaine, du moins en tant que je suis concerné. J'ai beaucoup à faire et cela me permettrait de faire mes plans un peu d'avance.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas du tout pourquoi vous soyez obligé de rester ici. Nous n'en avons pas encore fini avec le compte du capital mais je crois que ce que j'ai obtenu jusqu'ici couvre presque cette question.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferons mieux d'en finir avec ce qui concerne la question des chemins de fer avant de passer à l'autre sujet. C'est mieux d'en finir.

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas touché du tout la question du bilan condensé.

M. HARRIS: C'est cette partie que j'avais en vue; Bilan consolidé; il y a une augmentation de $14,000,000, et le reste.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que nous pourrons finir cette question demain assez vite pour continuer avec la Marine marchande?

M. HARRIS: Je serais satisfait d'avoir un état semblable à celui qui a été soumis relativement au Matériel.

Sir HENRY DRAYTON: Nous nous réunirons et nous ferons pour le mieux.

Le comité ajourne.

SALLE DU COMITÉ 429,
CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, le 13 mai 1925

Le comité spécial permanent des Chemins de fer Nationaux et de la navigation se réunit à 11 heures de l'avant-midi, le président, M. Euler, occupant le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avous un quorum. Je ferais la suggestion d'en finir avec la question des chemins de fer avant de passer à l'autre, si nous devons discuter autre chose que les dépenses soumises à notre examen.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président, voulez-vous me permettre de répondre au point soulevé par M. Harris au sujet des impressions?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Vous vous rappellerez que M. Harris avait hier un calendrier en celluloïde qui apparemment avait été imprimé aux Etats-Unis. J'ai ici un rapport concernant les impressions en général, touchant le point soulevé par M. Harris:

> " Toutes les brochures tombant dans la classe " Publications spéciales pour l'année 1924, ont été imprimées au Canada, à l'exception de celle qui a pour titre " Lacs du Minnesota Nord et de Quetico " qui a été imprimée à Minneapolis.
>
> Les calendriers sur cartes en celluloïde tombant dans la classe "Impressions diverses ont été imprimés aux Etats-Unis vu qu'il n'y a pas au Canada de maison pour faire ce genre de travail. Les seuls autres ouvrages imprimés sous notre direction aux Etats-Unis sont des petits itinéraires servant à guider des partis de touristes des Etats-Unis qui veulent visiter le Canada et l'on ne peut prétendre convenablement qu'il soit juste de faire imprimer ces itinéraires ailleurs que dans les endroits intéressés.
>
> On doit faire remarquer qu'en général, pour ce qui concerne au delà de 95 pour 100 des impressions qui relèvent de nôtre département, le travail est exécuté au Canada ".

M. HARRIS: Monsieur le président, vous vous rappellerez que ce qui me préoccupait plus particulièrement était la question de dollars et de cents. Cette lettre s'applique assez bien à la situation. Si 95 p. 100 sont imprimés au Canada, cela signifie que dans ce crédit de $1,280,911.53, cinq pour cent représenterait environ $64,000.

Sir HENRY THORNTON: Pas plus que cela; c'est probablement moins.

M. HARRIS: Je m'imagine que le chemin de fer subirait quelque inconvénient à établir le chiffre exact, aussi, si sir Henry Thornton veut bien consentir à accepter le chiffre de $64,000, nous nous en tiendrons à cela.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il une autre question à discuter?

M. HARRIS: Il y a un autre sujet que j'ai mentionné: j'ai interrogé sir Henry Thornton au sujet de l'hôtel Regina. Si je me rappelle bien, il a dit qu'ils avaient une opinion légale dans le temps, avant de commencer l'entreprise, et celle qui fut soumise à la compagnie était une opinion rédigée une journée avant sa présentation. L'opinion que j'ai demandée était celle sur laquelle ils se sont basé il y a un an ou plus, avant qu'ils se mettent à l'œuvre. Je comprends que cette opinion devait être déposée ce matin.

Sir HENRY THORNTON: Je ne l'ai pas avec moi ce matin, mais M. Ruel sera ici demain, et apportera tous les documents que vous désirerez. Je ne suis pas certain si l'opinion que M. Ruel m'a donnée était verbale ou sous forme d'une lettre; je crois qu'elle était sous forme de lettre. A tout événement, il apportera tous les documents de cette nature.

Le PRÉSIDENT: Es-ce qu'il y a d'autres questions pendantes?

M. HARRIS: Monsieur le président, hier j'ai demandé des renseignements concernant la feuille de la balance consolidée. Maintenant que quatre ou cinq mois de l'année sont écoulés, nous pourrions peut-être obtenir autre chose qu'une déclaration générale comme celle contenue au début de ce rapport annuel relativement à la diminution du montant d'argent requis pour dépenses aux comptes du capital; en d'autres mots, quelle sera la diminution dans le montant ajouté à l'exposé de l'actif des feuilles de la balance consolidée pour l'année dans laquelle nous nous trouvons. Vous (sir Henry Thornton) nous avez donné hier, vous vous rappellerez, les chiffres relativement au matériel hypothéqué. Je me demande si vous pourriez nous donner quelque idée concernant l'actif courant, l'actif préféré, et les autres détails ici?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire une espèce d'estimation pour cette année, basée sur ce qui s'est passé jusqu'ici?

M. HARRIS: Oui. Si vous tournez à la page 24, vous constaterez que les chiffres sous la rubrique " actif courant " pour l'année 1924 sont $99,000,000, et cet autre montant de $14,000,000 et ainsi de suite. . .

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêt à faire aucune estimation sir Henry (Thornton)?

Sir HENRY THORNTON: A peu près tout ce dont je pourrais parler avec quelque précision est contenu dans le budget de cette année. L'estimation des exigences pour l'année 1925-26 comprend ces articles, qui je crois répondent peut-être à la question de M. Harris, à savoir " construction et améliorations ", y compris la coordination, l'acquisition de propriétés et l'achat de matériel. Le budget cette année comprend un montant de $18,940,625 comparé à $30,446,588.61 pour l'an dernier.

M. HARRIS: $37,000,000.

Sir HENRY THORNTON: $30,446,588.61.

M. HARRIS: A quoi se rapportent les $30,000,000?

M. HENRY: C'est le montant pour l'année financière terminée le 31 mars.

M. HARRIS: 1924?

M. HENRY: Oui. Le chiffre que vous examinez est le chiffre compris pour l'année civile, qui comprenait les charges réelles pour placements dans le chemin de fer et le matériel.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la nature du nouveau matériel que vous vous proposez d'ajouter cette année?

Sir HENRY THORNTON: Est-ce que cela répond à votre question, M. Harris?

M. HARRIS: Pouvez-vous faire une déclaration quant à l'augmentation de l'actif courant. Cela s'applique assez bien aux placements.

Sir HENRY THORNTON: Cela s'applique au montant d'argent que nous avons l'intention de dépenser cette année pour ce que vous pourriez appeler "augmentations et améliorations" comparé à ce que nous avons dépensé l'an dernier. Cela fait partie du budget.

M. HARRIS: Sous quelle classification cela tomberait-il à la page 14?

Sir HENRY THORNTON: Les articles 701 et 702.

M. HARRIS: C'est ce que j'anticipais. Pouvez-vous faire quelque déclaration concernant les articles 708 à 719?

Le PRÉSIDENT: Je cherchais à me renseigner sur la nature de ce matériel.

M. FORDE: 11 wagons-lits touristes, 500 wagons fermés pour le transport des automobiles; cinq wagons-lits observatoires et cinq locomotives, modèles des montagnes, pour les lignes du Grand-Tronc, région de l'ouest.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela comprend à peu près tout?

M. FORDE: Un exposé a été soumis l'autre jour.

M. HARRIS: Je me demande si sir Henry Thornton pourrait nous donner une idée du montant qui sera ajouté au compte de l'actif sous la rubrique appelée "actif courant", disons, à partir des numéros 713 à 719, à part l'argent comptant, les dépôts spéciaux, les comptes recevables, et les emprunts.

Sir HENRY THORNTON: En tant que l'on peut faire le calcul, la tendance serait probablement à la baisse. Par exemple, il y a un article,—le numéro 716—"matériel et fournitures": Le montant se chiffre à un peu plus de $50,000,000; ce montant a été réduit cette année, et sera probablement réduit l'an prochain, et les années subséquentes.

M. HARRIS: C'est-à-dire vos primes d'assurance augmenteront, n'est-ce pas?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Il vous faut aussi un état du matériel et des fournitures en main?

Sir HENRY THORNTON: Oui. Vous constaterez sur le champ l'importance qu'il y a de le réduire le plus possible.

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Je concède qu'il est trop élevé. Vous devriez le réduire.

M. HARRIS: Le grand total de votre actif ne devrait pas augmenter du tout dans la même proportion que l'an dernier.

Sir HENRY THORNTON: Je ne le croirais pas.

Sir HENRY DRAYTON: Croyez-vous pouvoir vous en tenir au même niveau que l'an dernier quant au matériel et aux fournitures?

Sir HENRY THORNTON: Je ne le sais pas. Voilà une campagne qu'il faut soutenir d'année en année, et plus vous attaquez résolument, plus vous le réduisez. Une autre chose qui complique plutôt notre position c'est l'obligation dans laquelle nous nous trouvons par suite de notre situation quant au charbon, de maintenir d'assez gros approvisionnnements de charbon pour notre protection.

Sir HENRY DRAYTON: Je n'hésite pas à vous dire franchement que dans mon opinion vous ne pouvez vous établir au niveau du bureau. Le niveau du bureau, comme je me le rappelle, est de 10 p. 100 des dépenses brutes d'exploitation. Plusieurs lignes américaines ne le font pas.

Sir HENRY THORNTON: Ce serait à peu près la moitié de ceci.

Sir HENRY DRAYTON: L'une des raisons qui vous empêchent de faire cela c'est que vos endroits d'achat et de distribution sont beaucoup plus éloignés les uns des autres qu'aux Etats-Unis, et il vous faut conséquemment avoir en main un approvisionnement un peu plus considérable. J'ai fait un calcul quant à cela et je l'ai soumis à M. Henry pour vérification. Je crois qu'il est correct. Les deux lignes canadiennes, ainsi que je m'y attendais, sont au-dessus de ce chiffre. Le Pacifique-Canadien, au lieu de dix, est de 18.68. Et le National, 23.11.

Sir HENRY THORNTON: Quel pourcentage de leurs dépenses brutes cela représente-t-il?

Sir HENRY DRAYTON: 18.68. Ce pourcentage dépasse les exigences du bureau de 8.68.

Sir HENRY THORNTON: Mais leur pourcentage est de 18?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, 18.68. Le vôtre est de 23.11. Avez-vous vérifié cette liste M. Henry? Est-ce exact?

M. HENRY: Je ne puis dire quant au Pacifique-Canadien.

Sir HENRY DRAYTON: Vous n'avez pas vérifié les chiffres du Pacifique-Canadien. Eh bien, j'ai pris ces renseignements dans leur exposé annuel.

Sir HENRY THORNTON: Oui, je penserais que nous devrions en venir à cela.

M. JELLIFF: Quelle proportion du matériel est pour des traverses?

M. FORDE: Elle est de $5,517,569.72.

M. JELLIFF: Les rails.

M. FORDE: $4,642,213.33.

M. JELLIFF: Avez-vous une estimation pour votre charbon?

M. FORDE: Combustible, $16,065,637.31.

Sir HENRY THORNTON: Le combustible constitue le plus gros montant individuel dans l'état de compte.

M. FORDE: Il y a là un approvisionnement approximatif de trois mois de charbon, qui nous portera jusqu'au 31 mars ou à l'ouverture de la saison de navigation.

M. HENRY: Il y a une autre chose à remarquer. Le prix moyen du combustible est beaucoup plus élevé.

Sir HENRY DRAYTON: Beaucoup plus élevé. Cela augmente aussi le pourcentage. Vous ne pouvez arriver à ce 10 p. 100. Toute ce que vous pouvez faire c'est de venir le plus près possible.

Sir HENRY THORNTON: C'est une de ces situations auxquelles vous ne pouvez répondre que par une campagne constante. Cet article a une tendance à augmenter et il faut combattre cette tendance en exerçant une pression constante pour l'abaisser.

Sir HENRY DRAYTON: Puis, nous avions hier la quantité de roulant américain acheté aux Etats l'an dernier. Je me demande si nous pourrions avoir la quantité totale de matériel roulant en territoire américain, sujet à votre dépréciation.

M. HENRY: La valeur inscrite?

Sir HENRY DRAYTON: Qui est sujette à la dépréciation établie sous la loi des Etats-Unis. Je crois que vous avez cela ici.

Sir HENRY THORNTON: On a formulé une demande pour un exposé indiquant les routes sur lesquelles circulent les automotrices. Les véhicules à moteur de différents genres. Cette information a été demandée et elle est prête.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette information devrait être inscrite?

Sir HENRY THORNTON: Je ne sais qui a demandé cela. M. Milne, je crois.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que cette information soit consignée, M. Milne?

M. MILNE: Il vaudrait tout aussi bien la consigner.

Sir HENRY THORNTON: Voici cette information:

CHEMINS DE FER NATIONAUX

EXPOSÉ indiquant les routes des automotrices, 1925

Route de	A	Description du wagon	Numéro du wagon
Bridgeburg	Black Rock	Wagon à vapeur	15900 et 15901
Cambpellton	Bathurst	Wagon à accumulateur	15792
Newcastle	Loggieville	Wagon à accumulateur	15793 et 15798
South Devon	Centreville	Wagon à accumulateur	15798
Pictou	Stellarton et New Glasgow	Wagon à accumulateur	15798
Toronto	Oakville et Hamilton	Wagon à accumulateur	15794
Toronto	Weston	Wagon à accumulateur	15794
Toronto	Western	Wagon à accumulateur	15804
Ottawa	Pembroke	Wagon à accumulateur	15795
Brantford, Paris,	Lynden, Harrisburg et St-George	Wagon à accumulateur	15796
Elmira	Galt et Kitchener	Wagon à accumulateur	15797
Montreal	Waterloo	Wagon à accumulateur	15799
Transcona	Winnipeg	Wagon à accumulateur	15800
Toronto	Beaverton	Wagon à accumulateur	15801
Halifax	Windsor Junction	Wagon à accumulateur	15802
Brockville	Westport	Wagon à accumulateur	15803
Victoria	Cowichan	Wagon à essence	15812 et 15813
Trenton	Picton	Wagon à essence	15814 et 15816
Kamloops	Kamloops Junction	Wagon à essence	15700 et 15701

Sir HENRY THORNTON: En plus de cela, on a demandé des renseignements au sujet des wagons ayant des compartiments-dortoirs. Le nombre de wagons. Cela est prêt aussi. Cette information suit:

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Wagons ayant des compartiments-dortoirs

		Wagons
Wagons-lits Standard:		
10 sections, 1 salon	3	
10 sections, 2 salons	44	
10 sections, 1 salon, 1 compartiment	25	
12 sections, 1 salon	126	
14 sections	1	
		199
Wagons-lits et wagons-restaurants:		
8 sections	3	
9 sections, 1 salon	1	
10 sections, 1 salon	9	
12 sections, 1 salon	3	
		16
Wagons touristes:		
12 sections	1	
14 sections	36	
		37
Wagons combinaison avec café, salon et lits:		
4 sections, 1 compartiment		4
Compartiment de club—1 salon, 3 compartiments		2
Compartiments:		
8 compartiments	2	
6 compartiments	2	
		4
Wagons compartiments observatoire, bibliothèque et restaurant:		
1 salon, 4 compartiments		25
Total		287

Wagons Pullman mis à la disposition du réseau des chemins de fer nationaux

12 sections, wagon-lits avec un salon	59
10 sections, wagons observatoires	3
110 sections, 1 salon, 2 wagons à compartiments	3
1 salon, 5 wagons avec compartiments de club	4
Total	69

Sir HENRY THORNTON: Et sir Henry Drayton a demandé un exposé indiquant la quantité de nouveaux rails achetés et posés en 1923-24. Voici cet exposé avec tous les détails. Est-ce que je vais vous le remettre ou le déposer tout simplement.

Sir HENRY DRAYTON: Déposez le.

Sir HENRY THORNTON: Cet exposé est comme suit:

CHEMINS DE FER NATIONAUX

NOUVEAUX RAILS ACHETÉS ET POSÉS 1923-24

(A l'exclusion du chemin de fer Central Vermont dans les Etats-Unis et les nouveaux embranchements construits sous l'autorité des mesures relatives aux embranchements

Année	Tonnes brutes reçues	Tonnes brutes posées	Tonnes posées en plus de la quantité achetée ou de la balance en main à la fin de chaque année
1923	139,352	109,189	30,163
1924	118,326	129,243	*10,917*
Balance en main le 31 décembre 1924			19,246

Bureau de l'ingénieur en chef,
Département d'exploitation,
Montréal, Qué., le 1er mai 1925.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Nouveaux rails commandés et reçus durant 1924, à l'exclusion des exigences du chemin de fer Central Vermont aux Etats-Unis, mais comprenant les rails achetés pour le raccourci de St-Jérôme, et les lignes électriques en Ontario

Aciéries	Poids	Date de la commande	Classe	Prix	Tonnes brutes commandées 1924	Tonnes brutes reçues, 1924	Longueur des rails, milles
	liv.		No.				
B. E. S. C.	100	13 fév. 1924	1	$ 46 00 f.a.b. wagons, Sydney	32,292·00	32,294·00	205·51
			2	43 70 " " "			
B. E. S. C.	85	13 fév. 1924	1	46 00 " " "	23,972·00	23,983·16	179·55
			2	43 70 " " "			
Algoma	100	13 fév. 1924	1	48 50 " " Soo	12,100·00	12,168·00	77·44
			2	46 07 " " "			
Algoma	85	13 fév. 1924	1	48 50 " " "	28·119·00	28·118·23	210·51
			2	46 07 " " "			
B. E. S. C.	100	12 juil. 1924	1	46 50 " " Sydney	†12,000·00	.....	.....
			2	44 18 " " "			
Total pour lignes à vapeur au Canada	.....	.....	.....	.....	108,483·00	96·563·39	673·01
National Tube Co	103	1 mai 1924	1	$ 50 00 f.a.b. wagons, Lorain	112·00	113·04	0·70
National Tube Co	103	15 mai 1924	1	46 00 " " "	250·00	250·49	1·55
Total pour lignes électriques en Ontario	.....	.....	.....	.....	362·00	363·53	2·25
Bethlehem	100	3 oct. 1923	1	43 40 " " Black Rock	2,000·00	2,003·20	12·75
			2	41 25 " " "			
Illinois	100	9 nov. 1923	1	43 40 " G.T.R., wagons, Chicago	10,715·00	10,709·95	68·15
U. S. S. P. Co	.....	.....	2	41 25 " " " "			
Illinois	.....	.....	1	43 40 " " " "	7,073·00	7,073·32	50·01
U. S. S. P. Co	90	9 nov. 1923	2	41 25 " " " "			
Illinois	.....	.....	1	43 40 " " " "	1,000·00	1,000·83	7·49
U. S. S. P. Co	85	3 déc. 1923	2	41 25 " " " "			
Bethlehem	100	26 janv. 1924	1	52 00 " " " Steelton	*392·85	*150·53	*0·96
			2	49 85 " " " "			
Illinois	100	11 juin 1924	1	43 40 " " " Chicago	500·00	500·94	3·19
			2	41 25 " " " "			
Illinois	.....	.....	1	43 40 " " " "	1,250·00	1,254·20	7·98
U. S. S. P. Co	100	24 sept. 1924	2	41 25 " " " "			
Illinois	.....	.....	1	43 40 " " " "	241·50	241·85	1·54
U. S. S. P. Co	100	8 nov. 1924	2	41 25 " " " "			
Total pour lignes à vapeur aux Etats-Unis	.....	.....	.....	.....	23,172·35	22,934·82	152·07

Grand total				132,018·35	119,861·74		827·33
Moins livraisons de				119,861·74	1,536·00‡		
Non livrée				12,156·61	118,325·74		
Non livrés, détails—							
B. E. S. Co., commande le 12 juillet 1924, la livraison et le paiement devant s'effectuer après le 1er avril 1925				tonnes brutes 12,000·00			
Commande Bethlehem annulée				142·32			
Variations				14·29			
				12,156·61			

*Reste de commande annulée. †Livraison en 1925. ‡Pour le raccourci de St-Jérôme.

Bureau de l'ingénieur en chef, service d'exploitation,
Montréal, Qué., le 1er mai 1925.

Sir HENRY THORNTON: Ceci se rapporte au même sujet. M. Harris a demandé un rapport concernant les autres matériaux de la voie et comprenant les éclisses cornières, les équerres d'arrêt et ainsi de suite.

M. HENRY: Sir Henry, le point que visait M. Harris, c'est que l'augmentation des autres matériaux de voie ne correspond pas avec l'augmentation des rails. En voici l'explication.

