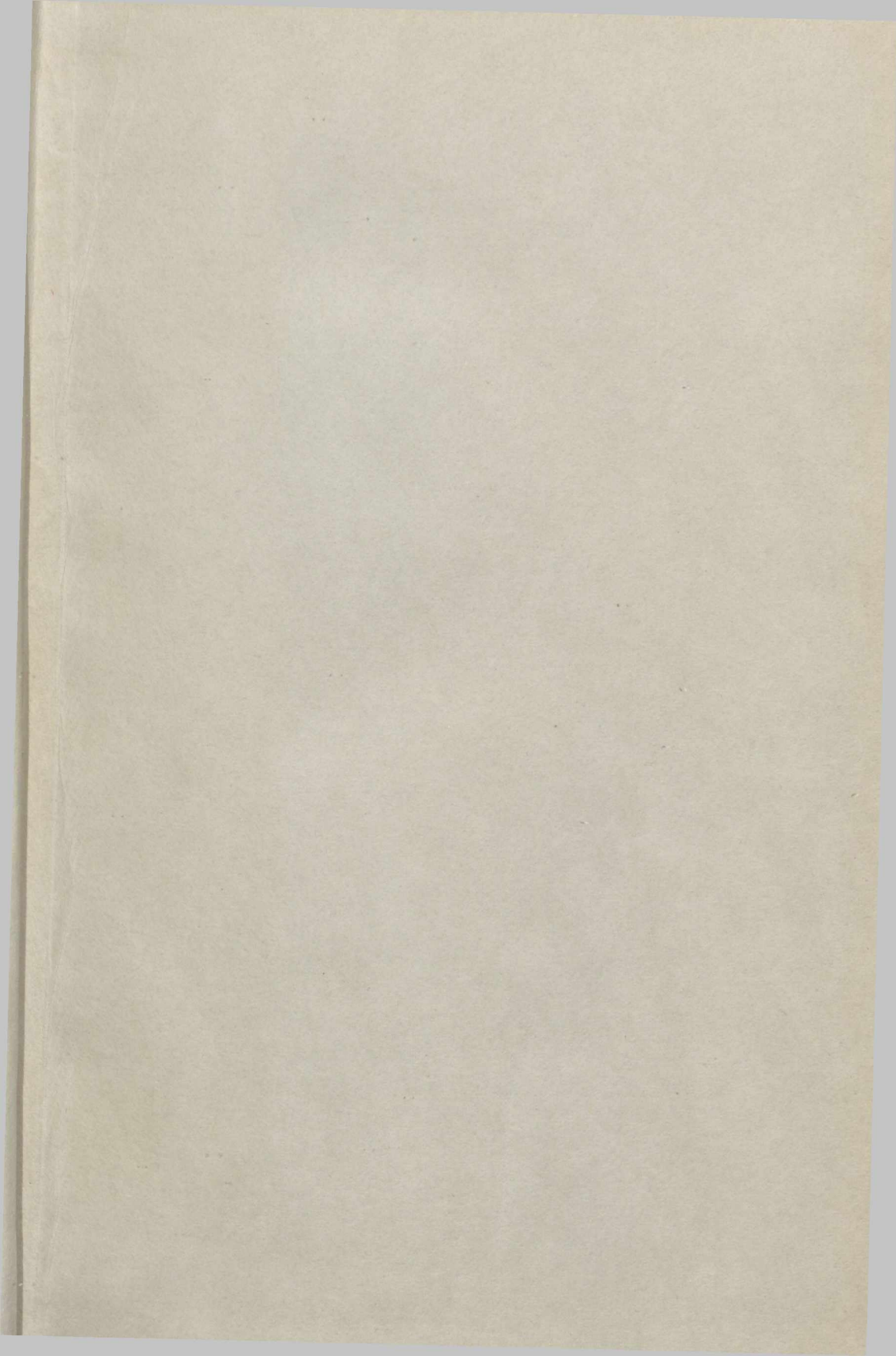


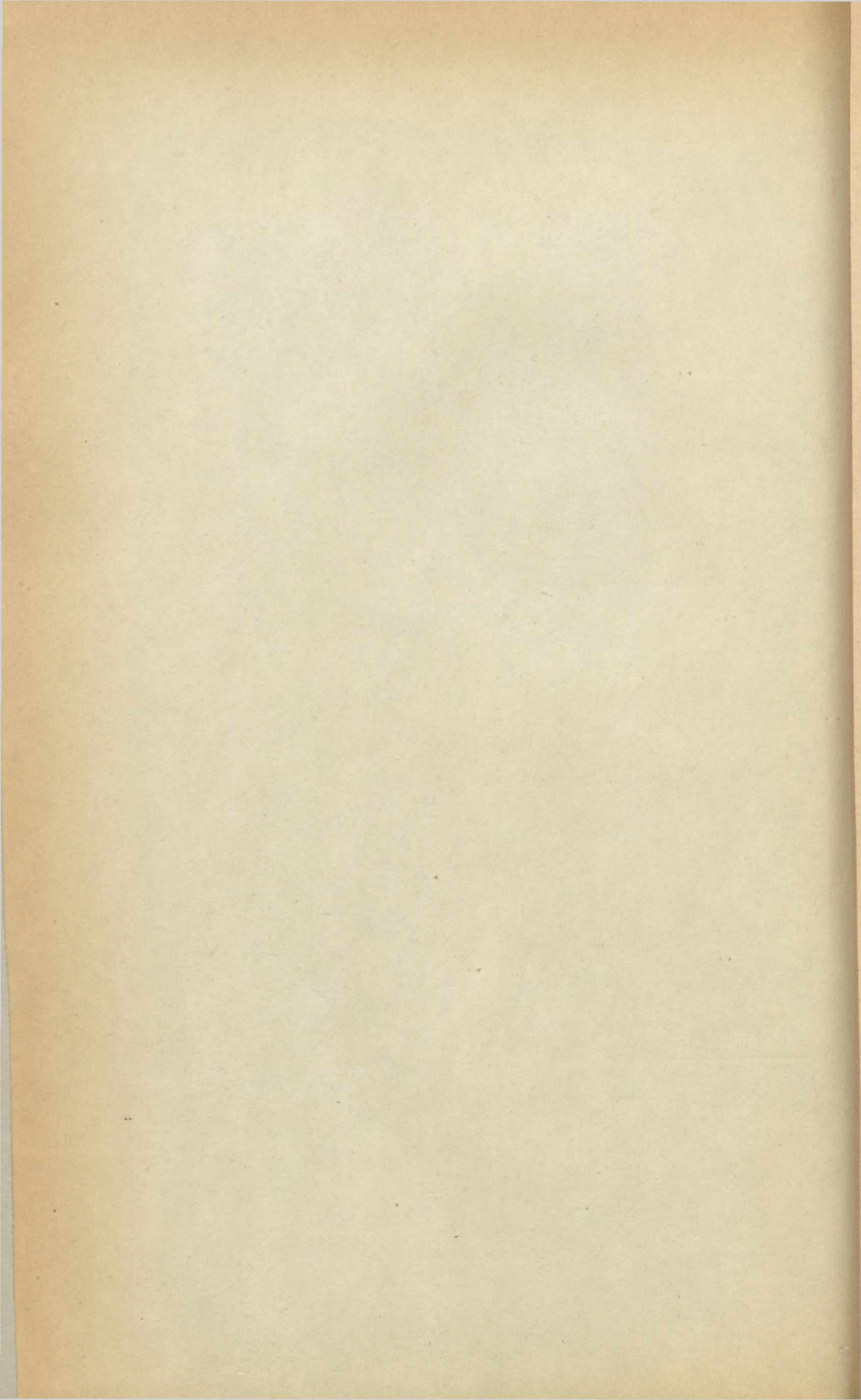
J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER, CANAUX, ETC.
1949(2e)

C4 Procès-verbaux et tém.

A4 NAME - NOM

v.2





SESSION DE 1949
SECONDE SESSION
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER,
CANAUX ET
TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

BILL N° 145, LOI CONCERNANT L'ACQUISITION DU
CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA

SÉANCE DU JEUDI 1^{er} DÉCEMBRE 1949

TÉMOINS :

- M. S. W. Fairweather, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. A. B. Rosevear, K.C., avocat général adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada.

ORDRE DE RENVOI

VENDREDI 25 novembre 1949.

Ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité, savoir:
Bill n° 145, Loi concernant l'acquisition du Chemin de fer de Témiscouata.

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE DES COMMUNES

VENDREDI 2 décembre 1949.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill n° 145, Loi concernant l'acquisition du chemin de fer de Témiscouata, et convient d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages du Comité est annexé.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
L. O. BREITHAUP.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
1155 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60637

REPORT OF THE CHAIRMAN OF THE
COMMISSION ON THE ORGANIZATION
OF THE DEPARTMENT OF CHEMISTRY

REPORT OF THE CHAIRMAN OF THE
COMMISSION ON THE ORGANIZATION
OF THE DEPARTMENT OF CHEMISTRY

REPORT OF THE CHAIRMAN OF THE
COMMISSION ON THE ORGANIZATION
OF THE DEPARTMENT OF CHEMISTRY

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 1^{er} décembre 1949.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4h. 15 de l'après-midi, sous la présidence de M. L. O. Breithaupt.

Présents: MM. Adamson, Beyerstein, Bonnier, Bourget, Breithaupt, Carter, Chevrier, Darroch, Dewar, Douglas, Follwell, Goode, Gour (*Chapleau*), Green, Harrison, Hatfield, Herridge, James, Jutras, Lafontaine, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, Pouliot, Robinson, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Thomas White-side, Whitman.

Aussi présents: MM. S. W. Fairweather, vice-président, G. B. Rosevear, K.C., avocat général adjoint; et G. H. Patterson, de la division des recherches et de l'expansion des chemins de fer Nationaux du Canada, à Montréal (P.Q.), ainsi que MM. J.-C. Lessard, sous-ministre, W. J. Matthews, avocat général, F. T. Collins, administrateur adjoint, et W. A. Thornton, contrôleur adjoint suppléant du ministère des Transports, à Ottawa (Ontario).

Le Comité prend en considération le bill 145, Loi concernant l'acquisition du chemin de fer de Témiscouata.

Le ministre des Transports, l'honorable Lionel Chevrier, assiste à la séance en sa qualité d'initiateur du bill.

M. S. W. Fairweather est appelé. Il fait une déclaration et est interrogé sur le sujet. M. G. B. Rosevear aide le témoin à répondre aux questions.

Les clauses 1 et 2, l'annexe et le titre sont adoptés.

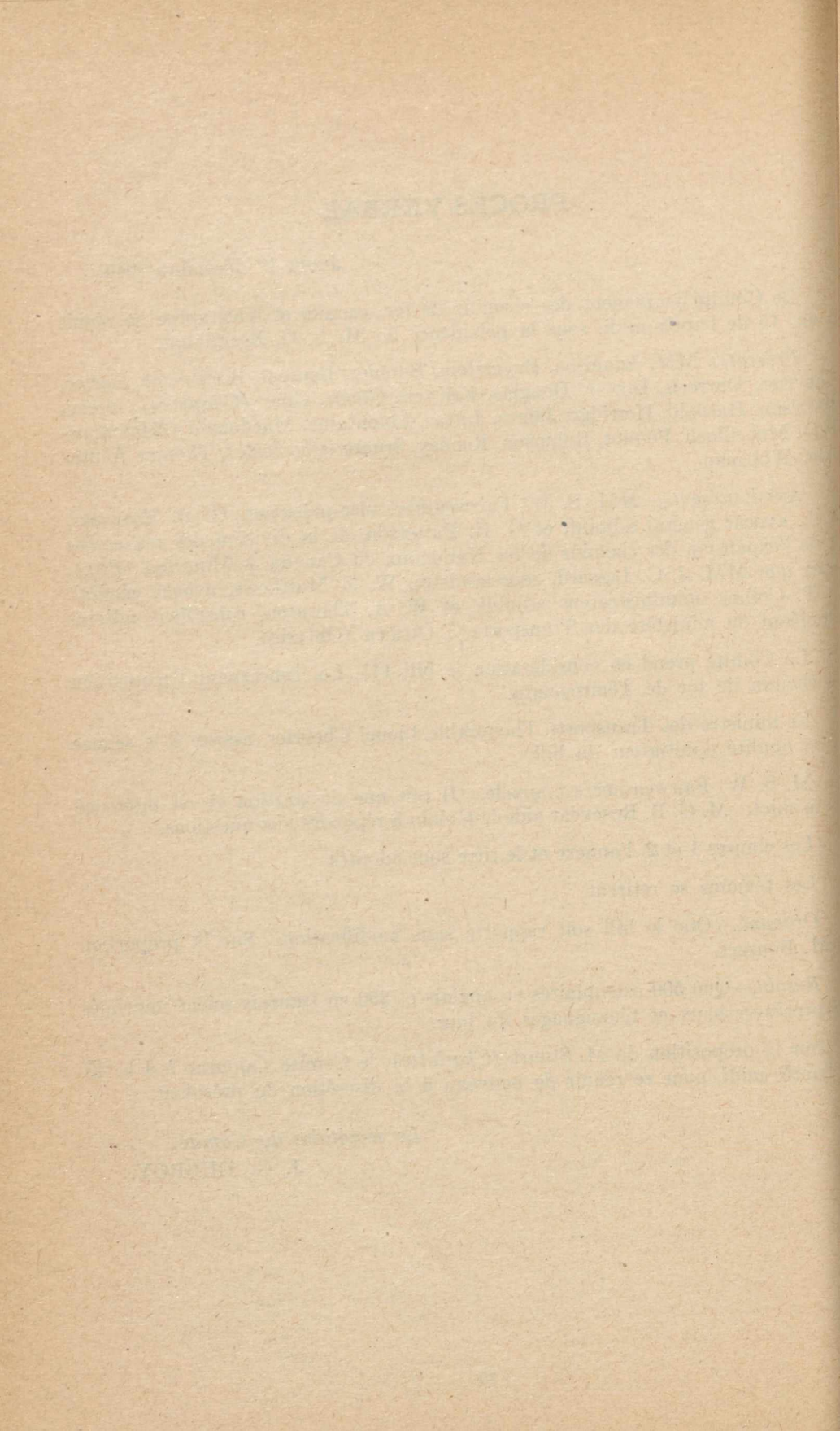
Les témoins se retirent.