COMPTE 214—POSE DES RAILS

Année finissant le 31 décembre	Poids des rails posés	Coût	Rebuts		Rails utilisables mis au rancart		Compte du capital		Compte de l'entretien	
			Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur	Tonnes	Montant	Tonnes	Montant
		$		$		$		$		$
1924.....	230,454	9,537,686	36,593	407,505	158,465	4,003,199	35,435	1,450,860	195,019	3,676,122

Capital.....		$ 1,450,860
Entretien.....		3,676,122
Valeur des rebuts.....	$ 407,505	
Valeur des matériaux utilisables mis au rancart.....	4,003,199	
		4,410,704
		$ 9,537,686

Compte n° 216—Autres matériaux de voie.

Ce compte contient les articles suivants:

Eclisses cornières,
Equerres d'arrêt,
Tringle de connexion,
Appareils dérailleurs,
Blocages de cœurs et de contre-rails,
Cœurs,
Attaches de contre-rail,
Appareils de fixation des contre-rails.
Contre-rails,
Tringles principales,
Contre-écrous,
Ecrous,
Tringles de renvoi,
Pièces de butée latérale,
Rails à coussinet,
Bielles de la pédale de verrouillage,
Joints de rails,
Platines de rails,
Cales,
Eclisses de rails,
Eclisses,
Coussinets à nez,
Coussinets d'aiguilles,
Croisements d'aiguilles,
Lampes d'aiguilles,
Taquet d'enclenchement et clé d'aiguilles,
Pointes d'aiguilles,
Chevalet de manœuvre,
Boulons de chevalet de manœuvre,
Cibles d'aiguille,
Aiguilles,
Semelles de rails,
Tampons,
Tringles d'écartement,
Boulons d'éclisses,
Isolateurs,
Crampons.

Dans le remplacement des rails par des rails plus lourds les seuls articles de la liste précitée qui se trouvent généralement affectés sont les éclisses cornières ou joints de rails, les contre-écrous, les boulons, les crampons et les tampons dont le coût pour les remplacements ordinaires varie de 10 à 18 pour 100 du coût des rails; tout dépend du poids et du prix. Tous les articles énumérés, y compris les éclisses cornières ou joints de rails, les contre-écrous, boulons, crampons et les tampons, sont utilisés dans l'entretien ordinaire sur quoi n'influe nullement la quantité de rails posés pendant la saison. L'entretein ordinaire représente la plus grande proportion des dépenses figurant à ce compte.

Quand à l'augmentation de la dépense de 1924, du chef des rails, comparée à celle de 1923, le compte n° 214, figurant à la page 111 des témoignages, il est démontré que cette augmentation provient de l'augmentation du poids des rails ainsi que de la hausse du prix des rails par tonne.

La principale augmentation du compte n° 216 "Autres matériaux de voie" provient de ce qu'une plus forte quantité d'éclisses cornières, de boulons et de crampons fut requise pour la pose des nouveaux rails, laquelle rubrique représente une dépense de $88,000, ainsi qu'à l'augmentation du prix des attaches qui passa de $3.16 à $3.24 le cent livres, représentant une somme de $24,000, de laquelle on a soustrait la somme de $12,000 créditée pour d'"autres matériaux" affectés à l'entretien ordinaire. Voilà ce qui explique l'augmentation. Notons que l'augmentation de la quantité et l'augmentation du prix des éclisses cornières et des attaches utilisées soit en tout la somme de $104,000, représentant environ 10 pour 100 de $569,0000 et $520,000 (ou $1,089,000), augmentation du coût des nouveaux rails posés en 1924.

Bureau de l'ingénieur en chef,
Service de l'exploitation,
Montréal, le 5 mai 1925.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que c'est sir Henry Drayton qui a demandé une liste des différents employés du service du trafic postés à l'extérieur avec les attributions de chacun.

VICE-PRÉSIDENT DU SERVICE DU TRAFIC, MONTRÉAL, QUÉ., le 2 mai 1925.

LISTE DES EMPLOYÉS—SERVICE DU TRAFIC

Anvers, Belgique:

W. Taylor.. .. .. Agent spécial.

Boston, Mass.:

N. W. Hawkes.. .. .. Directeur du trafic, Nouvelle-Angleterre.
C. J. Pierce.. .. .. Agent général, service des marchandises.
W. J. Gilkerson.. .. .. Agent général, service des voyageurs.

Brandon, Man.:

H. K. Gays.. .. .. Agent de division des marchandises.

Buffalo, N.-Y.:

W. P. Fitzsimons.. .. .. Agent général des marchandises.
J. V. Maloney.. .. .. Agent général, service des marchandises.
H. M. Morgan.. .. .. Agent général, service des voyageurs.

Calgary, Alta:

R. C. Fair.. .. .. Agent de division des marchandises.

Cleveland, Ohio:

F. A. Shaw.. .. .. Agent général, service des marchandises.

Cardiff, Galles:

F. J. Arrowsmith.. .. .. Agent de division du trafic.

Charlottetown, I.P.-E.:

P. W. Clarkin.. .. .. Agent de division, marchandises et voyageurs.

Chicago, Ill.:

R. L. Burnap.. .. .. Directeur du trafic des marchandises.
E. F. Flinn.. .. .. Agent général des marchandises.
J. Cameron.. .. .. Agent général adjoint des marchandises.
L. A. Veroneau.. .. .. Chef du bureau du trafic.
R. F. Clark.. .. .. Agent général, service des marchandises.
C. A. Gormaly.. .. .. Agent des marchandises, étranger.
A. B. Chown.. .. .. Agent général des voyageurs.
W. R. Eastman.. .. .. Agent général adjoint des voyageurs.
C. G. Orttenburger.. .. .. Agent général des voyageurs, Ouest.

Cincinnati, Ohio:

W. K. Evans.. .. .. Agent général.

Détroit, Mich.:

W. H. Spicer.. .. .. Agent général adjoint des marchandises.
H .H. Hamill.. .. .. Agent général, service des marchandises.
H. L. McCaughey.. .. .. Agent général, service des voyageurs.
A. L. Shanley.. .. .. Commissaire industriel.

Duluth, Minn.:

C. A. Skog.. .. .. Agent de division des marchandises et des voyageurs.

Edmonton, Alta:

R. H. Bell.. .. .. Agent de division des marchandises.
J. Madill.. .. .. Agent de district des voyageurs.

Gênes, Italie:

L. G. Laing.. .. .. Agent spécial.

Glasgow, Ecosse:

J. M. Walker.. .. .. Agent de district du trafic.

Grand Rapids, Mich.:

A. Z. Mullins.. .. .. Agent de division des marchandises.

Halifax, N.-E.:

E. B. Robb.. .. .. Agent de division des marchandises.
H. C. MacFarlane.. .. .. Agent de district des voyageurs.
J. H. Corcoran.. .. .. Agent général, service maritime.

Hamilton, Ont.:

R. J. S. Weatherston.. .. .. Agent de division des marchandises.

Hong Kong, Chine:

A. Brostedt.. .. .. Agent général du trafic.

Kansas City, Mo.:

L. E. Ayer.. .. .. Agent général.

Liverpool, Ang.:

D. L. Roper.. .. .. Agent de district des marchandises.
H. V. Caldwell.. .. .. Agent de district des voyageurs.

Londres, Ang.:

P. A. Clews.. .. .. Directeur du trafic européen.
G. E. Cowie.. .. .. Agent général des marchandises.
F. A. Young.. .. .. Agent général des voyageurs.
J. P. McClelland.. .. .. Agent de district des voyageurs.
F. J. G. Smith.. .. .. Agent de publicité.
J. Deed.. .. .. Agent urbain.
Wm. Phillips.. .. .. Directeur européen.

Los Angeles, Cal.:

C. S. Wainwright.. .. .. Agent général, service des marchandises.
H. R. Bullen.. .. .. Agent général adj., service des marchandises.

Manchester, Ang.:

R. J. McEwan.. .. .. Agent de district de trafic.

Milwaukee, Wis.:

H. W. Ploss.. .. .. Agent général, service des marchandises.

Minneapolis, Minn.:

Geo. H. Brown.. .. .. Agent général, service des marchandises.

Moncton, N.-B.:

A. T. Weldon.. .. .. Directeur du trafic.
M. F. Tompkins.. .. .. Agent général des marchandises.
J. H. Norton.. .. .. Agent général adjoint des marchandises.
I. F. Avard.. .. .. Surintendant, service du pesage.
F. W. Robertson.. .. .. Agent général des voyageurs.
G. D. Leblanc.. .. .. Agent général du bagage.
A. H. Lindsay.. .. .. Agent propagandiste.

Montréal, Qué.:

J. E. Dalrymple.. .. .. Vice-président.
G. T. Bell.. .. .. Adjoint du vice-président.
J. M. Sparling.. .. .. Aide du vice-président.
H. C. Martin.. .. .. Directeur général du trafic des marchandises.
F. J. Watson.. .. .. Directeur du trafic des marchandises.
R. W. Long.. .. .. Agent général des marchandises.
R. E. Perry.. .. .. Directeur, Bureau du tarif.
J. Orr.. .. .. Directeur, Bureau des divisions.
G. T. Pettigrew.. .. .. Agent de division des marchandises.
S. E. Leger.. .. .. Agent général, service des marchandises.
D. O. Wood.. .. .. Directeur du trafic, service des marchandises.
R. J. Foreman.. .. .. Agent des marchandises, étranger.
J. A. Wright.. .. .. Agent adjoint des marchandises, étranger.
H. C. Meacham.. .. .. Agent des marchandises, importation.
Directeur, service industriel.
S. G. Tiffin.. .. .. Commissaire indusriel.
E. J. Hilliard.. .. .. Agent du bétail.
H. H. Melanson.. .. .. Directeur général du trafic des voyageurs.
E. Gooch.. .. .. Adjoint du directeur général du trafic des marchandises.
C. W. Johnston.. .. .. Directeur du trafic des voyageurs.
R. L. Fairbairn.. .. .. Directeur, service des voyageurs.
J. R. Melville.. .. .. Adjoint du directeur, service des voyageurs.
H. R. Charlton.. .. .. Directeur, Bureau de publicité.
W. L. Crighton.. .. .. Directeur adjoint, service de publicité.
R. F. MacLeod.. .. .. Directeur, Bureau du tarif et des billets.
C. K. Howard.. .. .. Agent général des touristes.
E. C. Elliott.. .. .. Agent général des voyageurs.
J. Morrison.. .. .. Agent général des voyageurs maritimes.
J. P. Marion.. .. .. Agent de district des voyageurs.
H. F. Tilley.. .. .. Agent général, service des voyageurs.
E. S. Davies.. .. .. Agent général (Chinois).

New-York, N.-Y.:

J. O. Adams.. .. .. Agent général des marchandises, est.
C. E. Jenney.. .. .. Agent général, service des voyageurs.
H. S. Head.. .. .. Agent général, étranger.

North-Bay, Ont.:

W. E. G. Bishop.. .. .. Agent de division des marchandises et des voyageurs.

Ottawa, Ont.

F. G. Gould.. .. .. Agent de division des marchandises.
P. M. Buttler.. .. .. Agent général.

Philadelphie, Penn.:

T. A. Chappell.. .. .. Agent général, service des marchandises.

Pittsburg, Penn.:

D. M. Crawford.. .. .. Agent général, service des marchandises.
W. J. Burr.. .. .. Agent général, service des voyageurs.

Port-Arthur, Ont.:

R. N. Card.. .. .. Agent de division des marchandises.

Portland, Maine:

G. L. Nelson.. .. .. Agent de division des marchandises.
G. A. Harrison.. .. .. Agent général, service des voyageurs.

Prince-Rupert, C.-B.:

H. McEwen.. .. .. Agent de division des marchandises.
R. F. McNaughton.. .. .. Agent de district des voyageurs.

Québec, Qué.:

P. Mooney.. .. .. Agent général adjoint des marchandises.
J. E. Lapage.. .. .. Agent de division des marchandises.
J. E. Leblanc.. .. .. Agent de district des voyageurs.

Regina, Sask.:

R. M. Milliken.. .. .. Agent de division des marchandises.

St-Jean, N.-B.:

A. J. Gray.. .. .. Agent général adjoint des marchandises.

St-Jean, T.-N.:

R. H. Webster.. .. .. Agent général.

St-Louis, Mo.:

W. H. Burke.. .. .. Agent général.

St-Paul, Minn.:

A. H. Davis.. .. .. Agent général, service des voyageurs.

San Francisco, Cal.:

J. Waugh.. .. .. Agent général, service des marchandises.
W. F. Barry.. .. .. Agent général, service des voyageurs.

Saskatoon, Sask.:

L. A. Fonger.. .. .. Agent de division des marchandises.
W. Stapleton.. .. .. Agent de division des voyageurs.

Seattle, Wash.:

F. L. Norman.. .. .. Agent général, service des marchandises.
J. F. McGuire.. .. .. Agent général, service des voyageurs.

Southampton, Ang.:

F. E. Birch.. .. .. Agent de district du tarif.

Stratford, Ont.:

V. G. Snell.. .. .. Agent de division des marchandises.

Shanghai, Chine

D. E. Ross.. .. .. Agent du trafic.

Sydney, Australie:

J. F. Johnston.. .. .. Agent général.

Toledo, Ohio:

W. F. Schroeder.. .. .. Agent général, service des marchandises.

Toronto, Ont.:

L. Macdonald.. .. .. Directeur adjoint du trafic des marchandises.
F. R. Porter.. .. .. Agent des marchandises, étranger.
G. R. Fairhead.. .. .. Agent de division des marchandises.
S. J. Raymond.. .. .. Commissaire industriel.
H. C. Bourlier.. .. .. Agent général des voyageurs.
C. E. Horning.. .. .. Agent général adjoint des voyageurs.
W. J. Moffatt.. .. .. Agent de district des voyageurs.
R. C. Gadsby.. .. .. Agent général, service des voyageurs.
L. L. Grabill.. .. .. Agent général des bagages.
W. C. Riddell.. .. .. Agent de publicité.
J. Boyd.. .. .. Surintendant, service du pesage.

Vancouver, C.-B.:

J. M. Horn.. .. .. Agent général du transport des marchandises.
J. R. Scott.. .. .. Sous-agent général du transport des marchandises.
W. A. Whyte.. .. .. Agent div. du transport des marchandises.
G. A. McNicholl.. .. .. Agent général du transport des voyageurs.
K. E. McLeod.. .. .. Agent de district, transport des voyageurs.
E. McDonald.. .. .. Sous-agent général, transport des bagages.
L. McCutcheon.. .. .. Agent, transport des marchandises étrangères.

Victoria, C.-B.:

H. A. Stuart.. .. .. Agent div., transport des marchandises.
C. F. Earle.. .. .. Agent de district, voyageurs.

Windsor, Ont.:

W. M. Wood.. .. .. Agent général, service des marchandises.

Winnipeg, Man.:

W. G. Manders.. .. .. Gérant, trafic des marchandises.
A. E. Rosevear.. .. .. Agent général, marchandises.
J. M. Macrae.. .. .. Sous-agent général, marchandises.
W. Hately.. .. .. Sous-agent général, marchandises.
F. G. Adams.. .. .. Sous-agent général, marchandises.
J. Paul.. .. .. Agent div., marchandises.
R. Creelman.. .. .. Gérant du trafic des voyageurs.
S. O. Scott.. .. .. Agent général, voyageurs.
W. J. Quinlan.. .. .. Agent de district, voyageurs.
C. W. Higgins.. .. .. Agent de publicité.
H. M. Spence.. .. .. Agent général, bagages.

Aussi un état donnant les dépenses des agences extérieures s'élevant à plus de $20,000, durant l'année civile 1924.

VICE-PRÉSIDENT—SERVICE DU TRAFIC

MONTRÉAL, QUÉ., 2 mai 1925.

ETAT donnant les dépenses des agences extérieures s'élevant à plus de $20,000 durant l'année civile 1924

Gérant du trafic dans la Nouvelle-Angleterre, Boston, Mass..	1
Personnel du bureau..	5
Total..	6
Total des salaires..	$ 16,977 96
Loyer..	4,520 02
Frais de voyages, dépenses casuelles et de bureau..	8,005 17
Total..	$ 29,503 15
Agent général, service de marchandises, Boston, Mass..	1
Personnel du bureau..	12
Agent, marchandises en destination de l'Ouest..	1
Agent, marchandises en destination de l'Est..	1
Agents voyageurs, marchandises..	3
Représentants, trafic des marchandises..	3
Total..	21
Total des salaires..	$ 41,578 19
Loyer..	4,271 88
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau..	13,475 29
Total..	$ 59,325 36
(*) Agent général, service de marchandises, Minneapolis, Minn...	1
Personnel du bureau..	5
Agent de commerce..	1
Agent urbain, marchandises..	1
Agents voyageurs, marchandises..	3
Total..	11

Total des salaires	$ 25,684 23
Loyer	2,640 00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	8,050 70
Total	$ 36,374 93

(*) Y compris les dépenses de l'agent urbain pour marchandises à St-Paul et de l'agent voyageur à Omaha.

Agent de commerce, New-Haven	1
Personnel du bureau	2
Agents voyageurs, marchandises	3
Total	6
Total des salaires	$ 12,650 00
Loyer	1,350 00
Frais de voyages, dépenses inc., et de bureau	7,292 59
Total	$ 21,292 59
Agent général, marchandises de l'Est, New-York	1
Personnel du bureau	7
Agent, marchandises à destination de l'Ouest	1
Agent, marchandises à destination de l'Est	1
Agent voyageur, marchandises	1
Représentants du trafic des marchandises	4
Total	15
Total des salaires	$ 31,955 62
Loyer	9,000 00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	7,520 54
Total	$ 48,476 16
Agent général, service des marchandises, Philadelphie, Pa.	1
Personnel du bureau	2
Agents voyageurs, marchandises	2
Représentant du trafic des marchandises	1
Total	6
Total des salaires	$ 14,183 90
Loyer	2,630 00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	3,788 17
Total	$ 20,662 07
(*) Agent général, St-Louis, Mo	1
Personnel du bureau	3
Agents voyageurs, marchandises	3
Agents du trafic des marchandises	2
Agent du trafic des voyageurs	1
Total	10
Total des salaires	$ 24,478 42
Loyer	900 00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	1,025 97
Total	$ 26,404 39

(*) Y compris les dépenses d'un agent voyageur pour marchandises à New-Orléans.

(*) Agent général, service des marchandises, Seattle, Wash.	1
Personnel du bureau	3
Représentants du trafic des marchandises	3
Total	7

Total des salaires	$ 16,398	50
Loyer	2,509	00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	9,848	72
Total	$ 28,756	22

(*) Y compris dépenses du représentant du trafic des marchandises à Portland, Oregon.

Agent du fret étranger—New-York, N.-Y.	1
Personnel du bureau	4
Agent d'exportation	1
Agent d'importation	1
Représentant du trafic des marchandises	1
Total	8

Total des salaires	$ 17,270	00
Loyer	3,492	00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	5,094	80
Total	$ 25,856	80

Agent général, service des voyageurs, Boston, Mass.	1
Personnel du bureau	7
Agents ambulants pour voyageurs	2
Agent urbain pour voyageurs	1
Total	11

Total des salaires	$ 21,871	06
Loyer	4,000	00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	5,457	06
Total	$ 31,328	12

Agent général, service des voyageurs, New-York	1
Personnel du bureau	5
Agent ambulant pour voyageurs	1
Agents urbains pour voyageurs	2
Représentant du trafic des voyageurs	1
Total	10

Total des salaires	$ 26,143	50
Loyer	4,800	00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	9,110	95
Total	$ 40,054	95

Agent général, service des voyageurs, San Francisco	1
Personnel du bureau	1
Agent ambulant pour voyageurs	1
Agent urbain pour voyageurs	1
Agent pour voyageurs	1
Total	5

Total des salaires	$ 13,260	00
Loyer	9,000	00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	2,775	52
Total	$ 25,035	52

Agent général, service des voyageurs, Seattle, Wash.	1
Personnel du bureau	3
Agent ambulant pour voyageurs	1
Agent urbain pour voyageurs	1
Total	6

Total des salaires	$ 13,592 50
Loyer	7,200 00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	5,065 87
Total	$ 25,858 37
Agent général, service des voyageurs, St-Paul, Minn	1
Personnel du bureau	2
Agent ambulant pour voyageurs	1
Agent urbain pour voyageurs	1
Total	5
Total des salaires	$ 12,720 00
Loyer	3,900 00
Frais de voyages, dépenses inc. et de bureau	4,376 02
Total	$ 21,376 02

Sir HENRY THORNTON: Aussi un état donnant la liste des bureaux de colonisation en Europe et leurs dépenses pour 1924.

LISTE DES BUREAUX DE COLONISATION EN EUROPE ET DÉPENSES EN 1924

Londres	$ 92,415 29
Liverpool	7,464 93
Glasgow	19,035 36
Belfast	1,216 52
Hollande	3,640 89
Danemark	9,120 88
Norvège	5,018 38
(a) Dépenses extraordinaires en Canada	36,842 75
Total	$ 174,755 00

(a) Les dépenses extraordinaires comprennent des feuillets pour distribution à l'exposition de l'Empire britannique ($24,000), des pellicules, des négatives et des vues de cinéma, des herbes, des grains et des fruits pour fins d'exposition, les frais de transport de ces produits, le transport et les dépenses des éditeurs Ecossais durant leur tournée en Canada.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous entrer tout cela au dossier?

Sir HENRY DRAYTON: Ces documents sont très brefs. En les mettant au dossier on gagne du temps, car nous n'avons pas besoin de les examiner maintenant. Je crois que c'est un bon moyen de gagner du temps. Il est probable que sir Henry est de cet avis.

Sir HENRY THORNTON: Je crois préférable de les mettre au dossier. Aussi, sir Henry Drayton a demandé un état des dépenses au compte du capital pour le service radiophonique en 1924. Voici les détails:

CHEMINS DE FER NATIONAUX

ETAT des dépenses au compte du capital—Service de radio, 1924:

Minaki Inn—poste récepteur	$ 555 38
Hôtel Grand-Beach—poste récepteur	584 41
Hôtel Fort-Garry—poste récepteur	555 38
Hôtel Macdonald—poste récepteur	555 38
Chateau Laurier et Highland Inn—poste récepteur	779 72
Hôtel Prince-Arthur—poste récepteur	555 38
18 postes récepteurs, bibliothèque de wagon observatoire	10,105 63
Poste émetteur, Ottawa	18,440 26
Poste émetteur, Moncton	17,472 48
Wagon pour essai de postes	1,022 30
Ameublement et matériel—Montréal	995 31
Total des dépenses au compte du capital, service de radio en 1924.	$51,621 63

Sir HENRY THORNTON: Aussi un état détaillé du fonctionnement de notre service de radio. Je crois que les détails donnés pourront suffire. M. Jelliff m'a demandé ce renseignement.

CHEMINS DE FER NATIONAUX

ETAT des dépenses pour l'exploitation des radios en 1924

Emission:	
Montréal	$ 10,018 62
Ottawa	13,779 64
Toronto	4,737 37
Winnipeg	3,380 47
Calgary	6,977 34
Edmonton	1,576 34
Regina	2,104 49
Saskatoon	1,066 34
Moncton	2,004 86
	$ 45,645 47
Exploitation des postes sur les trains:	
Salaires	$ 17,015 05
Dépenses personnelles	14,748 02
Entretien	4,229 71
Uniformes	962 00
Chambres pour préposés	260 00
Repas et compartiments sur les trains	9,034 00
Permis	25 00
	$ 46,273 78
Frais généraux	
Salaire du personnel	$ 28,459 32
Dépenses personnelles	5,034 40
Divers	1,153 71
Proportion de salaire de rep. pub	915 51
Publicité	970 74
Programmes d'émissions	262 50
Emission—New-York	150 00
Total	$ 36,945 18

SOMMAIRE

	Salaires	Autres dépenses	Dépenses personnelles	Total
Emission	$ 9,581 74	$ 35,758 07	$ 306 66	$ 45,645 47
Exploitation sur trains	17,015 05	14,510 71	14,748 02	*46,273 78
Frais généraux	28,459 32	3,452 46	5,034 40	36,946 18
Totaux	$ 55,056 11	$ 53,721 24	$ 20,088 08	$128,865 43

*Y compris $9,034 pour repas et compartiments sur trains.

Sir HENRY THORNTON: Puis M. Stewart et M. Milne m'ont demandé un état du tonnage brut par train pour les différentes régions et pour tout le réseau, et le voici:

CHEMINS DE FER NATIONAUX

Tonnage brut par trains—Années 1924 et 1923

	Région de l'Atlantique		Région centrale		G.T. Ouest		Région de l'Ouest		Réseau	
	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923
Trains de march. seulem.	1,030	981	1,306	*1,263	1,497	*1,390	1,476	1,430	1,362	1,311

*Les premiers quatre mois de 1923 sont obtenus en déduisant le parcours-tonnage brut des trains mixtes—G.T. (lignes à l'est de St-Clair) et G.T.O.—du parcours total du G.T., n'ayant pas de compte séparé pour les trains de marchandises seulement et les trains mixtes. Evaluation faite sur la base d'une charge de train mixte pour les derniers huit mois.

Bureau de la statistique,
Montréal, 11 mai 1925.

Sir HENRY THORNTON: M. Stewart m'a demandé un état donnant le montant de l'entrée 420, Blessures aux personnes, exprimé en pourcentage des recettes brutes pour les voies et années ci-après:

ETAT donnant le montant de l'entrée 420—Blessures aux personnes—exprimé en pourcentage des recettes brutes pour les voies et années données

	Recettes brutes	Montant de l'entrée 420	Entrée 420. Pourcentage des recettes brutes
Classe I—Voies américaines, 1923..	$6,289,580,027 00	$29,924,030 00	.0476
National canadien, 1923..	253,135,487 61	777,677 44	.0307
Classe I—Voies américaines, 1924. ..	Pas de données.		
National canadien, 1924..	235,588,183 55	989,005 92	.04200

1923—
Classe I—Voies amér.. .. .0476%
National canadien.. .. .. .0307%
Le pourcentage du National canadien n'était en 1923 que 64.5% de celui de la classe I—voies américaines.

1924—
Classe I—Voies amér.—Pas de données.
National canadien.. .. .. .042%
Le pourcentage du National canadien en 1924 n'était que 88.24% de celui des voies américaines, Classe I.

Sir HENRY THORNTON: Sir Henry Drayton m'a demandé un état donnant la proportion des expéditions de blé par les ports canadiens sur le Pacifique vers l'Orient aux expéditions vers le Royaume-Uni et le continent européen. Voici:

CHEMINS DE FER NATIONAUX

ETAT donnant la proportion des expéditions de blé par les ports canadiens sur le Pacifique vers l'Orient à celles qui vont vers le Royaume-Uni et l'Europe.

	Total vers le Royaume-Uni, l'Europe et l'Orient Bois.	Vers le Royaume Uni et l'Europe Bois.	Vers l'Orient Bois.	Pourc. vers le R.-U. et et l'Europe %	Pourc. vers l'Orient %
Année 1922-23..	16,688,038	14,318,058	2,369,980	85.8	14.2
Année 1923-24..	51,207,007	39,845,986	11,361,021	77.8	22.2

NOTE:—Les chiffres sont donnés par le Bureau de la Statistique fédérale et pour le blé seulement, vu que les données de 1922-23 ne comprennent pas les autres grains. Il est remarquable que le total de tous les grains allant en 1923-24 vers les pays ci-dessus mentionnés ait été de 53,312,549 boisseaux, soit 97 pour 100 de tout le grain expédié par ces ports.

Sir HENRY THORNTON: Puis sir Henry a aussi demandé un état des sommes dépensées sur le matériel placé aux Etats-Unis pour l'année 1924. En chiffres ronds, nous avons dépensé $14,000,000 au Canada et $562,000 aux Etats-Unis. Le reste des renseignements viendra dans quelques jours.

Sir HENRY DRAYTON: Je suis d'avis que vous nous en avez donné beaucoup.

Le PRÉSIDENT: C'est presque tout un livre.

Sir HENRY DRAYTON: Je le crois aussi. Nous avons obtenu bien des renseignements en peu de temps.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez une question à poser, sir Henry?

M. COOPER: Sir Henry Drayton a demandé la valeur du matériel sur nos voies situées aux Etats-Unis. La valeur totale est de $20,808,127.

Sir HENRY THORNTON: Vous avez la réponse alors.

Sir HENRY DRAYTON: Avant d'entreprendre les crédits, il y a une chose que je voudrais élucider. Je ne crois pas que le ministre ait bien compris. Je n'ai pas eu le plaisir d'aller l'entendre lorsqu'il a fait son exposé, vu que j'étais au comité des taux océaniques; mais il a parlé, je crois, d'une entrée de $8,000 pour le Vermont Central.

Je crois que nous devrions examiner une couple de comptes de quelque huit millions. Dans le livre, le compte est peut-être un peu trompant vu qu'il porte en tête une indication tendant à faire croire qu'il ne concerne pas le "Vermont Central". Si l'on examine, monsieur le président, les notes du compte "C", page 14 (je crois que c'est le compte dont M. Graham a parlé), on verra que sous la rubrique "Placements", il y a une somme de $8,041,905.52. Cette somme n'est pas étrangère au Vermont Central comme la note de tête l'indique. Elle représente les avances faites sur les billets du Vermont Central.

Puis il y a le compte "D" sous le titre d'"Avances", qui représente une somme de $8,973,750.47. Cette somme comprend les avances faites au Vermont Central.

M. COOPER: Tout ce compte ne se rapporte pas au Vermont Central.

Sir HENRY DRAYTON: Pratiquement tout. Les détails se trouvent à la page 38. Si le comité veut jeter un coup d'œil à la page 38, monsieur le président, il verra qu'il y a une déduction à faire sur le dernier article. Toutefois ce n'est pas une grosse somme. J'aurais dû dire que les avances au Vermont Central dans le compte "D" s'élèvent à $8,274,470.05. Tout consiste à se bien comprendre.

Le major BELL: Que prétendez-vous, M. Henry?

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que le ministre a parlé de l'article 8.

Sir HENRY THORNTON: M. Henry pourrait éclaircir l'affaire, si vous voulez bien l'entendre.

Sir HENRY DRAYTON: Certainement.

M. HENRY: L'état placé au commencement est censé être le bilan du chemin de fer National, et l'expression "A l'exclusion du chemin de fer Vermont Central" veut dire que le bilan du chemin de fer ne concerne pas le Vermont Central.

Sir HENRY DRAYTON: Mais l'actif en fait partie.

M. HENRY: L'actif qui, à part les chiffres du bilan, fait partie du réseau, se trouve nécessairement compris.

Sir HENRY DRAYTON: L'actif fait nécessairement partie du bilan.

M. HENRY: Mais ce n'est pas tout l'actif, sir Henry.

Sir HENRY DRAYTON: Cet actif figure ici, je présume, parce qu'on trouve que c'est un assez bon actif.

M. HENRY: Non, on ne pourrait pas le faire figurer ailleurs. Il s'agit du bilan du réseau national et c'est de l'actif.

Sir HENRY DRAYTON: Très bien, c'est de l'actif; c'est de l'actif du Vermont Central.

M. HENRY: Non, c'est de l'actif du réseau national.

Sir HENRY DRAYTON: Relatif au Vermont Central.

Le PRÉSIDENT: De l'actif du National?

Sir HENRY THORNTON: Permettez que M. Henry l'explique.

M. HENRY: C'est de l'actif du chemin de fer National Canadien, mais il ne comprend pas tout l'actif du Vermont Central. En d'autres termes, le placement fait sur le chemin et sur le matériel n'est pas là.

Sir HENRY DRAYTON: C'est cela.

M. HENRY: Il n'y a pas d'actif courant ni de passif courant ni rien de ce genre dans des comptes de cette nature.

Le président: Vous voulez dire que c'est de l'actif montrant la dette du Vermont Central envers les chemins de fer Nationaux.

M. HENRY: Oui, c'est juste, et cet actif figure à bon droit dans le bilan.

Sir HENRY DRAYTON: Tout ce qui nous déroute c'est la note: "A l'exclusion du chemin de fer Vermont Central".

Sir HENRY THORNTON: C'est en ce qui concerne le bilan. Cela veut dire: Voici le bilan du réseau Canadien National, mais le Vermont Central n'y est pas compris.

Sir HENRY DRAYTON: Du moment que nous savons que ces articles se rapportent à ceux qui figurent à la page 38.

Le PRÉSIDENT: Bien, c'est clair maintenant.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, c'est clair à présent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose à propos du bilan?

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas eu de renseignements au sujet des autres sommes du débit qui ne sont pas ajustées. Qu'est-ce que cela veut dire?

Sir HENRY THORNTON: Avez-vous des détails là-dessus, M. Cooper?

M. COOPER: D'une manière générale, ce sont des comptes débiteurs dont les sommes ne peuvent être placées dans aucun des comptes précédents et ne peuvent être définitivement assignés à un compte que lorsque nous aurons reçu des renseignements additionnels. Ce sont plutôt des comptes provisoires: "Matériaux en transit"; "Revenu en transit", "Comptes découverts des agents"; "Ballastage de la voie", etc. Ce sont des articles de ce genre.

Sir HENRY DRAYTON: Les débits que vous avez ici sont des débits par système?

M. COOPER: Oui, monsieur.

Sir HENRY DRAYTON: Je suppose que c'est réellement du passif?

M. COOPER: Non, je ne le crois pas. Ce sont des comptes provisoires d'exploitation.

Sir HENRY DRAYTON: Mais je vous demande si ces débits sont des débits de système ou non? J'ai cru que vous répondiez oui. Si c'est le débit d'un autre, très bien.

Le PRÉSIDENT: Ce doit être le débit d'un autre, car autrement ce ne serait pas un actif pour le National Canadien.

Sir HENRY DRAYTON: C'est ce qui me déroute.

Sir HENRY THORNTON: Ce sont des matériaux en transit, portés au débit, qui n'ont pas encore été payés?

M. COOPER: Ce sont des matériaux qui sont expédiés d'une partie du chemin de fer à une autre. Un surintendant les débite au compte des matériaux en transit et ils y restent tant que le surintendant qui les reçoit ne les crédite pas à l'agent.

Sir HENRY DRAYTON: Ces matériaux sont transportés par la compagnie?

M. COOPER: Les matériaux en transit, oui.

Le PRÉSIDENT: Ils sont la propriété de la compagnie, sans quoi ils ne pourraient pas être un actif.

M. COOPER: En ce qui concerne le matériel, oui.

Sir HENRY DRAYTON: C'est payable par qui?

M. COOPER: Ce sont des matériaux appartenant à la compagnie. Ce n'est payable à personne.

Sir HENRY DRAYTON: Alors c'est un compte non ajusté entre différentes divisions.

M. COOPER: Oui, monsieur.

Sir HENRY THORNTON: Ce sont des sommes flottantes qui n'ont pas encore été réparties, si je comprends bien.

Sir HENRY DRAYTON: Entre les différentes divisions. Cela n'ajoute rien à l'actif.

Sir HENRY THORNTON: Non, c'est impossible.

Le PRÉSIDENT: Cela complète l'actif. Voulez-vous discuter le passif?

Sir HENRY DRAYTON: Crédits non ajustés: dettes de taxes.

Le PRÉSIDENT: Quel numéro est-ce?

Sir HENRY DRAYTON: 771.

Le PRÉSIDENT: Quel numéro est-ce?

Sir HENRY DRAYTON: C'est le numéro 771.

Le PRÉSIDENT: Ces chiffres sont-ils contestés par les municipalités ou y a-t-il quelque chose de ce genre?

M. COOPER: Non, c'est le montant accumulé à la date du bilan et resté impayé.

Le major BELL: Quelques-uns de ces chiffres étaient contestés.

Sir HENRY DRAYTON: C'était tout à fait une question de créances non ajustées.

M. COOPER: C'est une dette accumulée, sir Henry.

Le PRÉSIDENT: Accumulée et impayée.

Sir HENRY DRAYTON: C'est tout à fait différent de l'article des créances non ajustées, et c'est sous le même titre.

Sir HENRY THORNTON: C'est réellement de l'argent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose à ce propos?

M. STEWART (Humboldt): Une dette accumulée d'impôts a lieu lorsque la somme est contestée?

Sir HENRY THORNTON: Non, pas nécessairement.

Le PRÉSIDENT: Il faut que nous fassions une écriture en prévision du paiement. C'est comme un intérêt accumulé à la fin d'une période. Il faut en tenir compte.

Le major BELL: De la proportion revenant à cette période.

M. STEWART (Humboldt): La principale date correspond avec l'année du chemin de fer?

M. COOPER: Pas nécessairement. Dans l'Etat du Michigan, on ne paye les impôts de 1924 que vers le mois de mai 1925, et plusieurs autres Etats font de même.

Le PRÉSIDENT: Dans l'Ontario au moins, je crois que le paiement des impôts ne se fait pas à la fin de l'année civile. Cela varie d'un lieu à un autre.

Sir HENRY DRAYTON: L'explication est parfaitement satisfaisante. Tout ce qui nous trompe au premier abord c'est que cette somme se trouve sous le titre de créances non ajustées. C'est en réalité une dette accumulée et non payée.

Le PRÉSIDENT: C'est bien. Y a-t-il autre chose?

M. STEWART (Humboldt): Malgré ce qu'on en a dit, je suis d'avis qu'il y a un compte d'impôts qui est contesté, qu'il soit payé ou non.

Sir HENRY THORNTON: C'est vrai.

Sir HENRY DRAYTON: Au Manitoba, je crois que c'est plus considérable que cela.

Le PRÉSIDENT: Traitez-vous le montant en litige comme une dette extraordinaire?

M. COOPER: Je ne crois pas que nous ayons réglé toute la dette, mais une bonne partie. La somme réclamée par la province n'est pas admise par la compagnie de chemin de fer, naturellement.

Le major BELL: Vous avez fixé la somme que vous croyiez être forcés de payer.

M. COOPER: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Vous avez peut-être fixé la somme que vous croyiez devoir payer.

Sir HENRY THORNTON: Il ne peut y avoir une grande différence, sir Henry.

Sir HENRY DRAYTON: Il y en a toujours. Une question a toujours deux faces. D'ordinaire une municipalité veut avoir tout son dû, et c'est probablement ce qui arrivera.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, êtes-vous prêts à procéder avec les crédits?

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une autre question que je voudrais poser, monsieur le président, à propos du crédit supplémentaire que nous avons eu cette année, au montant de $7,500,000.

Le PRÉSIDENT: Cette somme figure par parties, je crois.

Sir HENRY DRAYTON: Ce crédit se rapporte aux dépenses de l'an dernier, 1924. Comme vous le savez, monsieur le président, ces dépenses doivent être soumises ainsi. Ce sont des parties, des suppléments de l'année précédente. D'après les règles établies, ces dépenses ne peuvent être faites que pour des paiements autorisés par mandat du Gouverneur général ou par des engagements déjà pris.

Le PRÉSIDENT: C'est le compte dont l'honorable M. Graham nous a fait prévoir la réduction.

Sir HENRY DRAYTON: C'est ce que je voulais trouver. Je voulais savoir si ce compte était conforme aux suppléments déposés et s'il était selon les règles de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi était-ce?

Sir HENRY DRAYTON: C'était un crédit de $7,500,000 pour des travaux exécutés ou des engagements contractés en 1924. J'aimerais savoir pourquoi c'était.

Sir HENRY THORNTON: Désirez-vous expliquer cela, major Bell?

Le major BELL: Le chemin de fer a préparé d'avance une estimation de ce qu'il s'attendait de dépenser pendant l'année pour toute fin, et après avoir calculé cela, on a constaté qu'on serait à court de $7,500,000. Toutefois, lorsqu'on a fermé les comptes, on a vu que l'estimation était trop forte et que l'on pouvait se tirer d'affaire sans cette somme de $7,500,000.

Sir HENRY DRAYTON: On constatera, je crois, qu'il y a des chefs de dépense qui couvrent cette somme.

Le major BELL: Qu'il y a des chefs de dépense, dites-vous?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

Le major BELL: Comment?

Sir HENRY DRAYTON: Il y a des dépenses pour les $7,500,000.

Sir HENRY TOHRNTON: Sir Henry désire savoir en détail comment les sept millions et demi ont été dépensés.

Le major BELL: Nous pouvons nous procurer ces renseignements dans quelques minutes.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions que nous pourrions examiner en attendant?

Sir HENRY THORNTON: Je crois que les voilà.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que cet état soit lu ou placé au dossier?

Sir HENRY THORNTON: Nous avons les détails, major Bell.

Le major BELL: Cela répond à la question de sir Henry, je crois. (Il produit le document.)

Le PRÉSIDENT: D'autres membres désirent-ils poser des questions? Cela semble-t-il satisfaisant, sir Henry?

Sir HENRY DRAYTON: Cela est possible. Laissons de côté cette question jusqu'à ce que j'aie le temps de l'étudier. Je ne crois pas qu'il soit même nécessaire de l'inscrire au procès verbal.

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

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous épargnerions beaucoup de temps si la répartition de ces crédits était au point.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions proposer l'adoption de cette recommandation en Chambre, afin de pouvoir la discuter ensuite. Quelqu'un voudra-t-il faire cette proposition?

M. MACKINNON: Voici une résolution, monsieur le président, qu'il me fait plaisir de proposer.

Proposé par M. Mackinnon:

Que ce qui suit soit compris dans un rapport soumis à la Chambre, à savoir:

On a référé à votre comité l'étude de l'item n° 377 des crédits de 1925-26, à savoir, "Prêts à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada au montant de $60,000,000."

Les fonctionnaires du chemin de fer ont appris à votre comité, au cours de ses séances, que cet item avait été préparé au commencement de l'année, et que depuis ces chiffres avaient été revisés. Ils sont maintenant d'avis que la somme de $50,000,000 suffira à leurs besoins.

Le comité a discuté et approuvé les détails concernant cet item.

En conséquence le comité recommande au Gouvernement de diminuer ce crédit de $10,000,000.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrons discuter cette question après cela, je suppose?

Sir HENRY DRAYTON: Je crois que nous épargnerions beaucoup de temps si nous savions quelle partie des $60,000,000 est affectée aux améliorations, au matériel, à l'intérêt et le reste, et sur quels item sera répartie la diminution. Nous pourrions alors réaliser exactement où seront faites ces économies, avoir une bonne idée de la situation, et peut-être nous dispenser entièrement de questions.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition vous va-t-elle?

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'ainsi nous épargnerions du temps.