Ordonné,—Que le bill soit rapporté sans modification. Sur la proposition de M. Bourget.

Résolu,—Que 500 exemplaires en anglais et 250 en français soient imprimés des procès-verbaux et témoignages du jour.

Sur la proposition de M. Stuart (*Charlotte*), le Comité s'ajourne à 4 h. 45 de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
J. G. DUBROY.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 1^{er} décembre 1949.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 4 h. 15 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous allons maintenant prendre en considération le bill 145, Loi concernant l'acquisition du chemin de fer de Témiscouata.

Nous avons ici aujourd'hui M. S. W. Fairweather, vice-président de la division des recherches et de l'expansion des chemins de fer Nationaux, et M. Rosevear, c.r., avocat de ces chemins de fer.

Vous plait-il d'entendre M. Fairweather exposer les principes généraux devant régir, l'acquisition du chemin de fer en question et l'adoption du bill à l'étude? Si tel est votre désir, je vais appeler M. Fairweather et lui demander de porter la parole sur le sujet.

M. FAIRWEATHER: Monsieur le président, j'avais vraiment cru comprendre que les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada comparaissent pour répondre aux questions que vous voudriez poser quant aux négociations faites en vue de l'acquisition du chemin de fer de Témiscouata par le gouvernement,—questions sur l'état des biens, le mode d'exploitation, et autres points analogues. Cependant, en apprenant du Ministre qu'une décision était déjà adoptée par rapport à l'acquisition de cette propriété, et que l'on comptait sur les chemins de fer Nationaux pour agir comme acquéreurs en l'occurrence, nous nous sommes abouchés avec les porteurs d'obligations et avons enfin obtenu qu'ils acceptent une offre particulière, laquelle offre est incorporée dans le bill.

Je puis dire qu'à mon avis le prix est juste et qu'il représente réellement la valeur liquide des biens en cause. En somme, le prix fixé correspond à la valeur de réforme du matériel et à l'actif réalisable. D'une manière générale, je ne vois pas ce que je pourrais ajouter.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous prêts à prendre le bill en considération, ou voulez-vous entendre M. Rosevear?

M. GREEN: Entendons M. Rosevear?

L'hon. M. CHEVRIER: Je doute que M. Rosevear puisse nous dire encore beaucoup de choses. Il est l'avocat, et du point de vue juridique, je suppose qu'il peut nous expliquer la situation pour ce qui est de l'accord. Le domaine de l'économie relève de M. Fairweather.

M. GREEN: M. Fairweather peut-il nous faire part des projets des chemins de fer Nationaux par rapport au chemin de fer de Témiscouata?

L'hon. M. CHEVRIER: Il le peut sans doute, mais n'oubliez pas ma déclaration aux fins du compte rendu: quelle que soit l'intention des chemins de fer Nationaux, ils devront déboursier environ \$1,100,000 pour réaliser ces projets. Si vous le désirez, M. Fairweather pourra peut-être élucider ce point.

M. FAIRWEATHER: Je dirai seulement qu'une fois en possession des biens en cause, les chemins de fer Nationaux du Canada les administreront avec la plus grande prudence. La propriété laisse certainement fort à désirer, et pour en faire un embranchement convenable, il faudra, selon toutes prévisions, dépenser beaucoup plus d'un million. Cet argent servira en partie à améliorer la plateforme des terrassements,—le ballast est très endommagé; en partie à renouveler les traverses abîmées au point de n'être plus utilisables; et en partie à remettre en état les rails et les ponts. Les ponts de cette voie avaient été érigés en vue de supporter un matériel de traction léger; ils devront être reconstruits pour pouvoir supporter, non pas nos plus grosses locomotives mais du moins des locomotives convenant à une voie de cette importance. Les locomotives actuelles ont un effort de traction de 20,000 livres, et nous voulons en faire circuler qui auront un effort de traction d'environ 35,000 livres. C'est dire qu'il nous faudrait renforcer les ponts. Pour ce qui est du service, nous donnerons le rendement exigé par le trafic, et verrons ce qu'il convient et importe de donner.

Le PRÉSIDENT: Même avec la diésélisation, il faudrait des ponts plus solides?

M. FAIRWEATHER: Oui, de fait, pour ce qui est des ponts, la diésélisation poserait un problème encore plus complexe. Les locomotives Diésel pèsent davantage, tout en fournissant le même effort de traction.

M. HATFIELD: Puis-je savoir si l'on va dépenser de l'argent pour redresser la ligne? On dit que c'est la voie la plus tortueuse au monde.

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur. Nous n'avons fait aucun plan pour redresser la ligne; les crédits seront affectés à l'amélioration du terre-plein existant, et le reste.

M. GREEN: M. Fairweather a parlé d'exploiter la ligne. Y a-t-il moyen de tenir pour cette ligne une comptabilité distincte de celle de votre réseau? Je vous le demande parce que, advenant des pertes à l'égard de ce chemin de fer, il semble injuste d'imputer ces dernières aux chemins de fer Nationaux du Canada. Serait-il possible que vous procédiez de manière que les pertes subies sur cette ligne ne figurent pas au bilan de tout votre réseau?