Major BELL: En d'autres termes, Sir Henry, vous désirez connaître le détail de ces $60,000,000, et des $10,000,000 retranchés?

Sir HENRY DRAYTON: Oui. Je crois que nous obtiendrions ainsi tous les renseignements désirés et que nous épargnerions beaucoup de temps.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité sont-ils prêts à discuter la proposition, avec cette réserve?

Sir HENRY DRAYTON: Nous devrions obtenir ces renseignements d'abord, monsieur le président, n'est-ce pas? Passons à la marine marchande du Gouvernement en attendant. Je crois que nous avions terminé notre étude sur les chemins de fer, sauf une discussion sur les points qui viennent d'être soulevés.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser avant que nous passions outre? Devons-nous considérer cette étude terminée, sauf les renseignements supplémentaires demandés?

Sir HENRY THORNTON: Un instant, monsieur le président. Les crédits demandés se divisent en deux parties distinctes; il y a d'abord les crédits absolument nécessaires, qui comprennent les intérêts sur la dette consolidée, les versements à faire au fonds d'amortissement, et les autres item de cette nature, moins

les revenus anticipés pour l'année, et en second lieu les crédits pour l'achat de matériel, le développement du réseau, les améliorations et autres choses semblables. Je peux vous donner immédiatement les diminutions faites sur ces divers item.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'on épargnerait le temps du comité en lui fournissant un état détaillé clair de ces choses.

Le PRÉSIDENT: Quel est le bon plaisir du comité à ce sujet?

M. JELLIFF: Je crois que nous devrions avoir un état indiquant le montant requis pour chacune de ces fins.

Le PRÉSIDENT: Un état détaillé de l'emploi de ces $60,000,000, et de cette diminution de $10,000,000.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry Thornton nous préparera un état, au meilleur de sa connaissance.

Sir HENRY THORNTON: Oui, tel que sir Henry Drayton le désire; il pourra en donner connaissance au comité, et le faire inscrire au procès-verbal s'il le veut.

M. JELLIFF: Ou nous le communiquer à huis clos.

Le PRÉSIDENT: Ceci termine la question du chemin de fer pour le moment du moins. Nous pouvons maintenant passer à la marine marchande du gouvernement canadien. Procéderons-nous comme à l'ordinaire, et entendrons-nous d'abord sir Henry Thornton qui nous fera un exposé de la situation? Si tel est votre désir, nous entendrons d'abord sir Henry Thornton.

Sir HENRY THORNTON: Monsieur le président et messieurs du comité: Il n'y a que peu de choses à dire. Les recettes brutes accusent une diminution de $181,000 et les frais d'exploitation une diminution de $604,000, ou de presque $605,000, et ainsi le déficit d'exploitation se trouve diminué de $423,000. En tenant compte des autres frais, tels que l'intérêt, la dépréciation, et ainsi de suite, le déficit se trouve en réalité diminué de $532,000. Si vous le désirez nous procéderons à l'étude des détails.

Sir HENRY DRAYTON: Nous n'avons pas beaucoup de détails en main. L'an dernier nous nous sommes arrêtés assez longuement sur une ou deux questions générales. Je suis certain que les cultivateurs s'intéressent à la question des viandes réfrigérées plus qu'à toute autre.

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'il est préférable de laisser M. Teakle parler sur la question du bœuf réfrigéré. Je rappellerai à M Teakle que le comité de l'an dernier fit ressortir les avantages qu'il y aurait à augmenter les expéditions de viande réfrigérée, en soutenant qu'il était préférable et que ça coûterait moins cher de transporter des cargaisons de viande réfrigérée que de transporter le bétail vivant.

M. TEAKLE: Monsieur le président, messieurs du comité, et sir Henry Thornton: Je n'ai pas assisté aux séances du comité l'an dernier, et en ce qui concerne la question de la viande réfrigérée nous n'avons pas eu à nous en occuper. J'entends par cela que notre service au Royaume-Uni ne constitue qu'une faible partie des navires faisant le service au Royaume-Uni. Nous possédons trois navires munis de réfrigérants qui font le service entre Montréal, Cardiff et Swansea et sont en état de recevoir des cargaisons de viande réfrigérée. Il nous faudrait y poser des crochets et y installer quelques chevalets, mais il me semble que les navires qui font escale à Montréal répondent amplement aux besoins de ce commerce, si je ne me trompe pas. Je sais également que tout leur espace n'est pas pris.

Sir HENRY DRAYTON: C'est vrai, monsieur Teakle; c'est très vrai. Mais cela s'explique, le taux sur la viande réfrigérée est de $1.50, si j'ai bonne mémoire.

M. TEAKLE: Je crois qu'on l'a réduit à $1,15, sir Henry.

Sir HENRY DRAYTON: Non, le taux pour le transport du bœuf gelé est de $1.50. Les taux sont les mêmes qu'en Argentine. Quel est le taux de l'Argentine sur le bœuf réfrigéré? Voilà un facteur dont il faut tenir compte. Si je ne me trompe le voyage de l'Argentine dure 30 jours, tandis que le nôtre ne dure qu'en moyenne 12 jours pour aller et à peu près autant pour le retour. Je sais que la quantité fait défaut, et nous ne l'aurons jamais à moins que les intéressés ne s'entendent. On n'y arrivera pas sans que quelqu'un en prenne l'initiative. L'an dernier nous croyions que les lignes du gouvernement pourraient prendre cette initiative. Cela comporte la réalisation, en ce qui concerne les compagnies de navigation, de l'importance de ce commerce d'abord, et en second lieu il faudrait avoir un exposé clair et précis de ce qui pourrait être fait, en supposant que les cargaisons seraient complètes et l'approvisionnement régulier. Je sais très bien qu'en mettant des réfrigérants dispendieux en service, dont on ne remplit que 10 ou 20 p. 100 de l'espace, vous ne pouvez pas accorder des taux convenables. C'est là ce qui explique le taux actuel de $1.50; car l'espace de vos réfrigérants n'est complètement rempli qu'environ deux mois par année. La compagnie pourrait bien, je crois, diminuer les taux au plus bas niveau possible, si elle était assurée que tout l'espace disponible serait occupé. Nous n'établirons jamais ce commerce, et n'obtiendront jamais le volume de transport nécessaire avant d'en arriver à ce point. Je suis d'avis que l'on peut faire une diminution considérable, pourvu que l'espace soit réellement pris ou retenu par contrat. Les saleurs sont d'avis qu'on n'obtiendra jamais le volume requis aux taux actuels. Les cultivateurs sont du même avis. Mais voici une belle occasion de favoriser les intérêts réels du pays et de la classe agricole; il suffirait de faire coopérer les compagnies de navigation d'un côté avec les saleurs et les cultivateurs de l'autre, afin d'obtenir des cargaisons complètes. N'est-il pas absurde que les taux du transport de la Nouvelle-Zélande en Angleterre soient les mêmes que ceux du Canada en Angleterre, et ceci s'explique, comme on l'a démontré en présence du comité sur les taux océaniques, par le fait que tout l'espace du premier service est engagé par contrat. Ainsi ces navires sont assurés d'un chargement maximum et d'un minimum de recettes, ce qui permet d'exiger un taux minimum. C'est de ce côté qu'a porté la discussion l'an dernier.

Sir HENRY THORNTON: Voici ce qui est arrivé. Nous avons fait une enquête à ce sujet, et comme M. Teakle vous l'a dit, nous avons constaté que tout l'espace disponible pour les expéditions de viande réfrigérée n'était pas pris. Je ne discute pas la question des taux en ce moment, je ne parle que de la capacité. Nous disposons aussi d'espace que nous pourrions facilement adapter au transport de ce produit. L'espace n'est pas rempli. Il n'y a pas assez de viande réfrigérée, apparemment, pour remplir l'espace disponible, et en conséquence il ne nous reste qu'à diminuer sensiblement les taux. Mais si nous adoptons cette politique, les autres compagnies de navigation feront certainement de même, et nous nous demandons si en dernier ressort nous serons dans une meilleure situation qu'au début.

Sir HENRY DRAYTON: Sir Henry (Thornton), vous n'envisagez cette question que du point de vue de la compagnie de transport. J'osais croire que nous pourrions élargir un peu notre horizon; que nous pourrions étudier cette question au point de vue du fret combiné. Si ces conférences doivent être utiles de quelque façon, elles ne doivent pas servir seulement à la préparation des taux ou point de vue des compagnies, mais elles doivent être aussi mises à profit pour conclure des ententes qui nous permettront d'entrer dans le commerce de la viande réfrigérée. Je ne crois pas que la marine marchande canadienne puisse tout faire, mais il me semble qu'elle pourrait lancer le mouvement.

Sir HENRY THORNTON: Je ne me rappelle pas que la discussion ait été poussée aussi loin l'an dernier; je ne parle que de mémoire, mais croyez-vous que la marine marchande du Canada devrait lancer un mouvement coopératif qui

embrasserait les armateurs d'un côté, et les producteurs, les cultivateurs et les saleurs de l'autre. Vous diriez à ces derniers: "Messieurs, si vous qui êtes les producteurs de la matière première et de l'article fini désirez coopérer avec nous, nous nous entendrons pour établir un taux qui vous protégera suffisamment et vous induira à expédier de la viande réfrigérée."

Sir HENRY DRAYTON: Certainement, et je crois que la compagnie pourrait lancer le mouvement de son propre chef.

Sir HENRY THORNTON: Cette question vaut certainement la peine d'être étudiée. Je ne sais pas jusqu'à quel point la discussion a été poussée l'an dernier, mais vu certaines circonstances et la situation générale des taux sur l'Atlantique-nord, il me semble que la marine marchande pourrait avec avantage entrer dans ce mouvement, mais il en résultera immédiatement une guerre de taux. Je ne sais si nous devrions provoquer cette guerre.

Sir HENRY DRAYTON: Dans ce cas il ne s'agit non seulement de vos intérêts, mais de ceux du pays. Je ne crois pas qu'il en résulte une guerre de taux, mais si on la fait parce que le cultivateur canadien désire transporter ses produits en Angleterre à aussi bonnes conditions que possible, qu'on la fasse.

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a rien que j'aimerais autant qu'une guerre de taux faite dans ces conditions, car je crois que nous serions victorieux.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons vos chiffres au sujet des taux de transport sur le bétail l'an dernier. M. Doherty a comparu devant le comité et les a corroborés. Ce sont les mêmes que l'an dernier, si je me rappelle bien son témoignage. D'après sa déclaration, le transport des bestiaux est une source de pertes pour la marine marchande. Le taux actuel est de $20 par tête; et il me semble que l'on peut loger cinq carcasses réfrigérées dans l'espace occupé par un bouvillon. Vous perdez beaucoup d'argent, dites-vous, en transportant le bétail vivant, et vous ne pouvez pas le transporter à un taux qui approche de loin celui de $1.50. Combien pèsent les bouvillons abattus, monsieur Teakle, en moyenne?

M. TEAKLE: Quel poids, sir Henry (Drayton)?

Sir HENRY DRAYTON: Oui.

M. TEAKLE: Il y en a de toutes sortes; la moyenne atteindra le poids de 1,100 livres, le bétail mi-gras de 700 à 800 livres, et le bétail plus lourd de 1,100 à 1,200 livres.

Sir HENRY DRAYTON: Prenons 1,000 livres comme moyenne?

M. DOHERTY: Vous établissez une comparaison, sir Henry (Drayton), entre des carcasses réfrigérées et l'espace occupé par du bétail vivant. Il est évident que le bétail vivant est transporté dans une partie du navire, et que la viande réfrigérée l'est dans une autre. L'espace des réfrigérants sur nos navires est restreint à une capacité approximative de 10,500 pieds cubes.

Sir HENRY DRAYTON: Je comprends tout cela.

M. DOHERTY: Je voudrais savoir quel avantage il y aurait à établir une comparaison entre l'espace occupé par un animal vivant et celui occupé par cinq carcasses.

Le PRÉSIDENT: Vous dites qu'il n'est pas juste d'établir une comparaison de cinq à un?

M. DOHERTY: Je ne dis pas que ce n'est pas juste, mais j'essaie de voir quels seraient les mérites d'une telle comparaison du point de vue du navire.

Le PRÉSIDENT: Qu'appelleriez-vous une comparaison juste?

Sir HENRY DRAYTON: Laissez-moi attirer votre attention sur les faits tels que je les comprends. Au sujet de l'espace pour le bétail sur pied, non seulement il faut prendre soin du bétail, mais comme les dépositions entendues l'an dernier l'ont démontré, il faut un grand espace pour le fourrage, de même que pour le logement des bouviers. Cela augmente d'autant plus les frais de transport du

bétail. D'un autre côté, j'admets que l'entreposage frigorifique augmente nos frais. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Mais, en admettant tout cela, la comparaison est absolument juste, parce que le transport du bétail fait perdre beaucoup d'argent, ce que vous admettez vous-même. Il s'agit simplement de convertir cet autre espace en compartiments frigorifiques et d'avoir un plus grand nombre de ces compartiments. Supposons que vous pourriez faire cela—et la chose se fait en Nouvelle-Zélande. M. Doherty—supposons que vous pourriez avoir un grand compartiment frigorifique dans chacun de vos paquebots, et supposons que vous sauriez pouvoir obtenir l'assurance que l'espace serait vendu, vous pourriez demander un taux qui ne serait qu'une fraction du taux actuel.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous que vous pourriez obtenir cette assurance que l'espace serait vendu?

Sir HENRY DRAYTON: Je ne vois pas pourquoi nous ne le pourrions pas. Les renseignements que je reçois d'Angleterre sont à l'effet que le bœuf entregelé se vend un peu mieux que celui de l'Argentine—pas beaucoup mieux, mais un peu. Nous ne l'avons jamais exporté assez longtemps et assez régulièrement pour nous permettre de trouver un débouché important. J'attache une si grande importance, monsieur le président, à cette question, que je crois que l'une des meilleures choses que ce gouvernement ou n'importe quel autre pourrait accomplir serait de s'emparer du marché anglais en travaillant conjointement avec les saleurs, les cultivateurs et les compagnies de transport afin de faire en sorte que les cargaisons soint à leur maximum dans un espace frigorifique donné. Cela permettrait de réduire les prix dans une très grande mesure.

Le PRÉSIDENT: Je voulais en venir sir Henry (Drayton), à ceci. Il vaudrait peut-être la peine d'effectuer le changement mais—et ceci est très important—après que le changement aurait été effectué, auriez-vous une assurance raisonnable que vous transporteriez de la viande entregelée à la pleine capacité de vos paquebots?

Sir HENRY DRAYTON: Je sais que l'une des grosses maisons de salaison a été obligée d'y renoncer.

Le PRÉSIDENT: Parce qu'il n'y avait pas l'espace disponible?

Sir HENRY DRAYTON: Non, il y a beaucoup d'espace disponible.

Sir HENRY THORNTON: C'était le taux.

Sir HENRY DRAYTON: Parce que les taux étaient tels que ce commerce n'était pas assez rémunérateur pour les cultivateurs. C'est la même chose que le taux sur le beurre. Figurez-vous un taux sur la viande entregelée égal à celui du beurre.

Le PRÉSIDENT: Suggérez-vous que si ces changements étaient effectués, en outre de l'avantage qu'en retirerait le pays par le développement de cette industrie, de même que les cultivateurs généralement, vous pourriez effectuer le transport à meilleur marché?

Sir HENRY DRAYTON: Oui; pensez que les compagnies de navigation effectuent le transport à partir de la Nouvelle-Zélande et que la distance est bien plus grande?

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que nos paquebots conviennent à cette fin?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, s'ils ont des compartiments frigorifiques.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une idée de ce qu'il en coûterait pour les aménager?

Sir HENRY DRAYTON: Cela serait dispendieux; il n'y a pas de doute.

Le PRÉSIDENT: En vue de la possibilité—et je dis "possibilité" que ces paquebots soient vendus, cela en vaudrait-il la peine?

Sir HENRY DRAYTON: Nos paquebots?

Le PRÉSIDENT: Oui; je dis la "possibilité".

Sir HENRY DRAYTON: J'agirais pour voir ce qui pourrait être accompli. Je crois que la question est d'importance nationale et je suis certain que ce transport serait profitable.

Le PRÉSIDENT: L'avez-vous sérieusement étudié, sir Henry Thornton, ou M. Teakle?

Sir HENRY THORNTON: Peut-être M. Doherty pourrait-il sans discussion ou contestation, mais afin de nous donner des renseignements, nous dire ce qu'il connaît au sujet de cet aspect et dire au comité quel effet auraient les taux réduits sur l'aménagement de nos paquebots pour les consignations de viandes entregelées.

M. DOHERTY: Ce que je voulais d'abord dire, était que bien que nous ayons traité ce point-ci il y a un an, au point de vue de nos paquebots, aucun des saleurs ne nous a approchés afin de nous demander un taux plus favorable pour le transport des carcasses afin d'améliorer les possibilités d'effectuer leur commerce dans le Royaume-Uni, en transportant des consignations de carcasses. Il me semble, en réfléchissant sur la situation, surtout vu qu'elle a été mentionnée de nouveau que si une chance de faire des affaires existait, si les consignateurs croyaient vraiment qu'ils pourraient expédier de la viande sous cette forme, que nous aurions entendu parler d'eux davantage. Bien que je sois d'accord avec beaucoup des déclarations de sir Henry Drayton concernant l'expérience de mener à bien cette situation au point de vue des paquebots, il me semble que si les consignateurs sont si vivement intéressés et voient les possibilités de développer le commerce des viandes entregelées, ils devraient nous dire ce qui les occupe. A notre point de vue, je suis parfaitement convaincu que notre administration serait alors charmée de collaborer de toutes les manières possibles.

Le PRÉSIDENT: Combien cela coûterait-il pour aménager un paquebot ainsi?

M. DOHERTY: C'est là une question à laquelle il m'est impossible de répondre, monsieur le président. Notre administration aurait son mot à dire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous citer un chiffre approximatif?

M. TEAKLE: Non, parce qu'il s'agit d'entreposage frigorifique. Il faudrait obtenir des devis et les soumettre à nos ingénieurs.

Le PRÉSIDENT: Je me demandais si cela vaudrait la peine d'expérimenter sur un ou deux paquebots?

M. TEAKLE: Nous pourrions avoir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela coûterait $50,000 ou $100,000?

M. TEAKLE: Plus que cela.

Sir HENRY THORNTON: Un quart de million.

M. TEAKLE: Quelques-uns de nos paquebots ont une capacité de 10,500 pieds cubes, et les plus considérables presque 12,500 pieds cubes, ce qui représente pratiquement un entrepont.

Le PRÉSIDENT: Vous n'en avez qu'un?

M. TEAKLE: Nous en avons 13 actuellement.

Le PRÉSIDENT: Vous savez ce qu'ils ont coûté?

M. TEAKLE: Non, mais nous pourrions avoir ce renseignement et faire les calculs.

Sir HENRY THORNTON: M. Doherty, pourriez-vous résumer votre déclaration ainsi: que vous ne croyez pas que le commerce serait assez suffisant pour justifier la proportion de l'espace consacré à la viande entregelée, même si vous le faisiez; est-ce là où vous vouliez en venir?

M. DOHERTY: Oui, mais j'allais présenter la chose ainsi, monsieur le président...

Sir HENRY THORNTON: Peut-être que nous ne ferons rien, mais je voulais savoir votre avis.

M. DOHERTY: Je parle actuellement des activités des paquebots. Si on doit se livrer à ce commerce, et cela est possible, alors il faudrait que nous obtenions des renseignements sur celui-ci. D'après ce que j'en sais, il semble que le principal obstacle est le taux du fret. Si l'obstacle est le taux du fret, les consignateurs ne nous ont pas approchés, nous qui appartenons à la marine marchande.

Sir HENRY DRAYTON: M. Doherty, n'est-ce pas là une situation semblable à celle relative au taux du beurre? J'ai suivi attentivement votre déposition et j'ai été de votre avis. Vous avez un taux sur le beurre qui est élevé en comparaison de celui de la Nouvelle-Zélande. Mais, pourriez-vous répondre ainsi. Nos compartiments frigorifiques ne sont guère utilisés, leur installation est dispendieuse, ils sont seulement utilisés que durant le temps très chaud. Le reste du temps les expéditeurs courent leur risque pour ce qui est de l'arrimage ordinaire et ne demandent pas l'entreposage à froid. Il en résulte que nous devons avoir ces compartiments pendant presque toute l'année, mais ils ne sont assez rémunérateurs que pendant deux mois. Tel était le sens de votre déposition. J'admets tout de suite que la même situation existe à propos de la viande entregelée. Comme vos transports de viande entregelée ont été intermittents et très faibles, rien n'existait dans le passé pour justifier la compagnie de faire quoi que ce soit. Je reconnais cela. Je croyais que nous devions commencer une propagande cette année; cependant, voyons si nous ne pouvons pas en commencer une maintenant. Je reconnais entièrement qu'en tant qu'il s'agit des cargaisons passées de bœuf entregelé, à cause de leur petit nombre, vous n'avez pas fait de profit à $1.50.