M. FAIRWEATHER: La chose pourrait se faire convenablement, je pense, et moyennant quelques frais. Il y aura un certain degré d'imprécision dans les chiffres, parce que l'on devra fractionner le coût de l'administration générale. Impossible, par exemple, d'insérer exactement quel sera le prix d'achat du charbon. Il faudra que notre société continue d'en faire l'acquisition. La comptabilité dont vous parlez pourrait être adoptée, mais non sans que cela ajoute à la complexité de la tâche et aussi aux frais. Mais, je le répète, nous pourrions procéder ainsi, si une décision du genre était prise.

L'hon. M. CHEVRIER: Dès que vous vous emparez d'une ligne et l'incorporez dans les chemins de fer Nationaux, il devient assez difficile de tenir des livres distincts?

M. FAIRWEATHER: Parfaitement, monsieur le Ministre. C'est difficile et il faudrait établir ce qu'on appelle la répartition proportionnelle. On devrait se servir plus ou moins de son jugement pour déterminer la part des frais communs à imputer au compte de cette compagnie. C'est à la fois difficile et coûteux.

M. GREEN: Combien la chose coûterait-elle?

M. FAIRWEATHER: Je ne puis dire au juste, mais vu l'importance de la ligne les frais seraient assez élevés. Il faudrait répartir proportionnellement tout

le trafic; ce qui veut dire qu'il faudrait répartir proportionnellement le montant de chaque lettre de voiture, afin d'arriver à une estimation aussi exacte que possible. La chose coûterait cher, mais je n'ose préciser combien.

M. HATFIELD: Les chemins de fer Nationaux se proposent-ils de prolonger cette voie de Connors jusqu'à celle qui va de Montréal à New-London, afin de transporter les marchandises expédiées des provinces Maritimes aux États-Unis? Actuellement, vous vous départissez de ces marchandises à Saint-Léonard?

M. FAIRWEATHER: Je n'ai pas bien saisi votre question.

M. HATFIELD: Les chemins de fer Nationaux se proposent-ils de prolonger cette voie de Connors aux États-Unis et au delà de façon qu'elle rejoigne la voie allant de Montréal ou de Richmond à New-London, afin de transporter les marchandises qui viennent des provinces Maritimes? Actuellement, les provinces Maritimes paient à peu près 20 p. 100 de plus sur les marchandises à destination des États-Unis que dans le cas de marchandises du Pacifique-Canadien expédiées du Nouveau-Brunswick aux États-Unis.

M. FAIRWEATHER: Je ne sais rien de tels plans.

M. HATFIELD: Vous n'avez pas de projets pour cette voie?

M. FAIRWEATHER: Je n'en connais pas, mais je tiens à signaler qu'en réalité cet embranchement se raccorde au chemin de fer Transcontinental National à Edmundston.

M. HATFIELD: En effet.

M. FAIRWEATHER: Il y a une autre voie tout aussi rapide qui vient de Montréal.

M. HATFIELD: Cette dernière ne va pas jusque dans le Sud des États-Unis?

M. FAIRWEATHER: Oui, tout à fait aussi rapide.

M. HATFIELD: Pourquoi ne remettez-vous pas les marchandises au Transcontinental à Edmundston?

M. FAIRWEATHER: Une proportion considérable des marchandises est ainsi remise.

M. HATFIELD: Pourquoi remettre une partie quelconque des marchandises à Saint-Léonard?

M. FAIRWEATHER: L'expéditeur décide du parcours. Le champ est libre et l'expéditeur décide de la voie d'expédition des marchandises. Une simple remarque: nous obtenons la plus longue distance possible de transport sur chaque livre de marchandises, et cela représente un trafic considérable.

M. HATFIELD: Pourquoi les expéditeurs de l'Île du Prince-Édouard qui envoient des marchandises dans le Sud des États-Unis—et non dans l'Ouest—sont-ils obligés de payer 10 et 20 p. 100 de plus que les expéditeurs du Nouveau-Brunswick ne paient à bord du Pacifique Canadien?

Le PRÉSIDENT: Pour dire le vrai, je ne crois pas opportun de poser cette question à M. Fairweather. Cela n'a rien à voir aux tarifs.

M. HATFIELD: On a des projets d'une voie en ces régions.

Le PRÉSIDENT: Si nous voyions le pays que traverse cette voie, cela nous aiderait peut-être, du moins à quelques-uns d'entre nous.

M. FAIRWEATHER: Cette voie ferrée va de Rivière-du-Loup à Edmundston, et traverse l'extrémité des monts Apalaches. Elle rejoint à Edmundston, et aussi à Rivière-du-Loup, les chemins de fer Nationaux du Canada. Il y a un embran-

chement qui relie Edmundston à Connors. Une partie de cette voie, celle d'Edmundston à Baker-Brook, a été abandonnée, et les droits de roulage ont été concédés au Témiscouata, sur les voies du Transcontinental National, entre Baker-Brook et Connors. Cette partie de la ligne s'étend maintenant d'Edmundston à Rivière-du-Loup et de Baker-Brook à Connors. A Edmundston, elle rejoint le Transcontinental—la ligne rouge que voici—et qui va jusqu'à Québec; puis, l'ancien Intercolonial, entre Saint-Hyacinthe et Montréal. Le trafic dirigé sur des centres des États-Unis serait chargé à bord du *Central Vermont Railway*, à cet endroit-ci. Voici les principales voies que suivraient les marchandises.

Je l'ai dit, et vous pouvez le constater, cette route est déjà aussi abrégée que possible. Elle pénètre assez avant dans les États-Unis, et voilà le choix de parcours existant.

M. HATFIELD: Les gouvernements des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick ont-ils subventionné de façon quelconque la construction de cette ligne?

M. FAIRWEATHER: Je crois qu'on a fait l'historique de ces subventions; des subventions furent accordées.

M. HATFIELD: Quelle somme représentaient-elles? S'agissait-il de subventions en terrains ou en espèces?

M. FAIRWEATHER: Je pense que le chemin de fer a reçu et des terres et de l'argent liquide.

M. HATFIELD: Sans doute reçut-il surtout des terres; voilà pourquoi la voie est si tortueuse.

M. FAIRWEATHER: Il y a très longtemps de cela et, maintenant, la propriété ne consiste que du chemin de fer.

M. HATFIELD: Oui, mais le chemin de fer a-t-il des obligations envers les gouvernements provinciaux?

M. FAIRWEATHER: M. Rosevear m'affirme qu'il n'existe pas d'obligations à sa connaissance.

M. HATFIELD: Que sont devenues les terres que les gouvernements provinciaux avaient données comme subventions? Ont-elles été vendues?

M. FAIRWEATHER: Il existe, je pense, un acte de leur vente.

M. FOLLWELL: Si j'ai bien compris les déclarations de M. Fairweather, les chemins de fer Nationaux du Canada se proposent de donner à cette ligne ferroviaire—voie ferrée et ponts—une résistance suffisante pour qu'elle puisse porter un matériel lourd et qu'on y fasse rouler les plus lourdes locomotives.

M. FAIRWEATHER: Je n'ai pas dit tout à fait cela. J'ai dit que nous renforcerions les ponts afin qu'ils puissent porter des locomotives plus puissantes que les présents ponts ne peuvent le faire. Je doute que nous construisions des ponts susceptibles de soutenir les plus lourdes. Je doute que cette ligne nous paraisse propre au mouvement des plus puissants véhicules. J'ai dit que les ponts actuels étaient en mesure de supporter des locomotives exerçant un effort de traction de 20,000 livres, et que nous les renforcerions probablement au point de pouvoir y engager une locomotive ayant un effort de traction de 35,000 livres. Pour vous situer, j'ajouterai que notre véhicule le plus puissant est une locomotive ayant un effort de traction de 65,000 livres. J'ai parlé d'un effort de traction maximum de 35,000 livres, et vous saisissez alors les rapports.

M. FOLLWELL: Vous n'y achemineriez pas les locomotives ayant un effort de traction de 65,000 livrés?

M. FAIRWEATHER: Non, non. Nous nous contenterions de locomotives du type consolidation, ou si vous voulez, de locomotives de 1,000 chevaux-vapeur.

M. GREEN: Quelle concurrence ce chemin de fer a-t-il dû affronter en matière de transport routier?

M. FAIRWEATHER: Une concurrence qui l'a à peu près ruiné. Le chemin de fer n'avait jamais rien rapporté d'appréciable contre sa dette fondée, et il fit banqueroute en proportion; mais il essayait de se maintenir et de donner quelques recettes tant que la concurrence routière ne devint pas aigüe. Par la grande route s'achemina alors absolument tout le trafic de valeur, ce qui ne laissa à transporter par rail que les chargements de catégorie inférieure—bois à pâte, bois de chauffage, dosses, bois d'œuvre et petites quantités de charbon expédiées vers l'intérieur. Toutes les marchandises de valeur et aussi les voyageurs circulaient par voie de la route. Voilà pourquoi le chemin de fer se trouva en si mauvaise posture financière à partir de 1930 et dut être aidé.

M. GREEN: Cet état de choses a-t-il empiré ou s'est-il amélioré?

M. FAIRWEATHER: Il a beaucoup empiré; on n'avait autrefois là-bas qu'une route de gravier, mais aujourd'hui les provinces ont fini ou presque fini d'en paver une. La situation est telle que ce chemin de fer ne transporte plus de voyageurs du tout, si ce n'est à bord de trains mixtes. Il n'y a presque plus de trafic de première classe. Celui qu'on achemine par cette voie consiste presque exclusivement en des chargements de marchandises de peu de valeur telles que poteaux, bois en grume, dosses et bois à pâte.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à passer à la clause 1?