M. DOHERTY: Nous n'en avons pas transporté du tout, monsieur.

Sir HENRY DRAYTON: Quelques-uns n'en ont transporté que très peu, et ils ont réalisé à bon droit que le seul moyen de faire baisser les taux c'était l'ouverture d'un débouché convenable, et ils ont pris des mesures afin que tout l'espace soit réservé. Je désirerais savoir d'un gérant de compagnie de navigation qui aborderait l'étude de cette question d'un œil sympathique—et il faut qu'il en soit ainsi—et il faut que la question soit réglée tôt ou tard—quel taux il pourrait adopter en supposant que tout cet espace serait réservé comme dans la Nouvelle-Zélande; qu'il serait payé, pris ou non. Si la chose est exprimée ainsi, vous pouvez vous attendre à avoir vos cargaisons.

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible d'avoir des informations anticipées à ce sujet? Supposons que l'on suggérait un abaissement de taux et que l'on approcherait les expéditeurs, si ce commerce est établi, pourriez-vous avoir quelque assurance que vous obtiendriez les cargaisons?

M. DOHERTY: J'allais suggérer, monsieur le président, que si les consignateurs sont sérieux et comprennent les possibilités, alors qu'ils viennent nous trouver et nous les exposent.

Sir HENRY THORNTON: Je crois que vous allez être obligé d'aller les trouver.

Le PRÉSIDENT: Peut-être n'ont-ils pas suivi les délibérations du comité.

M. MILNE: Je puis difficilement comprendre le motif pour lequel une déclaration de ce genre est faite. Pendant les trois dernières années, nous à Ottawa avons fait tous nos efforts afin d'abaisser le taux sur le bétail ou le bœuf à destination de l'Angleterre. Il me semble que si on devait fournir des compartiments frigorifiques que ce serait une autre affaire, mais je sais qu'un grand nombre des compartiments frigorifiques de ces navires sont inutilisés à l'heure actuelle.

Sir HENRY THORNTON: Si sir Henry est sérieux, c'est une question de taux. C'est-à-dire, que si les taux étaient réduits suffisamment, ils provoqueraient le commerce.

M. MILNE: Je suis d'avis qu'aussi longtemps que les taux seront une entrave aux cultivateurs dans ce commerce, ils ne produiront jamais de bœuf, mais s'ils sont abaissés à un chiffre praticable alors je suis tout à fait convaincu que l'exportation du bœuf se fera.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela ne serait pas une suggestion plus raisonnable, sir Henry? Si quelques-uns de vos paquebots sont déjà munis d'appareils réfrigérateurs, essayez de réduire les taux sur ceux que vous avez déjà sans en installer d'autres.

Sir HENRY THORNTON: C'est exactement ce à quoi je pensais. Cela serait naturellement très utile dans les relations générales que nous avons avec les autres compagnies de navigation qui nous donnent un volume d'affaires assez élevé, si ces taux réduits étaient appliqués comme étant l'opinion mûrie du comité. Vous me comprendrez? Vous voyez facilement le stratagène. Cette manière de tenter l'expérience serait probablement aussi bonne que n'importe laquelle. Dire que nous allons d'abord nous efforcer d'assurer ou d'exciter le transport coopératif entre le consignateur d'un côté—et par consignateur j'entends les producteurs et les fabricants de bœuf entregelé—et nous-mêmes d'un autre côté; ensuite leur donner un taux, pourvu naturellement qu'il soit raisonnable, nous ne pouvons pas transporter cette denrée pour rien, un taux, dis-je, qui favoriserait ce trafic et le stimulerait. Essayons ce que nous avons à l'heure actuelle, et si cela offre assez de garantie pour justifier l'établissement d'un plus vaste espace pour la viande entregelée, alors j'estimerai que ce comité est prêt à approuver toute recommandation pour des déboursés à cette fin.

Sir HENRY DRAYTON: Absolument, en tant qu'il s'agit de moi, sir Henry. Cela est très raisonnable, mais nous devons aller plus loin. Il faudra que ce transport se fasse sur une grande échelle et soit suivi.

Sir HENRY THORNTON: Précisément.

Sir HENRY DRAYTON: On ne peut établir un commerce au marché Smithfield ou dans n'importe quel marché anglais à moins qu'il ne soit assez considérable et suivi de près. Jamais les prix ne seront rémunérateurs avant de faire d'abord l'éducation des gens. Le boucher anglais a coutume de vendre sa marchandise comme il l'entend.

Sir HENRY THORNTON: Et il préfère de beaucoup le bétail tué au pays.

Sir HENRY DRAYTON: Oui, il préfère le bétail tué au pays. Il le reçoit frais et il traite sa viande autrement que dans n'importe quel autre pays. Elle est toujours suspendue jusqu'à ce qu'il pense qu'elle est assez tendre pour la consommation. Ma pensée va plus loin que ce que vous suggérez. Je crois que nous devrions avoir un mouvement coopératif et ce comité devrait le recommander au gouvernement. Ainsi les bouchers anglais seront en mesure non pas d'accepter de la viande gelée, dont ils ne sauraient naturellement que faire. Comme vous le savez cette manière de préparer la viande la détériore toujours quelque peu. Nous devrions pouvoir permettre aux bouchers anglais lorsqu'ils achètent des carcasses réfrigérées venant du Canada de savoir qu'ils reçoivent de la viande qui a déjà été gardée un certain nombre de jours, comme ils le feraient eux-mêmes, de sorte qu'ils reçoivent une denrée valant d'autant mieux à leur point de vue que s'ils l'achetaient dans leur pays. Vous savez que nous avons des inspecteurs dans nos abattoirs. Il s'occupent de différentes choses; de la santé de l'animal, et du reste, et ce serait très facile sans qu'il en coûte rien d'ajouter une autre fonction à celles qu'ils remplissent déjà. Ce serait l'apposition d'une étiquette faisant voir la date à laquelle le bétail a été tué ainsi que la température de la chambre froide dans laquelle on l'a mis. Cela

pourrait se faire facilement, parce que nous avons des inspecteurs des compartiments frigorifiques.

Sir HENRY THORNTON: C'est facile.

Sir HENRY DRAYTON: Très facile. Cette même étiquette pourrait indiquer les températures exactes auxquelles cette carcasse a été soumise durant son transport en chemin de fer, et la même chose pourrait se faire avec un outillage frigorifique convenable. J'irais plus loin. Afin de faire réussir ce projet, ce comité pourrait très bien recommander au gouvernement de le mettre à exécution comme je l'ai démontré en ce qui se rapporte à l'abatage du bétail, afin que les acheteurs en Angleterre sachent qu'il est en bon état. Je dirais encore que nous devrions avoir un magasin canadien très bien aménagé où rien ne serait vendu sauf de la viande canadienne, et où on montrerait aux Anglais et on leur enseignerait que nous pouvons placer sur leur marché une denrée aussi bonne que celle qu'ils peuvent acheter n'importe où.

LE PRÉSIDENT: Combien de vos navires sont actuellement munis d'appareils refrigérants?

M. TEAKLE: Nous en avons trois sur l'Atlantique, monsieur.

LE PRÉSIDENT: Est-ce suffisant pour assurer un flot ininterrompu de cette viande sur le marché anglais?

M. TEAKLE: Non, monsieur.

M. JELLIFF: M. le président, ne serait-il pas plus facile d'adapter nos navires au transport du bœuf réfrigéré qu'au transport du bétail vivant? On semble croire dans l'Ouest que notre marine marchande n'est pas adaptée au transport du bétail vivant.

M. TEAKLE: Ce ne sont pas réellement des navires à bestiaux, M. le Président.

M. JELLIFF: J'ai pris connaissance l'autre jour d'une lettre venant d'un ancien commissaire de l'industrie animale pour l'Alberta. Actuellement il est à former un syndicat provincial pour la vente du bétail. J'aimerais que cette question des syndicats de vente soit étudiée, Sir Henry, et il me semble qu'il ne serait pas très difficile de coopérer avec les producteurs par l'entremise de ces syndicats. Suivent quelques-unes des questions contenues dans la lettre dont j'ai parlé: Les navires du Gouvernement sont-ils trop courts pour le transport du bétail? Dans l'Ouest on croit qu'ils sont trop courts et par conséquent sujet au roulis; ce qui fait du tort au bétail.

Sir HENRY THORNTON: Désirez-vous une réponse aux questions au fur et à mesure que vous les poserez?

M. JELLIFF: Oui.

Sir HENRY THORNTON: Sont-ils trop courts?

M. TEAKLE: Non, monsieur.

M. JELLIFF: Je désire savoir s'il ne serait pas possible de transformer ces navires en réfrigérants pour le même prix qu'on les transforme en navires à bestiaux.

M. TEAKLE: Vous avez d'abord soulevé la question de la longueur du navire. Je me rappelle que nous transportions beaucoup plus de bestiaux, il y a plusieurs années alors que les navires étaient plus petits. En réalité le bétail supporte beaucoup mieux la mer que les chevaux ou les moutons. Voici quelles sont les difficultés rencontrées sur nos navires: Nous plaçons le bétail dans les cales d'avant et d'arrière et dans l'entrepont. Nous avons muni les cales d'installations permanentes et le bétail s'y trouve aussi bien et aussi en sûreté que faire se peut. La grande difficulté c'est que nos panneaux ont 3 pieds 4 pouces, et non 18 pouces comme l'exigent les règlements; et ainsi nous perdons cet espace. Nous ne pouvons donc pas tirer tout le parti possible

de notre pont, et pour cette raison nous ne pouvons pas prendre un grand nombre de bestiaux à bord.

Sir HENRY DRAYTON: Vous ne pouvez en prendre que 233?

M. TEAKLE: 233 bestiaux gras.

Sir HENRY THORNTON: C'est là la réponse à la question concernant la longueur du navire?

M. JELLIFF: On prétend qu'il est si court que le bétail souffre du tangage.

Mr. TEAKLE: Tel n'est pas le cas.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas le cas. Quelle est la question suivante?

M. JELLIFF: Je désire faire disparaître certains préjugés qui existent dans l'Ouest à ce sujet, et il est important de le faire afin que rien ne vous empêche d'obtenir votre part du trafic du bétail. Il posait ensuite cette question: Vos navires sont-ils munis de ponts appropriés au logement du bétail; ou faudrait-il construire des ponts temporaires à cette fin.

M. TEAKLE: Je crois que ma résponse sur l'entrepont d'avant et d'arrière couvre ce point. M. le président. La cale est une pertie permanente du navire, où nous transporterions une cargaison générale si nous ne l'utilisions pas pour le transport du bétail. Certains navires à bestiaux sont construits de manière à loger du bétail sur le pont des gaillards, j'entends par cela le pont supérieur. Nos navires ne sont pas construits de cette façon, et je ne recommanderais pas le chose.

Le PRÉSIDENT: La vitesse du navire est-elle un facteur à considérer?

M. TEAKLE: Je ne le crois pas M. le Président.

Sir HENRY DRAYTON: Nos navires sont aussi rapides que la moyenne des navires.

Sir HENRY THORNTON: Nos navires sont assez rapides.

Sir HENRY DRAYTON: Ils sont assez rapides pour ce commerce. Plus ils sont rapides, plus ils sont dispendieux.

M. JELLIFF: Que pensez-vous des navires Peterson? Seraient-ils munis de plus grandes facilités que ceux de la marine marchande du Canada?

M. TEAKLE: M. le président, nous ne pouvons pas répondre à cette question.

Sir HENRY DRAYTON: Il faudrait profiter d'une occasion spéciale pour répondre à cette question. La seule différence, si je ne me trompe, c'est que les navires Peterson n'ont pas d'entrepont comme les nôtres. Ils ont un spardeck ou pont-abri.

M. JELLIFF: Je veux surtout faire ressortir le fait que dans l'Ouest on est d'opinion que nos navires ne sont pas munis de facilités permanentes pour le transport du bétail, et si cette idée est fausse on devrait s'efforcer de la détruire.

Le PRÉSIDENT: Il est vrai, M. Teakle, que leur constrution ne les rend pas propres à transporter un nombre aussi considérable de bestiaux qu'ils le devraient d'après leurs dimensions.

M. TEAKLE: Nos navires sont à proprement parler des navires à fret, et non des navires à bestiaux. J'entends par cela que les navires affectés tout particulièrement au transport des bestiaux sont pourvus d'un spardeck d'où on a enlevé tous les appareils, tels que les cabestans et les guis, de manière à ce que la circulation ne soit pas gênée. On peut circuler aussi librement dans les entreponts. Nous avons fait des installations temporaires pour surmonter ces difficultés et venir en aide aux éleveurs, mais nous ne pouvons pas enlever les cabestans, etc., et ainsi nous ne pouvons pas utiliser tout l'espace de notre entrepont. Il y a une cloison d'acier dans chaque cale qu'il nous faudrait déplacer, et personnellement, comme je l'ai dit il y a un instant, je ne recommanderais pas le chose.

Sir HENRY DRAYTON: C'est très vrai, et je crois que la marine marchande a fait tout ce qu'elle a pu pour ce commerce avec les navires à sa disposition. D'abord, M. le Président, on a construit des installations temporaires, et je crois qu'on a eu des difficultés à ce sujet.

M. TEAKLE: Oui, M. le Président, nous avons eu à faire face à une tempête extraordinaire pendant deux jours.

Sir HENRY DRAYTON: Nous avons eu d'autres difficultés en hiver. Puis la compagnie à fait construire des stalles permanentes, etc., elle a dépensé $7,000 à cette fin, je crois. Cette dépense a mis nos navires sur le même pied que les autres, si ce n'est qu'ils ne peuvent pas prendre un aussi gros chargement de bestiaux. En d'autres termes, nos bateaux sont munis de toutes les facilités que l'on peut ajouter à un cargo pour y transporter du bétail. Seuls les bateaux construits spécialement à cette fin leur sont supérieurs.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous faire un commerce profitable en faisant concurrence à des navires construits tout particulièrement pour le transport du bétail?

M. TEAKLE: Je ne sais pas ce que rapporte l'exploitation de ces navires, M. le Président. Je ne peux parler que des nôtres, mais comme nous l'avons démontré au Comité, les résultats sont plutôt minces.

Le PRÉSIDENT: Vous faites probablement des pertes?

M. TEAKLE: Si je me rappelle bien nos calculs, nous perdons environ $2.52 par tête.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, au lieu de transporter du bétail vivant à perte, il serait plus profitable d'installer des appareils frigorifiques dans vos navires et d'y transporter du bœuf réfrigéré, si n pouvait développer ce commerce?

M. TEAKLE: Il faudrait faire les calculs. Il nous faudrait établir le coût de cette installation, et tenir compte de l'espace perdu, car les appareils frigorifiques prendraient environ 20 p. 100 de votre espace.

Le PRÉSIDENT: Perdriez-vous autant d'espace en installant ces appareils frigorifiques que vous en perdez dans le transport du bétail? Y aurait-il économie d'espace en installant des appareils frigorifiques de préférence aux stalles pour le bétail?

M. TEAKLE: Pas dans notre commerce, parce que nous logeons du bétail sur un pont ouvert que nous entourons. L'installation frigorifique ne pourrait se faire qu'en dessous du pont supérieur et dans l'entrepont.

Sir HENRY DRAYTON: N'oubliez-vous pas un point très important?

M. TEAKLE: Je ne le saisis pas.

Sir HENRY DRAYTON: Vous dites que cet espace ne pourrait pas être utilisé, mais les témoignages démontrent que vous faites plus d'argent en utilisant l'espace.

M. TEAKLE: Ce n'est pas ce que j'ai voulu dire, M. le Président. Je prétends qu'en installant des appareils frigorifiques il nous faut intervenir dans la construction permanente du navire.

Sir HENRY THORNTON: Si vous me permettez un mot, je proposerai que l'on réponde d'abord aux questions de M. Jelliff, puis que nous étudions ensuite la théorie de Sir Henry Drayton sur la politique à suivre au sujet du boeuf réfrigéré. Nous avons répondu à deux questions, y en a-t-il d'autres.

M. JELLIFF: Je partage entièrement l'avis de sir Henry Drayton au sujet du bœuf réfrigéré. Laissant de côté la question que nous avons discutée, je crois que nous devrions munir nos navires de telles facilités.

Le PRÉSIDENT: Il est certainement bon d'étudier cette question, s'il y a chance de développer cette industrie et de venir en aide au cultivateur; mais j'aimerais à savoir si nous épargnerons ainsi de l'espace avec les bateaux à

notre disposition, si nous ferons un commerce plus profitable. Je n'aimerais pas que ce comité demandât au Parlement de faire des dépenses considérables plus ou moins à l'aveuglette.

M. MILNE: Le taux actuel de $1.50 est-il profitable pour de l'espace frigorifique?

M. DOHERTY: Il serait profitable si nous pouvions remplir tout l'espace.

Sir HENRY DRAYTON: Si vous pouviez obtenir 50 cents toute l'année, ce serait un taux profitable n'est-ce pas?

M. DOHERTY: Vous allez peut-être un peu loin. Je n'aimerais pas à me prononcer sans faire de calculs.

Sir HENRY DRAYTON: Très bien, je sais que vous désirez prendre des précautions, M. Doherty.

Sir HENRY THORNTON: Le Comité est-il prêt à accepter une ou deux recommandations? D'abord, qu'un mouvement coopératif intense soit lancé, tel qu'on l'a décrit, embrassant la marine marchande du Canada, d'un côté, et les producteurs de l'autres, et que l'on fasse des réductions dans les taux de nature à développer ce trafic.

En second lieu, que l'on utilise dans leur pleine mesure, à ces taux, les facilités dont nous disposons actuellement.

En troisième lieu, si le commerce développé justifie de nouvelles dépenses, ce Comité est prêt à recommander que les dépenses nécessaires pour répondre aux besoins de la situation soient faites.

Il me semble que neus devrions nous entendre sur ces trois points. Je songeais,—ce n'est qu'une suggestion,—qu'il serait peut-être à propos de mettre une somme à la disposition de la marine marchande, que celle-ci pourrait utiliser, au cours de l'année, si le commerce justifiait cette dépense.

Sir HENRY DRAYTON: Je crois qu'il est beaucoup plus facile de mettre ce projet à exécution qu'on se l'imagine. Si j'en juge par l'attitude de l'avocat des paquebots en présence de l'autre comité,—qui étudie également cette question, —je suis non seulement porté à croire, mais je suis certain que la Conférence est prête à diminuer de beaucoup les taux, si on lui assure des cargaisons complètes. Je crois que M. Doherty peut s'occuper de cette question et nous dire à la prochaine séance ce que les autres compagnies de navigation seraient prêtes à faire. Certaines disposent actuellement de beaucoup d'espace frigorifique.

Le PRÉSIDENT: J'allais demander quelle est la situation des autres compagnies par rapport à cet espace.

Sir HENRY DRAYTON: Les autres compagnies ne font pratiquement rien pour augmenter cet espace, mais je crois qu'elles seraient prêtes à faire des concessions si elles étaient assurées de chargements satisfaisants.

Sir HENRY THORNTON: Vous voulez que nous nous assurions de cargaisons suffisantes, afin que les compagnies qui disposent de cet espace consentent à diminuer les taux?

Sir HENRY DRAYTON: Il faudrait d'abord réunir tous les interessés. Cela ne devrait pas être difficile, car il y va de l'intérêt de tout le monde. En supposant que vous soyez assuré de chargements complets réguliers de viande réfrigérée, quel taux pourriez-vous accorder. C'est là le point essentiel.

Le PRÉSIDENT: La difficulté, sir Henry, consiste à trouver le changement maximum, ou à en être assuré d'une façon quelconque.

Sir HENRY DRAYTON: Si nous pouvions avoir un taux assez bas, nous aurions pleine cargaison. Cette année, les cultivateurs s'occupent de cela plus que de tout autre chose.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensent les membres du comité?

M. JELLIFF: J'admets volontiers une grande partie de ce qui a été dit à ce propos. Je crois que l'on peut induire plusieurs cultivateurs à vendre leurs pro-

duits de cette manière. J'avais dans l'idée que le National-Canadien et la marine marchande du gouvernement canadien devaient entreprendre ce trafic afin de pouvoir retirer des bénéfices, attendu que le pays en général devrait s'efforcer de rendre ces services payants; c'est là une démarche que nous devrions faire, afin d'assurer des revenus aux éleveurs, à la marine marchande du gouvernement et aux chemins de fer nationaux. Il faut en fin de compte en venir là.

Sir HENRY THORNTON: Le comité est-il d'avis de s'en remettre à la coopération bienveillante des expéditeurs?

Sir HENRY DRAYTON: Il faut faire plus que cela.

Sir HENRY THORNTON: Je le crois aussi; cependant, je ne puis voir avec beaucoup d'optimisme ce que feront les compagnies de navigation sous ce rapport. Je suppose seulement quelle sera leur attitude à mon sens; elles répondront que cela dérangera les taux de fret sur l'Atlantique-Nord, ainsi que les taux de fret dans le monde entier, et je ne crois pas qu'elles y consentent.

Le PRÉSIDENT: Cela serait contraire à la politique suivie par la Conférence de l'Atlantique-Nord.

M. STORK: Quels sont les taux de fret du Canada au marché anglais en comparaison avec ceux de l'Argentine au même marché?

Sir HENRY THORNTON: M. Doherty peut répondre à cette question, je crois.

M. DOHERTY: L'année dernière le taux était de $1.65 à partir de l'Argentine.

M. STORK: Et à partir du Canada, le taux était de $1.50?

M. DOHERTY: Je crois qu'il était de $1.60.

M. STORK: Dans ce cas, nous avons un avantage sur l'Argentine, puisque notre taux est inférieur. Aurions nous une vive concurrence à vaincre pour vendre notre bœuf sur le marché anglais?

Sir HENRY THORNTON: Oui; il faudrait faire une certaine propagande auprès du consommateur anglais. Le citoyen anglais, d'ordinaire, préfère le bœuf domestique à l'article importé. J'ai étudié cette question pendant la guerre, alors que j'étais en Angleterre. La viande domestique devint très rare en Angleterre, et il fallut recourir aux viandes frigorifiées et gelées, et nous avons eu bien des misères à convaincre les patrons d'hôtelleries et de restaurants au sujet de l'usage des viandes réfrigérées. Le peuple a une répugnance pour cette viande, et il préfère la viande domestique. Quant à moi, après avoir mangé des deux, je ne vois aucune différence. J'en ai fait l'essai en plusieurs occasions, et je ne puis trouver de différence entre les deux.

Mais d'autre part, il y a des gens qui prétendent trouver une différence, et, comme l'a dit sir Henry Drayton, il faudrait faire une véritable propagande pour établir en Angleterre l'usage des viandes réfrigérées.

M. STORK: Je ne voulais pas parler des préjugés de la population d'Angleterre, mais de la concurrence à vaincre de la part de l'Argentine sur le marché anglais. Lorsque je suis allé en Angleterre, l'été dernier, j'ai entendu plusieurs rumeurs au sujet de l'activité des gens de l'Argentine, et l'on a dit qu'ils devaient établir environ 1,500 étaux de détail pour ajouter à leurs établissements déjà nombreux. Si les gens de l'Argentine sont retranchés sur le marché anglais, je voudrais savoir quelle lutte nous aurons à soutenir pour nous emparer de ce marché?

Sir HENRY THORNTON: Nous aurons sans aucun doute une concurrence très vive, et il n'en peut être autrement.

M. STORK: Jusqu'à quel point serions-nous justifiés de nous préparer à faire de fortes expéditions de bœuf réfrigéré?

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a qu'une manière de conduire une lutte, et c'est de frapper au bon endroit, quel qu'il soit.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y a deux problèmes à résoudre à ce sujet: premièrement, savoir si ce genre d'affaires peut donner des profits, et deuxièmement, faire une campagne en Angleterre pour la vente de nos produits.

M. STORK: Faudra-t-il ouvrir des étaux de boucherie là-bas?

Sir HENRY DRAYTON: Non. Je crois qu'il suffit d'un établissement.

Sir HENRY THORNTON: Nous devrions avoir un ou deux restaurants reconnus pour l'usage de nos viandes. Cela n'entraîne pas l'établissement d'une série d'étaux par toute l'Angleterre.

M. MILNE: Je suppose que nous devrions établir quelques agences en Angleterre, et ne pas laisser tout le terrain à l'Argentine.

Le PRÉSIDENT: Les Argentins ont-ils des étaux là-bas?

M. STORK: Je le crois.

Sir HENRY THORNTON: La compagnie Armour a en Angleterre un système de vente très bien outillé.

Le PRÉSIDENT: C'est une compagnie, mais elle vend de la viande gelée.

Sir HENRY DRAYTON: J'accepte les chiffres donnés et il semble que nous avons un avantage sur l'Argentine, mais cet avantage est purement nominal. Nous n'avons réellement aucun avantage, principalement à cause du long transport par terre. M. Stork doit se rappeler que la moyenne de transport par terre en Canada est infiniment plus forte que celle de l'Argentine. Il est vrai que les taux des chemins de fer canadiens sont plus bas que ceux de l'Argentine, mais les distances à parcourir dans l'Argentine sont beaucoup plus courtes et coûtent tellement moins que le prix de la viande réfrigérée venant des ports de l'Argentine est moins élevé que celui de la viande venant des ports canadiens. Si nous voulons faire quelque chose, il faut mettre le cultivateur en mesure de retirer le plein bénéfice de ces frais de transport par chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous les prix du transport en comparaison avec ceux de l'Argentine?

Sir HENRY DRAYTON: Je n'ai pas ces chiffres ici, mais je sais que nous avons vendu en concurrence avec l'Argentine.

Sir HENRY THORNTON: Je voudrais avoir un cas spécifique de toutes ces théories, si possible.

Sir HENRY DRAYTON: Discutons un seul sujet à la fois. Voyons si nous pouvons avoir une ligne de conduite bien déterminée et un prix établi en peu de temps, le prix minimum.

Sir HENRY THORNTON: Je crois qu'il y a deux propositions à considérer: d'abord un mouvement de coopération et une campagne de propagande, tenter quelques efforts pour faire disparaître les préjugés contre la consommation de la viande réfrigérée.

Sir HENRY DRAYTON: Il faut commencer le tout par un rabais considérable dans le transport de la viande réfrigérée.

Sir HENRY THORNTON: C'est le premier pas vers la coopération. En deuxième lieu, il faut baisser les prix, afin d'inciter les gens à consommer notre bœuf. Est-ce cela que vous voulez obtenir de nous?

Sir HENRY DRAYTON: Avant que le gouvernement entreprenne cela, il faut qu'il reçoive une proposition.

Voici à peu près ce qui nous est dit: "Si nous pouvons obtenir ce trafic et avoir la charge de mettre ces expéditions en mouvement ces prix seront réduits à un certain chiffre déterminé, un chiffre très bas." Quel est ce chiffre? La chose est essentielle à savoir.

Sir HENRY THORNTON: Est-ce là le désir du comité? Est-ce bien cela que vous voulez faire?

Le PRÉSIDENT: Malheureusement nous n'avons pas ici de quorum qui nous permettrait de faire approuver par le comité ce que nous faisons actuellement.

Sir HENRY THORNTON: Je n'ai pas encore connu de gens qui aient refusé d'accepter une réduction sur quoi que ce soit.

Le PRÉSIDENT: Mais si vous établissez un tarif trop bas vous reviendrez l'année prochaine avec un déficit plus considérable.

Sir HENRY DRAYTON: Ce n'est pas cela uniquement; il s'agit du chargement maximum; les deux choses doivent aller ensemble.

Sir HENRY THORNTON: Il faut bien que vous consentiez à attribuer une assez bonne dose de sens commun à ceux qui cherchent à avoir la direction de ce trafic.

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir où vous devez rencontrer vos difficultés: c'est d'avoir les chargements voulus. Mais croyez que je ne veux pas le moins du monde vous décourager dans votre projet.

M. STORK: Lorsque vous construisez une ligne d'embranchement vous ne devez pas vous attendre à un bien gros trafic pour deux ou trois ans.

Le PRÉSIDENT: Et la compagnie a, elle aussi, des lignes d'embranchement à exploiter.

Sir HENRY DRAYTON: A moins d'avoir la certitude d'un certain mouvement régulier et constant il vous sera toujours impossible de rendre votre projet populaire.

Sir HENRY THORNTON: Cela est parfaitement raisonnable et je ne puis être que très heureux que l'on me fournisse ce qu'il faut pour procéder.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous discuter ce point davantage ou bien voulez-vous aborder le compte d'exploitation?

Sir HENRY DRAYTON: Continuons avec le compte d'exploitation et en attendant les fonctionnaires nous obtiendrons les renseignements voulus.

Le PRÉSIDENT: A la page 10 nous avons: Recettes provenant des navires, tant et Recettes totales, $8,811,038.35, mais pas d'état comparatif.

Sir HENRY DRAYTON: Au lieu de prendre le temps du comité en examinant tous les item les uns après les autres, procédons donc comme l'année dernière, c'est-à-dire que l'on nous donne les renseignements nécessaires nous indiquant quelles sont les lignes qui sont profitables et celles qui ne le sont pas.

Le PRÉSIDENT: L'année dernière nous avons été renseignés sur ce point d'une manière assez complète mais la chose a eu un résultat assez embarrassant en ce sens que là où les lignes ont paru profitables il s'est développé une forte concurrence.

Sir HENRY DRAYTON: Très bien, alors tenons nos séances à huis-clos.

Sir HENRY THORNTON: J'allais justement suggérer au président de faire préparer une liste et d'en faire distribuer une copie à chacun des membres du comité.

Sir HENRY DRAYTON: Siégeons à huis-clos et voyons de quel côté nous pouvons faire des économies et où nous pouvons cesser de perdre de l'argent.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons obtenir ces états et les examiner.

Sir HENRY DRAYTON: En attendant, nous est-il possible de faire quelque progrès aujourd'hui?

M. STORK: Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Très bien; aurons-nous une séance demain?

Adopté.

Le comité ajourne.

SALLE DU COMITÉ, 429,
CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 14 mai 1925.

Le comité spécial permanent des chemins de fer Nationaux et de la navigation se réunit à 10.00 de l'avant-midi, sous la présidence, M. W. W. Euler, président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons aujourd'hui un quorum. Hien un des membres du comité, sir Henry Drayton, je crois, a demandé la production d'un état relativement au budget afin de faire voir les item qui comportaient une réduction. Nous avons maintenant cet état et il peut être versé au procès-verbal.

CHEMINS DE FER NATIONAUX—APPROPRIATIONS BUDGÉTAIRES

Item	Budget original 1924-1925	1er budget revisé 1924-1925	2e budget revisé 1924-1925	Budget 1925-1926
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Loyer des lignes subsidiaires	1,979,228 64	1,979,228 64	1,379,228 34	1,379,227 60
Intérêt sur dette consolidée et autres	34,546,455 00	35,742,392 50	35,742,392 00	36,773,698 62
Intérêt garanti G.T.P	1,662,120 00	1,662,120 00	1,662,120 00	1,108,080 00
Versements au fonds d'amortissement	151,133 33	151,133 33	151,133 33	151,133 33
Paiements sur principal, matériel	6,856,400 00	6,856,400 00	6,856,400 00	7,467,400 00
Dividende sur actions garanties du G.-T., 4%	2,433,333 33	2,433,333 33	2,433,333 33	2,433,333 33
Remboursement des obligations—capital du ch. de fer Central Vermont	.....	.....	.....	775,090 00
Escompte sur $17,000,000 d'obligations	.....	.....	.....	637,500 00
Total des appropriations requises	47,628,670 30	48,824,607 80	48,224,607 00	50,725,372 88
A déduire, ressources	28,174,302 64	20,835,202 97	26,495,937 10	21,265,997 88
Total net des appropriations requises	19,454,367 66	27,989,404 83	21,728,669 90	29,459,375 00
Nouveau matériel en fiducie	4,609,375 00	4,060,050 00	4,060,050 00	.....
Additions et améliorations générales	26,485,257 34	23,187,000 00	21,975,603 37	17,150,000 00
Immeuble de Paris	3,000,000 00	2,851,445 17	2,723,576 73	.....
Lignes électriques en Ontario	1,500,000 00	1,200,000 00	1,200,000 00	750,000 00
Chemin de fer Montreal Terminal	1,278,000 00	1,278,000 00	1,278,000 00	.....
Quebec Terminal	200,000 00	.....	.....	.....
Nouveau matériel	.....	1,551,100 00	1,651,100 00	1,010,625 00
Escompte sur l'émission projetée d'obligations	.....	1,910,000 00	1,910,000 00	1,600,000 00
Total	56,527,000 00	64,027,000 00	56,527,000 00	50,000,000 00

Budget principal, crédit 137 ..... $56,000,000 00
Budget supplémentaire, crédit 490 ..... 527,000 00

REMARQUE.—Le remboursement des obligations avec les recettes provenant de l'émission de $50,000,000 en obligations en date du 1er février 1924, et de l'émission de $17,000,000 en obligations de remboursement du 15 février 1925 n'est pas compris dans le tableau précédent vu que ces émissions ne relèvent pas des appropriations budgétaires 1924-1925.

Sir HENRY DRAYTON: C'est exactement l'idée. L'intention était d'exposer tous les différents item afin que la Chambre puisse juger du coup toute la situation. Je crois que cela épargnera plusieurs pages de travail. Combien avons-nous dans ce tableau pour l'entretien; pour l'année prochaine, je désire savoir quels sont les crédits pour l'entretien de la voie et du matériel.

Sir HENRY THORNTON: Il n'y a rien pour cela. Ces dépenses sont comprises dans les dépenses générales, si je comprends bien votre question.

Sir HENRY DRAYTON: Sur les chiffres soumis combien est destiné à cette fin.

M. HENRY: Vous voulez parler des améliorations?

Sir HENRY DRAYTON: Et quels seraient les frais d'entretien, droit de passage et matériel?

Sir HENRY THORNTON: Il ne serait pas porté de frais d'entretien au compte de capital.

Sir HENRY DRAYTON: Sur cette page et à propos de l'ensemble de vos mises pour le montant y indiqué, une partie de ces mises va au compte de capital et une partie à celui de l'entretien?

Sir HENRY THORNTON: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: Il s'agit de connaître le pourcentage des frais d'entretien sur le grand total.

M. HENRY: Les frais d'exploitation prévus dans la préparation de ce budget reposent sur le coût actuel d'exploitation pour l'exercice expiré le 31 mars dernier.

Sir HENRY DRAYTON: De même pour l'entretien?

M. HENRY: De même pour l'entretien.

Sir HENRY DRAYTON: La chose est-elle justifiable?

Sir HENRY THORNTON: Il peut arriver peut-être que, en fin d'exercice, on se retrouve avec du plus ou du moins au titre de l'entretien.

Le PRÉSIDENT: M. Ruel est ici ce matin à propos de la construction d'un hôtel à Régina.

M. STEWART (Humboldt): Puis-je poser une question sur un sujet que nous avons cru vider l'autre jour; je veux parler de l'approvisionnement de combustible?

Le PRÉSIDENT: Ne serait-il pas aussi à propos de négliger la chose pour l'instant, quitte à y revenir?

M. STEWART (Humboldt): Je croyais en avoir fini avec les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Pour moi, il me semblait que le point final de cette question des chemins de fer était justement constitué par cette affaire de construction d'hôtel, à Régina.

Sir HENRY THORNTON: Sir Henry Drayton désirait, je crois, attaquer le le côté légal de l'entreprise.

M. MACKINNON: Que vous en semble, Monsieur le Président?

Le PRÉSIDENT: Trop tôt encore pour saisir une farce de ce calibre.

Sir HENRY THORNTON: Il me semble pourtant qu'en un instant nous pourrions régler l'affaire Ruel.

Le PRÉSIDENT: Peu importe l'ordre de préséance.

M. HARRIS: On a déclaré devant le comité que les travaux de cet hôtel étaient déjà commencés. J'ai à la main un document ou opinion légale soumise à sir Henry Thornton et à son bureau de directeurs. Je désirerais savoir de M. Ruel si cette opinion a été couchée par écrit à l'époque et ce qu'on peut avoir pensé de l'idée d'aller de l'avant dans ces travaux?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous saisi la question, M. Ruel?

M. RUEL: Non.

M. HARRIS: Il y a eu des déclarations de faites à propos de l'hôtel de Régina et l'on se demandait dans les cercles du National-Canadien si l'on devait attaquer les travaux de construction de cet hôtel en particulier.

M. RUEL: On se demandait s'il valait bien la peine que l'on s'y mît.

M. HARRIS: Votre département a dit son sentiment au bureau des directeurs sur l'à propos de commencer les travaux.

M. RUEL: Sur demande je me suis mis à l'examen de la question, examen que j'ai poussé aussi loin que possible; finalement j'ai cru devoir déclarer que

l'affaire se présentait très bien, et j'ai ai informé Sir Henry. Il s'agissait de savoir si le contrat intervenu était valable.

Sir HENRY THORNTON: Un contrat en bonne et due forme.

M. RUEL: Oui. A l'époque sir Henry se rendait à Regina, et il me demanda si le contrat avait quelque valeur. Je m'en entretins avec M. Chisholm qui conclut avec moi que le contrat avait pleine valeur. Il comporte pourtant ceci de particulier que, s'il est bien vrai qu'il existe en l'espèce un receveur, en dépit du fait que ce dernier a déclaré ne pas assumer la responsabilité du contrat l'affaire se présentait très bien, et en ai informé sir Henry. Il s'agissait de contrat pour les embranchements.

M. HARRIS: Avez-vous communiqué le fait aux directeurs, à l'époque?

M. RUEL: Oui. Bien plus, dans les affaires que nous traitons avec les municipalités, de même qu'avec les personnes, à propos de chemins de fer, nous tâchons de nous montrer beaux joueurs. Nous reconnaissons que Régina y a mis beaucoup du sien et s'est montrée parfaitement correcte avec le Grand-Tronc-Pacifique dans le passé; de notre côté nous voulons bien en agir de même avec cette ville. Le côté légal de l'affaire n'a rien à faire en l'occurrence.

M. HARRIS: Nulle expression d'opinion à l'époque?

M. RUEL: Non. Tout simplement, sir Henry m'a posé la question. Possible que j'aie dit que le contrat était parfaitement valide et en bonne et due forme.

M. HARRIS: Sir Henry a prétendu qu'il y avait expression d'opinion légale.

M. RUEL: Je pouvais parfaitement lui donner une demi-douzaine d'opinions et m'y tenir.

Sir HENRY THORNTON: Voilà bien deux ans passés que la question a été soulevée. Je crois me souvenir qu'il y a eu deux expressions d'opinions légales de soumises, mais en y songeant bien toute certitude disparaît. Nous en avions causé, M. Ruel et moi, et ce dernier avait formulé une opinion verbale qui avait fait le thème d'échanges de vues dans la suite et qu'il m'a réitérées.

M. RUEL: C'est bien cela.

Le président:

Q. Vous est-il arrivé, dans la suite, de modifier votre point de vue, M. Ruel?—R. Non.

Q. Il est resté le même aujourd'hui qu'alors?—R. Absolument.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai déjà entretenu M. Ruel de l'aspect de la question que j'ai soulevé à savoir si le contrat était valide.

Sir Henry Drayton:

Q. Voulez-vous me suivre, M. Ruel, et voir si mes déclarations vont être au point. Je viens de dire que nous avions eu l'occasion de causer de la chose, vous et moi, et que pour ce qui est de la validité du contrat, en négligeant le côté légal que j'ai soulevé, vous m'avez déclaré avoir étudié cet aspect de la question?—R. Oui.

Q. Et que tout en reconnaissant que les cours ne consentiraient jamais à émettre des ordonnances à propos d'un contrat dont elles ne pourraient surveiller l'exécution, votre sentiment était que, en matière de construction d'hôtel la chose n'avait pas tant d'importance en soi que les cours ne pussent raisonnablement l'étudier à loisir, et que de ce fait l'usage, réglant l'exécution du contrat, suivant le précédent Kingston et Cataracoui, ne valait plus du tout?—R. Je puis dire que l'affaire Kingston et Cataracoui en était une où il s'agissait de réussir à effectuer une performance spécifique dans l'exploitation d'un chemin de fer. Or les cours refusèrent d'accorder ce point en se basant sur ce qu'il leur faudrait, pour ce faire, s'assurer les services d'un personnel appelé à constater que le contrat était parfaitement exécuté; chose impossible.

Q. Et voilà simplement le principe suivi?—R. C'est là le principe adopté.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai demandé ensuite à M. Ruel si nous serions responsables par l'entremise du Receveur et il m'a répondu que la cour de l'Echiquier a rendu jugement comme quoi il existe une distinction entre un receveur du gouvernement et un receveur particulier. M. Ruel pense comme moi que c'est le sens commun, mais la chose est dans le même état dans l'intervalle. Par conséquent, cela serait une justification de l'intervention.

M. RUEL: C'est tout ce qui en est.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous satisfait, M. Harris?

M. HARRIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous prêts à voter sur la proposition?

M. STEWART (Humboldt): Un instant, Monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je regrette M. Stewart; j'avais oublié que vous deviez parler.

M. STEWART (Humboldt): On m'a appris, Monsieur le président, que le chemin de fer National Canadian fait de gros approvisionnements de charbon des mines de l'Alberta d'où il l'a acheté. J'aimerais demander quelle est la ligne de conduite du chemin de fer National Canadien à cet égard. La chose s'est passée récemment, au cours de l'été.

Sir HENRY THORNTON: Non, M. Stewart, nous ne faisons pas d'approvisionnements de charbon maintenant. De fait, nous essayons de les diminuer.

M. STEWART (Humboldt): J'étais sous cette impression lorsque cette déclaration a été faite auparavant, mais à cause des renseignements que j'ai eus, je voulais savoir définitivement ce qui en était. Ce que vous venez de dire a-t-il une application générale, ou seulement pour l'Alberta?

Sir HENRY THORNTON: Ce qui est arrivé, c'est qu'au commencement de 1924 une grève imminente dans l'industrie minière, surtout aux Etats-Unis. Afin de nous protéger contre cette situation, nous avons fait de forts approvisionnements de charbon dans les premières semaines de cette année. La grève n'a pas eu lieu et durant les derniers mois de l'année dernière et jusqu'aujourd'hui, nous avons fait tous nos efforts afin de réduire nos approvisionnements de charbon, plutôt que de les augmenter, bien que comme je l'ai fait remarquer hier, à cause de la situation houillère qui nous confronte, il faut que nous ayons toujours une réserve de houille plutôt considérable. Mais nous n'augmentons pas nos réserves maintenant. Est-ce que cela répond à la question de M. Stewart?