M. GREEN: J'aimerais approfondir la question du contrat même. Apparemment, l'acquisition se fera des porteurs d'obligations, et je me demande si l'un des fonctionnaires ne pourrait pas nous renseigner sur les actions? Qu'advient-il des actions ordinaires?

L'hon. M. CHEVRIER: M. Rosevear pourrait vous répondre, mais si vous lisez le contrat, vous verrez que ce point est amplement élucidé. Une des anciennes lois portait que, pourvu qu'à une réunion dûment autorisée la majorité des actionnaires ou des obligataires approuvât la vente, il serait légalement permis de vendre la propriété au gouvernement. Cela est contenu dans plusieurs des clauses du bill qui commencent par le mot "Attendu".

M. GREEN: Tous les obligataires ont-ils consenti à cette vente, ou n'y a-t-il eu qu'une simple majorité?

L'hon. M. CHEVRIER: Tous sauf un, je pense.

M. ROSEVEAR: Monsieur le président, messieurs,

Il y a plusieurs années, les obligataires se sont constitués en comité à Londres aux fins précises de contourner la difficulté qui surgirait si les obligations étaient dispersées entre un grand nombre de personnes. Ce comité détient actuellement toutes les obligations du chemin de fer Témiscouata sauf 100 livres sterling, dont on n'a pu découvrir le propriétaire. Pour ce qui est de ces 100 livres, le certificat qui représente la somme en question sera déposé chez le mandataire des porteurs d'obligations et retenu indéfiniment, de même que les

espèces nécessaires pour régler le compte de la personne en cause, si jamais elle se présente. Je puis dire qu'à l'égard des obligataires le comité de Londres a pleins pouvoirs de négocier les titres et de vendre le chemin de fer.

M. GREEN: Que deviennent dans tout cela les actionnaires?

M. ROSEVEAR: Les actionnaires n'ont pas montré d'intérêt à la chose et on ne les a pas vus depuis plus de quarante ans. En 1908, une circulaire fut envoyée par le comité des obligataires de Londres pour les mettre au courant des problèmes d'exploitation du chemin de fer, mais il n'y eut aucun transfert d'actions dans les livres. Un seul certificat d'actions fut délivré, et ce à des initiateurs de Londres qui ont cessé d'être depuis au moins vingt à trente ans. Personne ne sait ce qu'ils sont devenus. Depuis plus de quarante ans, les actionnaires n'ont jamais montré le moindre intérêt à l'entreprise.

Je me dois peut-être d'ajouter qu'une annonce fut dûment insérée dans le *Times* de Londres et la *Gazette du Canada*, en conformité de la loi, pour faire part à tous de la tenue d'une assemblée générale, afin que les personnes qui voudraient assister à la séance et prendre intérêt à la chose eussent au moins l'occasion d'en connaître la date par les journaux.

M. GREEN: S'agit-il d'une réunion générale des porteurs d'obligations?

M. ROSEVEAR: Une réunion générale des obligataires et des actionnaires. Voilà comment avis fut donné de la séance. Je le répète, nous savons qu'en fait la compagnie en faveur de laquelle le certificat d'actions avait été délivré n'existait plus depuis au moins vingt ans. Nous ignorons ce qu'il est advenu des gens qui y étaient autrefois intéressés. Quant aux autres actionnaires, ils dorment tous de leur dernier sommeil et sont bien oubliés maintenant.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser une question? L'ancienne loi ne prévoyait-elle pas la forclusion des actionnaires?

M. ROSEVEAR: Oui. Je puis dire qu'en 1904 les obligataires du Témiscouata se présentèrent au Parlement et obtinrent une loi qui leur conférait le pouvoir de vendre le chemin de fer à la Couronne; ils devaient se conformer pour cela à une procédure déterminée. La loi parle d'"une assemblée générale spéciale des actionnaires et des porteurs d'obligations". Or les juristes ont déclaré que l'assemblée générale spéciale était parfaitement légale même si aucun actionnaire n'y assistait, parce que la loi parle d'"une assemblée des actionnaires et des porteurs d'obligations", mais, afin d'être bien sûrs de notre affaire, et pour prendre toutes les précautions possible, nous sommes convenus de faire ratifier le contrat en cause par le Parlement—du moins nous sollicitons l'approbation du Parlement.

M. GREEN: Quelle protection avez-vous contre les anciens intéressés qui pourraient se remontrer, d'ici un ou cinq ans?

M. ROSEVEAR: Tout ce que je puis répondre, c'est que les avocats du chemin de fer de Témiscouata ont déclaré que, si la loi est adoptée dans sa forme actuelle, de telles revendications n'ont plus leur raison d'être.