M. STEWART (Humboldt): C'est ce que je voulais savoir.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini, M. Stewart?

M. STEWART (Humboldt): Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la seule chose se rapportant actuellement aux chemins de fer c'est le budget.

Sir HENRY DRAYTON: Il y a une chose sur laquelle nous devrions avoir des éclaircissements, Monsieur le président. C'est que le gouvernement, en outre du crédit, approuve les obligations; par exemple, l'an dernier, à même les $50,000,000, je ne crois pas que cette somme a été appuyée par un crédit, mais la chose a été faite d'après des prérogatives statutaires.

M. HENRY: Les $50,000,000 ont été couverts par le vote.

Sir HENRY DRAYTON: Quel était l'autre?

M. HENRY: $17,000,000.

Le PRÉSIDENT: En vertu de quelle prérogative cela s'est-il fait? M. Ruel peut nous le dire.

M. RUEL: Nous ne prélevons pas de fonds en vertu de prérogative statutaire à l'heure actuelle, sauf par une loi spéciale.

Sir Henry Drayton:

Q. Cela se ferait par une loi spéciale, M. Ruel?—R. Oui, par une loi spéciale; nous ne prélevons des fonds d'aucune autre manière.

Q. Et les lois spéciales apparaîtraient séparément?—R. Oui.

Q. Comment pouvez-vous effectuer des remboursements en vertu de lois spéciales?—R. Ils s'opèrent en vertu de la loi de 1918 du Canadian Northern.

Q. Sous le Parlement de 1918?—R. Le Parlement de 1918 et la loi ne couvrent que les remboursements existant alors. Nous ne pouvons effectuer aucun remboursement ne remontant pas à cette année-là.

Q. De sorte que le gouvernement aurait le droit, en outre du vote, de pourvoir au remboursement des émissions antérieures à 1918?—R. C'est tout.

Q. Et aussi toutes les obligations émises, toutes les obligations plus récentes?—R. Tant que nous n'augmentons pas le montant.

Q. Existe-t-il une limitation statutaire?—R. Non; celle qui existait alors.

M. HENRY: Ces $50,000,000 s'appliquent à des années antérieures, sir Henry Drayton.

Sir HENRY DRAYTON: Ces $50,000,000 étaient pour 1923, n'est-ce pas?

M. HENRY: Oui.

Sir HENRY DRAYTON: C'est tout ce que je désire savoir.

Le PRÉSIDENT: M. Mackinnon a soumis une proposition hier—je ne suppose pas que vous désiriez que je vous la relise—comme quoi nous conseillons l'adoption de la prévision de $50,000,000. Que tous ceux en faveur de la proposition le signifient. Quelqu'un s'y oppose-t-il? Je déclare que la proposition est adoptée.

Est-ce que l'on désire discuter davantage le rapport de la marine marchande de l'Etat?

Sir HENRY DRAYTON: Nous devions avoir une séance à huis-clos à ce sujet, Monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Si cela continue, nous allons être obligés de demander aux reporters et autres de se retirer, afin que nous ne soyons pas obligés de revenir encore. Y a-t-il une question que nous devons considérer avant l'étude des renseignements particuliers mentionnés?

M. MACKINNON: Hier nous avons étudié la question du bœuf réfrigéré pendant la plus grande partie de la journée.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. MACKINNON: Le président du chemin de fer National Canadien a semblé consentir à collaborer avec d'autres personnes afin d'aider à faire un succès de cette entreprise. J'aimerais attirer une chose à son attention, afin que nous soyons sur le même pied que les diverses régions canadiennes. La voici: considérerait-il le transport du poisson réfrigéré? Le poisson est un produit excellent, et sa production est considérable sur la côte de l'Atlantique et les rives des provinces maritimes. Si le système projeté était adopté, le même raisonnement devrait s'appliquer au poisson réfrigéré aussi bien qu'à la viande réfrigérée. Si les chemins de fer consentent à essayer l'entreprise de la viande réfrigérée, celle-ci devrait être considérée également, et nous devrions essayer d'obtenir des taux pour l'expédition du poisson réfrigéré par voie ferrée au Canada dans les villes de l'intérieur, où l'on ne sait peut-être pas ce qu'est le poisson véritable. Afin de faire cela, nous devrions avoir la coopération du chemin de fer National Canadien.

Il y a un endroit que je voulais mentionner, et c'est Rustico, dans l'île du Prince-Edouard. Je l'ai attiré à l'attention du ministre des Chemins de fer auparavant, et cela lui a été soumis depuis 1910. Il y a là-bas une voie de raccordement d'environ 8 milles de longueur qui va à l'un des meilleurs postes d'expéditions dans le Golfe. C'est un endroit colonisé par les Canadiens-français

il y a environ 200 ans, mais ils l'ont quitté continuellement, et il y en a encore qui en partent.

Si la pêche pouvait être encouragée de quelque manière, je suggère que ce serait d'un grand secours pour y maintenir la population indigène dans le confort. Le point sur lequel je veux appuyer c'est que si le bœuf réfrigéré mérite la considération, le poisson réfrigéré devrait être traité également de la même manière par les chemins de fer nationaux si l'administration des chemins de fer entend s'engager dans des entreprises de cette nature. Voilà ma suggestion.

Sir HENRY DRAYTON: De quel endroit s'en vont-ils, dites-vous?

M. MACKINNON: Rustico. C'est dans l'île du Prince-Edouard. Les gens ne font pas assez d'argent avec la pêche. Les Etats-Unis ont imposé un tarif à notre détriment, et nous ne pouvons y envoyer du poisson là-bas. Nous voulons un petit bout de chemin de fer qui permettra aux gens de mettre le poisson qui vient d'être pris dans un wagon aménagé pour le transport du poisson frigorifié. Les gens ne peuvent transporter leur poisson sur un parcours de huit milles.

Sir HENRY THORNTON: Nous sommes actuellement à étudier cette question en vue d'une solution, M. Mackinnon, avec une couple de messieurs qui veulent faire précisément ce dont vous parlez. Nous sommes à négocier avec eux dans le but de savoir ce qui peut être fait en ce qui concerne le transport du poisson en Angleterre. Il semble quelque peu étrange de transporter du poisson au delà de l'Atlantique en Angleterre où il y a du poisson de toutes sortes en abondance.

Le PRÉSIDENT: Ce sera comme si l'on portait de l'eau à la rivière.

Sir HENRY THORNTON: Je doute que la chose réussisse. En même temps, l'entreprise vaut bien d'être mise à l'essai, et nous sommes en négociations avec ces gens-là maintenant, pour savoir s'il y a moyen de faire quelque chose.

M. HARRIS: N'est-ce pas un fait que l'empaquetage de ce poisson, le coût de la chose, serait très élevé; n'est-ce pas un fait qu'ils sont tenus d'empaqueter chaque poisson séparément, et empêcher que les poissons se touchent?

Sir HENRY THORNTON: Je ne le sais pas moi-même. Je suppose qu'aussi longtemps qu'ils seront gardés dans la même famille, il n'y aura pas de désaccord. C'est une affaire assez délicate, vous savez.

M. RUEL: Si on veut bien me permettre un mot au sujet du rameau Lockport—en réponse à la question de M. Mackinnon. Nous avons pris nos dispositions pour le rameau de Lockport d'une longueur de quatre milles, l'an dernier. Cette ligne va à Lockport. La raison qui a motivé cette entreprise est le fait qu'il y a une grosse industrie de pêcheries dans les environs et le poisson fut amené à Lockport, puis il a fallu le transporter par eau à notre chemin de fer, le Halifax et Western. Nous avons construit le rameau Lockport pour éviter ce transport par eau et pour permettre que le poisson soit réfrigéré et qu'il soit expédié comme tel, d'une partie du pays à l'autre. Le travail que comporte la préparation du poisson pour l'expédition est une entreprise particulière appartenant à un nommé Hodge et constitue une très grosse industrie. Il croit qu'à la suite de la construction de ce rameau ils pourront doubler notre commerce à ce port. Cela nous sera avantageux au point de vue du trafic. C'est un fait curieux que le poisson réfrigéré venant de Lockport est expédié d'un côté du continent à l'autre, de Lockport à Vancouver, et est vendu à Vancouver, en dépit des taux de fret.

Sir HENRY THORNTON: Nous sommes parfaitement d'accord avec votre suggestion, M. Mackinnon, et si nous pouvons en retirer quelque chose, nous serons certainement très heureux, et vous pouvez compter sur l'activité de la compagnie de chemin de fer pour faire tout ce qui sera de nature à promouvoir le trafic.

M. JELLIFF: Ai-je compris que vous avez construit le rameau de Lockport l'an dernier?

M. RUEL: Non, la construction fut autorisée l'an dernier; la construction est à se faire maintenant.

Sir HENRY THORNTON: Je ne doute pas que vous sachiez, M. Mackinnon, que la Swift Packing Company est à construire un entrepôt de salaison à Moncton, et ils ont l'intention, si les affaires sont satisfaisantes, d'agrandir beaucoup cet entrepôt et d'en faire éventuellement un gros établissement, l'idée étant d'utiliser les produits bruts, le bétail, les porcs, et ainsi de suite, élevés dans les provinces Maritimes, et je crois que cela constituera probablement un fort stimulant pour l'élevage du bétail et des porcs dans les provinces Maritimes.

M. MACKINNON: J'ai visité les entrepôts Swift à Toronto il y a deux ans, et j'ai constaté que le gérant venait du Nouveau-Brunswick. Je lui ai proposé d'établir un entrepôt là-bas et il m'a promis d'y aller cet été-là. Je ne sais si quelque développement s'est produit dans la suite.

Sir HENRY THORNTON: Alors nous vous sommes probablement redevables pour cette industrie dans les provinces Maritimes.

M. MACKINNON: Etant originaire du Nouveau-Brunswick, le gérant avait un intérêt personnel dans l'entreprise, et il a dit qu'il s'y rendrait cet été-là, qu'il étudierait la situation et chercherait à y établir un entrepôt.

Sir HENRY THORNTON: Alors vous serez intéressé de savoir que votre travail a porté des fruits.

M. MACKINNON: Merci.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autre discussion sur ce point? Y a-t-il d'autre chose quant au rapport lui-même. Etes-vous prêts à procéder avec l'examen des déclarations à huis-clos, dont il a été question hier.

M. STEWART (Humboldt): M. le président, serait-ce le bon moment de poser une question à sir Henry Thornton au sujet des conditions ouvrières sur les navires de la marine marchande du gouvernement canadien?

Le PRÉSIDENT: Je le pense.

Sir HENRY THORNTON: Oui, posez votre question, s'il vout plaît, M. Stewart.

M. STEWART (Humboldt): J'ai dans la main un journal ouvrier qui contient une dénonciation passablement virulente au sujet des conditions à bord des navires, et j'aimerais que sir Henry Thornton fasse une déclaration en réponse. L'accusation générale est que l'administration cherche à réduire le déficit en réduisant les gages des marins, et l'article continue en disant que l'an dernier le déficit a été diminué d'au delà de $400,000, et que ceci a été accompli principalement par l'élimination du temps supplémentaire à bord des navires, la réduction des équipages à un point dangereux, et une baisse dans la qualité de la nourriture servie aux équipages.

Sir HENRY THORNTON: Connaissez-vous quelque chose à ce sujet, M. Teakle?

M. TEAKLE: La déclaration provient-elle de Vancouver?

M. STEWART (Humboldt): Oui.

M. TEAKLE: En tant qu'il s'agit de la nourriture, elle est de la même qualité, ou meilleure que celle servie à bord des navires sur l'Atlantique. Elle est certainement aussi bonne, sinon un peu meilleure que la nourriture sur les navires de l'Atlantique.

M. RINFRET: Mais pourquoi les marins de l'Atlantique seraient-ils moins bien nourris que ceux sur le Pacifique?

M. TEAKLE: Je devrais peut-être dire un peu meilleur quant au coût. De ce côté-ci, nous pouvons nous approvisionner dans toutes les Provinces Maritimes et Québec, vous savez. Pour ce qui est des gages, ils sont quelque peu plus élevés sur la Pacifique qu'ils le sont sur l'Atlantique. J'aimerais bien

prendre ce rapport et le lire mais, un certain nombre de ces rapports me sont parvenus et je n'ai pu trouver aucun bien-fondé dans chaque rapport que j'ai examiné. En ce qui s'agit des équipages, nous ne sommes pas à réduire nos équipages. Nous avons le même nombre d'hommes à bord de nos navires sur le Pacifique que nous avons à bord de nos navires sur l'Atlantique, et nous avons le même nombre d'hommes qu'exigent les règlements. Si nous n'avions pas le nombre d'hommes qu'exigent les règlements, nous ne pourrions obtenir des permis de sortie.

M. STEWART (Humboldt): En avez-vous diminué le nombre substantiellement cette année?

M. TEAKLE: Non, en fait, je ne crois pas que nous ayons fait de réduction de personnel depuis deux ans.

Sir HENRY THORNTON: Mais je ne sais pas pourquoi nous ne devrions pas réduire nos équipes si nous pouvons le faire avantageusement et sans nuire au trafic ni à l'application des règlements.

M. STEWART (Humboldt): Mais pas au point où on le prétend ici, pas au point où la situation en deviendrait dangereuse.

Sir HENRY THORNTON: Non. Sans doute, il faut protéger la sécurité du trafic. Mais je dois dire que nous avons raison de prendre les moyens de réaliser une économie sans nuire à la sécurité des vaisseaux ou du public voyageur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des accusations spécifiques, M. Stewart?

M. STEWART (Humboldt): Non, M. le président, c'est une accusation générale qui ne demande qu'une réponse générale.

Sir HENRY THORNTON: Nos hommes ne se sont pas plaints. Si quelques uns ont des plaintes à formuler, qu'ils s'adressent à qui de droit et nous y verrons.

Le PRÉSIDENT: D'où vient cette déclaration?

M. STEWART (Humboldt): Elle est datée de Vancouver, C.-B., et signée Sydney Warren, dans le " Canadian Labour Conditions."

Sir HENRY THORNTON: Les marins ont leurs propres organisations qui sont chargées entre autres choses de faire valoir leurs griefs. Cette déclaration ne s'applique pas seulement aux marins mais à toutes les catégories de main-d'œuvres que nous employons. Or, les organisations ouvrières ne sont pas lentes à s'occuper de tout ce qui peut faire l'affaire de leurs membres. Nous avons l'habitude de ne traiter qu'avec les représentants accrédités des organisations ouvrières.

M. STEWART (Humboldt): Le marché du travail est-il tel, parmi les marins, que la marine marchande puisse baisser les salaires et garder ses hommes?

Sir HENRY THORNTON: Je ne puis le dire. Probablement que non. Habituellement les salaires et les conditions du travail se déterminent par négociation entre le patron et l'ensemble des employés.

M. TEAKLE: Il y a pratiquement un niveau de salaires. Surtout sur la côte du Pacifique.

M. STEWART (Humboldt): Et vous diriez que les salaires payés aux marins de la marine marchande du Gouvernement se comparent avantageusement avec ceux des marins à l'emploi des autres lignes de navigation?

M. TEAKLE: En comparaison de nos concurrents directs, les lignes britanniques, nous payons mieux. Il faut nous rappeler, je l'admets, que notre premier voisin est la république américaine où il y a une échelle de salaires différente de la nôtre et que, surtout sur la côte de la Colombie-Britannique, cela nous affecte.

Sir HENRY DRAYTON: Les salaires les plus bas sont sur les navires scandinaves.

M. TEAKLE: Il est étrange qu'aujourd'hui les salaires des marins étrangers soient plus élévés qu'ils avaient l'habitude d'être, mais en général vous avez raison.

Sir HENRY DRAYTON: Viennent ensuite les Anglais, puis c'est nous.

Sir HENRY THORNTON: Si cette accusation a quelque bien-fondé, comme je l'ai dit, et si des hommes à l'emploi de la marine marchande ne sont pas satisfaits, ils ont un moyen légitime d'exposer leurs plaintes et nous y donnerons toujours notre attention.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous satisfait, M. Stewart?

M. STEWART (Humboldt): Oui.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à procéder avec le reste? Si vous l'êtes, j'ai le regret de demander au sténographe officiel et aux représentants de la presse de se retirer.

Le comité entre alors en délibération.

Etat fourni à M. Jelliff, M.P., par le ministère de l'Intérieur, concernant les terrains détenus par le C.P.R. et le C.N.R. en 1922, ainsi que la moyenne du prix de vente des terres du C.P.R. et du C.N.R. pendant une certaine série d'années.

TERRAINS EN VENTE EN 1922

C.P.R.	4,287,680 acres
C.N.R.	909,920 acres

PRIX DE VENTE MOYEN DES TERRES DU PACIFIQUE CANADIEN ET DU NATIONAL CANADIEN

Année	Pacifique Canadien (Subvention pour voie principale)	National Canadien
1905	$ 4 97	$ 5 26
1910	15 97	9 75
1915	16 50	11 01
1920	19 86	19 51
1921	21 40	20 80
1922	17 06	18 58
1923	14 96	16 95 (61,994 acres)
1924	18 50 (196,755 acres)	14 29 (55,450 acres)

1· TABLE ALPHABÉTIQUE DES TÉMOINS

Bell, Major, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux:
Taxes provinciales sur les chemins de fer, 26.
Crédits supplémentaires de $7,500,000 demandés et non requis en 1924, 218.

Black, Dr W. J., directeur, colonisation et développement:
Coopération étroite avec les agences provinciales d'immigration, 127.
Taux de passage spéciaux pour les immigrants, 127.
Ouvriers de ferme des Etats-Unis pour l'Ontario sont placés par le bureau de placement de Toronto, 128.
Etablissement dans le nord de l'Ontario et du Québec, 128.
75 p. 100 des immigrants vont dans l'Ouest, 129.
Immigrants des pays européens "préférés" et "non préférés", 129.
Propagande active dans les pays Scandinaves contre le Canada, 129.
Provinces Maritimes, établissement dans les, 131.

Brown, C. B., ingénieur en chef, service de l'exploitation:
90 milles de ponts en bois maintenant en existence, 71.
167 ponts en bois remplacés par des ponceaux et remblais l'année dernière, 71.
Douze ans est la durée moyenne des ouvrages en bois, 72.
Prix du ballast, 84.

Cooper, T. H., auditeur général:
La dépréciation de la propriété en Canada n'est pas décomptée, 88.
Dépréciation du tunnel St-Clair et du pont International, 90.

Dalrymple, J. E., vice-président, service du trafic et des messageries:
Wagons vides allant vers l'est ou lieu de l'ouest comme autrefois, 56.
Le renouvellement de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau représente une perte de $\frac{3}{4}$ de million de dollars pour le National-Canadien, 57.
Concurrence des diligences à essence, 58.
Automotrices sur chemins de fer, 59.
Les appareils de radiophonie ont annoncé le National-Canadien, 59.
Les taux d'excursion ne reviendront probablement pas, 60.
Le taux réglementaire de 1ère classe aux Etats-Unis est de 3.6c.; et au Canada, il est de 3.45c., 60.
La compagnie Pullman reçoit le prix de passage pour l'usage de ses wagons dortoirs, 62.
L'exploitation des restaurants ne donne pas de profits; on est à conclure des arrangements pour une exploitation par contrat, 64.
Elévateurs, 65.
Remarques au sujet de la surintendance et du personnel en général, 111.
Bureau à Paris, 112.
Personnel à Londres, Angleterre, 112.
Pourcentage des dépenses du trafic (y compris la colonisation) est de 42.8 p. 100 pour les marchandises et de 57.2 p. 100 pour les voyageurs, 115.
Convention du Pas de Nid-de-Corbeau, effet sur le revenu, 117.

Doherty, J. P., gérant du trafic, marine marchande du gouvernement:
Les saleurs n'ont pas demandé un meilleur taux aux Etats-Unis pour l'expédition de la viande en quartiers, 224.
Si les saleurs veulent sérieusement de meilleurs taux, qu'ils viennent nous les demander, 225.
Le taux de fret de l'Argentine sur la viande gelée est de $1.60, et celui du Canada est de $1.50, 231.

Henry, R. A. C., bureau de l'Economique:
Tunnels et passages souterrains, 69.
Coutume suivie pour les entrées sur la dépréciation, 91.
Voie Niagara, St. Catharines et Toronto, 93.
Voie de la banlieue de Toronto, 94.
Voie dans l'est de Toronto, 95.
Concurrence des diligences à moteur, 96.
Electrification des voies, 97.
Frais de matériel pour la radiophonie en 1924, $51,000, 135.
$2,600,000 d'assurance sur le National-Canadien porté par d'autres compagnies, 137.
Fonds d'assurance du National-Canadien est de $5,400,000, 138.
En 1923, le fonds d'assurance a augmenté de $1,400,000 à $5,400,000, 138.
Les primes d'assurance de cette année ont été de $1,652,169, 139.
Réparations aux locomotives, 151.
Valeur au livre des locomotives, $90,000,000, 152.
Dépréciation annuelle sur les locomotives entre 3 et 4 p. 100, 146.
La dépréciation indiquée au bilan s'applique surtout aux lignes de l'Ouest, 155.
Accidents, augmentation de $78,000 dans les paiements, 157.
Economies sur le charbon, 159.
Recettes sur le trafic des marchandises l'année dernière, $171,000,000, 165.
Service de wagons restaurants augmenté, 166.

Hungerford, S. J., vice-président, service d'exploitation et de construction:
Moteur Diesel, 18.

Mallory, E. P., directeur du bureau de la statistique:
Dépenses totales d'exploitation pour train-mille pour voyageurs, 124.

Robb, W. D., vice-président, colonisation, etc.:
Explication de l'augmentation dans les dépenses du service de colonisation, 124.
Coopération étroite avec les agences d'immigration du gouvernement, 127.
Etablissement dans le nord de l'Ontario et du Québec, 128.
Les Provinces Maritimes devraient faire de la publicité, 134.
Un bureau sera établi dans les Provinces Maritimes, si possible, pour encourager l'immigration, 135.
800,000 acres de terre disponibles pour les colons en lots de 160 acres sur paiement comptant de $50, 135.
Certains frais de la radiophonie imputés à la colonisation, 135.
Coût du fonctionnement d'appareils radiophoniques sur les wagons en 1924, $46,000, 137.

Ruel, Gerard, C.R., vice-président, service du contentieux:
Hôtel Regina, 235.
Poisson gelé expédié des Provinces maritimes à Vancouver pour y être vendu, 239.

Teakle, R. B., gérant général, marine marchande du gouvernement canadien:
Expéditions de viande gelée, 220.
Taux de fret sur la viande gelée, $1.15, 220.
Trois bateaux sur l'Atlantique ont des compartiments froids, 227.
233 animaux gras forment une cargaison pour ces bateaux, 227.
Les bateaux du gouvernement sont pour cargaison générale, et non pas pour le transport des animaux, 227.
Conditions du travail sur les bateaux du gouvernement, 240.

Thornton, sir Henry W., président des chemins de fer canadiens et de la marine marchande canadienne:

Remarques générales sur le fonctionnement du réseau National en 1924, 1.
Elimination de la concurrence inutile entre le Pacifique et le National, 3.
Fusion du Pacifique et du National produirait d'énormes économies, 6.
Les déficits sont un héritage qu'on ne doit pas attribuer à l'exploitation par l'Etat, 9.
Enquête en cours pour trouver le vrai montant du capital investi sur le National, 8, 175.
Trafic insuffisant dans le pays pour les deux réseaux ferroviaires, 10.
Nouvelles méthodes économiques trouvées chaque année, 11.
Mouvement de la récolte annuelle de blé forme le trafic le moins rémunérateur, 12.
Trafic des voyageurs en général ne donne pas de profits, 13.
Train Washington-Montréal-Ottawa donne des profits, 13.
Intérêt sur la dette consolidée, 1922-23-24, 13.
Quelques économies actuellement en cours, 15.
Personnel et continuité d'emploi, 15.
Plan de coopération entre les employés et l'administration maritime, 15.
Publicité, 16.
Automotrices sur chemins de fer, 16.
Moteur Diesel, 18.
Concurrence des diligences à moteur, 19.
Hôtels, revenus et dépenses, 29.
Service de wagons restaurants, 32.
Serviteurs de Pullman, 35.
Hôtels dans les Provinces Maritimes, 36.
Trafic américain transporté sur le National, 50.
Diminution des taux de fret impossible, 50.
Tunnels, 69.
Opinion de juriste *re* hôtel Regina, 101, 192, 196, 236.
Salaire de M. Smith à Londres, Angleterre, 113.
Efforts constants pour diminuer les dépenses et augmenter les affaires, 122.
25 p. 100 du coût de la radiophonie est imputé aux annonces et 75 p. 100 à la colonisation, 125, 135.
Etablissement encouragé dans le nord de l'Ontario, 128.
Augmentation de tonnage le long du Transcontinental dans Québec et Ontario, 128.
Campagne à encourager dans les Provinces Maritimes pour avoir des immigrants, 133.
Tentative pour obtenir plus de trafic des postes, 137.
Presque toute l'assurance du National est portée par le service d'assurance du National lui-même, 137.
Pertes par l'incendie en 1923, $679,000, et en 1924, $420,000, 137.
Environ $1,000,000 économisés en faisant notre propre assurance, 137.
Campagne constante pour éviter les pertes par incendie, 138.
25c. de l'heure pour travail occasionnel, 144.
Emploi limité par suite de la dépression, 144.
Continuité d'emploi, plan de coopération Baltimore and Ohio, 144.
Prétendu surplus d'officiers dans les ateliers, 145.
25c. de l'heure est un taux trop bas, 146.
$50 à $500 perdu chaque fois qu'on laisse partir un homme, 146.
Défaut de continuité dans l'emploi est un des défauts dans le service des chemins de fer, 146.
Emploi à la saison inséparable du fonctionnement des chemins de fer, 148.
Relations avec les syndicats ouvriers, 148.

Thornton, Sir Henry—*Suite*

Les grosses locomotives sont une économie, diminuant le travail des équipes, mais endommagent la plateforme de voie, 152.
Le National a des rampes plus favorables que celles du Pacifique en allant vers l'Ouest, mais coûte plus cher, 154.
Parcours augmenté pour les wagons dortoirs, 161.
Dommages aux marchandises payés l'année dernière pour un montant de plus d'un million de dollars, proportion favorable, 164.
Wagons restaurants comparés au service des wagons buffets, 165.
Les restaurants de gare ont été loués à la Canada News Company, 166.
Elévateur de Halifax, 168.
Perte sur chaque boisseau de blé transporté vers l'Est, 169.
Entrepôt et cale-sèche de Prince-Rupert, 170-1.
Transport du grain vers l'Ouest va en augmentant, 172.
Le réseau National comprend plus de 100 compagnies différentes, et exige par conséquent beaucoup de comptabilité, mais le personnel des bureaux est graduellement coordonné, 173.
La situation financière sera examinée et fera le sujet d'un rapport au cours de l'année, 174.
Pensions, plan pour avoir la législation nécessaire l'année prochaine, 175.
Publicité du National qu'on prétend imprimée aux Etats-Unis, 173, 187, 195.
Magazine du National, 181.
Le matériel est maintenant suffisant sur le National, 190.
Construction nouvelle dans Québec, de Rouyn à O'Brien, 193.
Argent dépensé en Canada pour le matériel en 1924, $14,000,000; aux Etats-Unis, $562,000, 214.
Valeur du matériel sur les lignes américaines, $20,808,132, 214.
Déficit de la marine marchande réduit de $532,000, 220.
Viande gelée ne suffirait probablement pas pour compléter cargaisons, 221.
Suggère que le comité recommande un taux pour la viande gelée, 226, 230.
Charbon, grandes quantités en stock en 1924 pour le National, afin de prévoir la grève, 238.
Poisson gelé, 240.
Aucune plainte des employés au sujet des conditions de travail sur les vaisseaux de la marine marchande du gouvernement, 242.

Vaughan, R. C., vice-président, service des achats et fournitures:

Coût des wagons dortoirs de quarante à cinquante mille dollars, 61.
Contrats de traverses, 72.
Fournitures de rails, 80.
Aucun prix excessif payé pour effets achetés, 150.
Locomotives, coût du type 6,000, $74,500, plus taxe, 152.
Achats faits de préférence en Canada, 153.
Locomotives, 21 achetées en 1924 au coût de $1,590,750, 152.
Charbon, 159.

2. TABLE DES SUJETS

ACCIDENTS—

(Relevé à la page 214.)

M. Henry

Augmentation de $78,000 dans les paiements, 157.

ANNONCES—

Sir Henry Thornton

Vigoureuse campagne proposée, 124.
15-25 p. 100 des frais pour radio imputés à la publicité, 124, 134.
Au sujet d'impressions qu'on prétend faites aux Etats-Unis, 179, 187, 195.

EMBRANCHEMENTS—

(Etat donnant les travaux faits en 1924, 104.)

PONTS, *voir* VOIE—

MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT CANADIEN—

Sir Henry Thornton

Déficit d'exploitation réduit de $532,000, 220.
Viande congelée ne peut suffire à compléter cargaisons, 221.
Suggère que le comité recommande un taux pour la viande congelée, 226, 230.
Poisson congelé, 240.
Conditions de la main-d'œuvre sur les bateaux, 242.

M. Teakle

Expéditions de viande congelée, 220.
Trois bateaux sur l'Atlantique ont des compartiments froids, 227.
233 têtes de bétail font une cargaison pour les bateaux de la marine marchande canadienne, 227.
Les bateaux de cette marine sont pour cargaison générale et non pas pour le transport des bestiaux, 228.
Conditions de la main-d'œuvre sur les bateaux de la marine marchande canadienne, 241.

M. Doherty

Les saleurs n'ont pas demandé un meilleur taux pour transport dans le R.-U. de la viande en quartiers, 224.
Le taux de l'Argentine pour le fret sur la viande gelée allant dans le R.-U., $1.60; le taux canadien, $1.50, 231.

CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN—

Sir Henry Thornton

Elimination de la concurrence non nécessaire, 3.
Fusion produirait une économie énorme, 6.
Pas de trafic suffisant dans le pays pour les deux réseaux, 10.

CAPITAL DU NATIONAL-CANADIEN—

Sir Henry Thornton

Enquête à faire pour ajuster le capital, 9, 174.

CHARBON—

Sir Henry Thornton

Forte provision en 1924 en prévision de la grève, 238.

M. Henry

Economies, 159.

COLONISATION—

(Etat aux pages 212 et 242.)

Sir Henry Thornton

75 p. 100 des frais de radio imputés à la colonisation, 124, 134.
Etablissement encouragé dans le nord de l'Ontario, 128.
Campagne à encourager dans les Provinces Maritimes, 133.

M. Robb

Explication de l'augmentation dans le coût, 124.
Coopération étroite avec les agences du gouvernement, 127.
Etablissement dans le nord de l'Ontario et du Québec, 128.
Les Provinces Maritimes devraient faire de la publicité, 129.
Etablir un bureau, si possible, dans les Provinces Maritimes, 133.
800,000 acres de terre disponible pour les colons en lots de 160 acres chacun sur paiement de $50 comptant, 134.

M. Black

Coopération étroite avec les agences provinciales d'immigration, 127.
Taux de passage spéciaux pour les immigrants, 127.
Ouvriers de ferme venant des Etats-Unis en Ontario sont placés par le bureau de placement de Toronto, 128.
Etablissement dans le nord de l'Ontario et du Québec, 128.
65-75 p. 100 des immigrants vont dans l'Ouest, 129.
Immigrants européens des pays "préférés" et "non préférés", 128.
Liste des immigrants par nationalités, 128.
Propagande contre le Canada dans les pays Scandinaves, 128.
Provinces Maritimes, 131.

CONTINUITÉ DE L'EMPLOI—

Sir Henry Thornton

Avantages de cette condition, 15, 145.
Emploi non continu à cause de la dépression, 144.
Plan Baltimore et Ohio, 144.
Défaut de continuité, l'un des ennuis du service de chemin de fer, 146.
Emplois à la saison inséparables de l'exploitation des chemins de fer, 147.

CONVENTION DU PAS DE NID-DE-CORBEAU—

(Précis à la page 118.)

M. Dalrymple

Remise en vigueur cause une perte de ¾ de million de dollars pour le National-Canadien, 57.
Relevé donnant l'effet sur le revenu, 117.

DOMMAGES—

Sir Henry Thornton

Dommages aux marchandises pour plus d'un million de dollars l'année dernière, 164.

DETTE—

(Etat de la dette consolidée, 105.)

Sir Henry Thornton

Déficits non attribuables à l'exploitation par l'Etat, 8.
Intérêt sur la dette consolidée 1922-23-24, 13.

DÉPRÉCIATION—

M. Henry

Coutume suivie pour les entrées, 91.
L'indication au bilan concerne surtout les lignes de l'Ouest, 155.

M. Cooper

La dépréciation sur la propriété en Canada n'est pas décomptée, 88.
Tunnel St-Clair et compagnie du pont International, 90.

MOTEUR DIESEL—

Sir Henry Thornton

Encore à l'essai, 17.

M. Hungerford

Remarques sur ce moteur, 17.

SERVICE DE WAGONS-RESTAURANTS—

(Etat sur le nombre de wagons canadiens et américains employés, 106.)

Sir Henry Thornton

Très peu de chemins de fer font des bénéfices sur ce service, 31.
La table d'hôte est plus avantageuse pour le public et donne plus de revenus que le service à la carte, 32, 33.
Opinion demandée aux clients, 32.
Employés américains, 33.
Contraste entre le wagon restaurant et le wagon buffet, 165.

M. Henry

Services augmentés, 166.

LIGNES ÉLECTRIFIÉES—

M. Henry

Chemins de fer de la banlieue de Toronto, 94.

ELÉVATEURS—

Sir Henry Thornton

Halifax, 169.

M. Dalrymple

Loyer et fonctionnement, 65.

FRET—

(Relevé à la page 65.)

Sir Henry Thornton

Diminution des taux impossible, 49.
Dommages pour un million de dollars payés l'année dernière, 164.

M. Henry

Recettes de l'année dernière, $171,000,000, 165.

M. Dalrymple

Remorque des wagons vides vers l'est au lieu de l'ouest comme autrefois, 56.

GRAIN—

(Relevé à la page 214.)

Sir Henry Thornton

Transport de la récolte de blé à peu près le moins payant, 12.
Argent perdu sur chaque boisseau transporté vers l'est, 169.
Transport vers l'ouest augmente, 172.

HÔTELS—

(Etat à la page 104.)

Sir Henry Thornton

Revenus et dépenses, 28.
Un hôtel à Winnipeg serait suffisant pour les deux réseaux, 32.
Provinces maritimes, 35.
Fort-Garry, Winnipeg, 36, 37.
Château Laurier, Ottawa, 36.
Hôtel Regina, avis de légiste, 100, 193, 196, 236.

ASSURANCE—

Sir Henry Thornton

Presque complètement effectuée par le service d'assurance du réseau National, 137.
Pertes par incendies en 1923, $679,000; en 1924, $420,200, 137.
Environ un million de dollars épargné en effectuant notre propre assurance, 177.
Campagne continuelle pour éviter les pertes par incendie, 138.

M. Henry

$2,600,000 portés par des compagnies, 142.
Caisse du National-Canadien, $5,400,000, 137.
Montant total de l'assurance, $350,000,000, 138.
Primes de cette année, $1,652,169, 139.

LOCOMOTIVES—

M. Henry

Réparations, 151.
Valeur aux livres, $90,000,000, 152.
Dépréciation annuelle entre 3 et 4 p. 100, 152.

M. Vaughan

Coût du type 6,000, $74,500 plus la taxe de vente, 152.
21 locomotives achetées en 1924 au prix de $1,590,750, 152.

CONTRATS DE TRANSPORT DES MATIÈRES POSTALES—

Sir Henry Thornton

Essai d'obtenir plus de trafic des postes, 136.

AUTOMOTRICES ET DILIGENCES AUTOMOBILES—

Sir Henry Thornton

Automotrices sur chemins de fer, 16.
Concurrence des diligences plus forte par l'amélioration des chemins publics, 18.

M. Henry

Doute au sujet de la réussite des voies électriques, 96.

M. Dalrymple

Concurrence plus forte, 58.
Automotrices sur chemins de fer, 59.

CONVOIS DE VOYAGEURS—

Sir Henry Thornton

Cette exploitation en général ne donne pas de profits, 12.

M. Dalrymple

Les taux d'excursion ne seront probablement pas rétablis, 60.
Le tarif régulier de 1ère classe est en Canada de 3.45c. et aux Etats-Unis de 3.6c., 60.

M. Mallory

Total des frais d'exploitation par train-mille pour voyageurs, 124.

PENSIONS—

Sir Henry Thornton

Plan en vue, 175.

TAXES PROVINCIALES—

Major Bell

Sur les chemins de fer, 25.

SERVICE DE WAGONS DE LUXE—

Sir Henry Thornton

Wagons circulant en vertu de contrats, 34.
Citoyens canadiens employés autant que possible, 34.
Parcours augmenté, 161.

M. Dalrymple

Compagnie Pullman reçoit les revenus des dortoirs, 62.

RADIO—

Sir Henry Thornton

25 p. 100 des frais imputés à la publicité et 75 p. 100 à la colonisation, 124, 134.

M. Henry

Frais d'installation pour 1924, $51,000, 135.

M. Dalrymple

Annonce le National-Canadien, 59.

M. Robb

Coût de fonctionnement sur les wagons en 1924, $46,000, 135.

RESTAURANTS—

Ont été loués à la Canada News Company, 64.

SALAIRES—

Sir Henry Thornton

25c. de l'heure pour travail temporaire, 143.
M. Smith, Londres, Angleterre, 113.
Taux de 25c de l'heure est trop bas, 145.
Relations avec les unions ouvrières, 149.

ETATS ENTRÉS AU DOSSIER—

PAGE

103 Lignes de l'ouest du Grand-Tronc. Etat comparatif des recettes sur marchandises divisé par articles.
103 Mémoire au sujet de la diminution de revenu sur les lignes de l'Ouest du Grand-Tronc.
104 Etat des travaux faits et des dépenses appliquées durant l'année civile 1924 sur les divers embranchements du National-Canadien.
104 Etat donnant le montant des taxes sur les chemins de fer applicables à chaque région, National-Canadien, année 1924.
104 Etat donnant le montant immobilisé sur les hôtels et le résultat de l'exploitation en 1924.
105 Relevé donnant l'augmentation de la dette consolidée.
106 Etat donnant le nombre de Canadiens et d'Américains employés dans le service des wagons dortoirs et restaurants.
107 Relevé de l'intérêt sur les dépenses et construction durant l'année 1924, imputables au capital et portées au compte 515 du revenu.
107 Relevé des viaducs en bois existant le 31 décembre 1924.
107 Coût de remplacement des ponts et viaducs en bois en 1924.
108 Etat concernant l'entrée 214, "Rails".
108 Pourcentage du capital et de l'entretien dans le coût du ballast en rocaille entre Dominion et Vaudreuil.
108 Extrait de la classification des recettes et des dépenses d'exploitation sur les chemins de fer à vapeur—surintendance.
111 Extrait de la classification des placements sur la voie et le matériel des chemins de fer à vapeur, prescrite par la Commission de commerce entre états—ponts, viaducs et ponceaux.

ETATS ENTRÉS AU DOSSIER—*Suite*
PAGE
111 Extrait de la classification des recettes et dépenses d'exploitation des chemins de fer à vapeur—ponts, viaducs et ponceaux.
117-18 Mémoire de la réduction évaluée dans les revenus par l'application du taux du Pas de Nid-de-Corbeau sur le fret transporté par le National-Canadien durant l'année 1924.
188 Disposition des fonds perçus sur les obligations garanties, 1924.
191 National-Canadien—Entretien du matériel.
192 Valeur totale au livre du matériel.
201 National-Canadien—Etat donnant les voies desservies par automotrices, 1925.
201 National-Canadien—Wagons aménagés pour dortoirs.
201 Wagons Pullman employés sur les lignes canadiennes du National.
201 National-Canadien—Rails nouveaux achetés et posés, 1923-24.
202 National-Canadien—Rails nouveaux achetés et reçus en 1924.
204 Compte 214—Rails posés.
204 Compte 216—Autre matériel de voie.
205-6-7-8-9 Service du trafic sous la direction d'un vice-président à Montréal, 1925. Liste des officiers de ce service.
209-10-11-12 Service du trafic sous la direction d'un vice-président à Montréal, 1925. Relevé des dépenses dépassant $20,000 dans les agences extérieures durant l'année civile, 1924.
212 Liste des bureaux de colonisation en Europe et leurs dépenses en 1924.
212 National-Canadien—Relevé des dépenses au compte du capital, service de radiophonie, 1924.
213 National-Canadien—Tonnage brut par train, années 1924-23.
214 Relevé donnant le montant du compte 420—Blessures aux personnes—Service de transport exprimé en pourcentage des recettes brutes pour les voies et années mentionnées.
214 Etat donnant la proportion des expéditions de blé par les ports canadiens Pacifique vers l'Orient, le Royaume-Uni et l'Europe.
234 National-Canadien—Budget.
242 Prix moyen de vente des terres du Pacifique et du National-Canadien.

CONTRATS DE TRAVERSES *voir* VOIE—
VOIE—
Relevés aux pages 107, 108, 109, 110, 191, 201, 202 et 204.

Sir Henry Thornton

Tunnel St-Clair, 69.
Locomotives lourdes travaillent la plateforme de voie, 152.
Le National-Canadien a des rampes plus favorables que le Pacifique en allant vers l'Ouest jusqu'au Pacifique, 154.

M. Henry

Tunnel St-Clair, 69

M. Vaughan

Contrats de traverses, 72.
Fourniture de rails, 80.

M. Brown

90 milles de ponts en bois, 71.
169 ponts en bois remplacés par des ponceaux et remblais l'année dernière, 71.
Douze ans est la durée moyenne des ouvrages en bois, 72.
Prix du ballast, 84.

ENTREPÔTS—

Sir Henry Thornton

Prince-Rupert, 170.