M. GREEN: Est-ce aussi là l'opinion des avocats des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. ROSEVEAR: Précisément.

M. ADAMSON: Je constate que dans la loi vous êtes convenus de rembourser les obligataires au taux courant—voulez-vous dire au taux courant de la dévaluation?

M. ROSEVEAR: Non, nous sommes convenus de rembourser les obligataires en dollars canadiens au taux courant du change. En d'autres termes, ils recevraient \$480,000. Ils pourront ensuite convertir ce montant dans le nombre de livres qu'autant de dollars sont susceptibles d'acheter.

M. ADAMSON: La loi porte quelque part une certaine date, qui était avant la dévaluation?

Le PRÉSIDENT: Cela figure à l'article 2.

M. ADAMSON: Une question seulement. J'aimerais savoir si les obligataires recevront \$2.80 la livre sterling ou \$4.03. Ils toucheront probablement \$4.03.

M. ROSEVEAR: Oui.

M. GREEN: Combien des \$480,000 est pour le fonds de commerce?

M. ROSEVEAR: Rien du tout. Les \$480,000 représentent la valeur des biens—leur valeur de réforme, en plus de certain actif courant que détient la compagnie sous forme d'obligations du Dominion du Canada, et de quelques espèces liquides. De fait, pour ce qui est du prix, je pense qu'un excellent contrat a été conclu avec les porteurs d'obligations.

M. GREEN: Comment a-t-il été pourvu aux valeurs passives? Y a-t-il des dettes en souffrance?

M. ROSEVEAR: Permettez que je m'explique. Dès que les porteurs d'obligations de Londres acceptèrent l'offre qui leur était faite, ils furent convenus, de même que la compagnie—car il existe une différence entre la compagnie et les porteurs d'obligations, bien que ces derniers régissent la compagnie,—ils furent convenus, dis-je, de s'en remettre aux soins d'un administrateur nommé par les chemins de fer Nationaux. Depuis le 1^{er} septembre de l'année en cours, un administrateur des chemins de fer Nationaux surveille là-bas les dépenses du chemin de fer de Témiscouata. Avant le 1^{er} septembre, nous savions ce qu'était l'actif et ce qu'étaient leurs titres. Depuis lors, notre administrateur certifiera que seuls des frais d'exploitation des biens ont été subis. Cela répond-il à votre question?

M. GREEN: Il s'agit du cinquième paragraphe du contrat.

Le PRÉSIDENT: Nous prenons un peu trop d'avance. Posons plutôt cette question quand le moment sera venu.

M. ADAMSON: Je tiens à poser une autre question d'ordre général. Le chemin de fer en cause ne traverse aucun des terrains où les prospecteurs recherchent actuellement du cuivre ou de l'huile? C'est trop loin à l'ouest? Les ressources susmentionnées se trouvent toutes en Gaspésie?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. ADAMSON: Ce sol n'a rien à voir avec le rocher précambrien?

M. FAIRWEATHER: En réalité, il s'y trouve un noyau de l'ancienne composition des Apalaches, et le chemin de fer passe exactement au-dessus de ce noyau. Tout ce que je puis dire des perspectives minéralogiques est qu'aucune découverte importante n'a encore été faite dans la région. Peut-être y en aura-t-il, mais jusqu'ici rien n'a été découvert là-bas, et je ne sais pas que des prospecteurs y soient actuellement à l'œuvre. Autant que l'on puisse voir, la valeur économique du territoire est agricole et forestière.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à voter sur la clause première? La clause première est-elle adoptée?

Adoptée.

Clause 2?

Adoptée.

Je crois que M. Green a une question à poser sur l'annexe.

M. GREEN: D'après la première clause du contrat, y a-t-il d'autres charges que cette émission d'obligations?

M. ROSEVEAR: Il n'y en a pas d'autres. Nous avons fouillé les livres et n'avons pu en découvrir. Les mesures juridiques requises seront prises avant le versement du prix d'achat, pour que nous soyons sûrs que la propriété est bien franche d'hypothèque. Les obligations mêmes nous seront remises et, en temps opportun, devront être détruites. En réalité, nous entrerons en possession de tout ce qui fut la propriété du chemin de fer de Témiscouata.

M. HATFIELD: Veuillez nous dire quelle proportion des marchandises était autrefois transférée du Témiscouata aux chemins de fer Nationaux à Edmundston, et quelle proportion était transférée au Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Nous ne pouvons le dire avec précision. Mais je crois juste d'estimer au quart ou au tiers du volume global les marchandises qui étaient chargées à bord du Pacifique-Canadien, et aux deux tiers ou aux trois quarts celles qui étaient chargées à bord des chemins de fer Nationaux.

M. HATFIELD: Les recettes proviennent en grande partie des chargements de bois d'œuvre?

M. FAIRWEATHER: Les recettes proviennent en grande partie du transport des produits forestiers.

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

M. GREEN: Clause 5 du contrat de vente:

Le Gouvernement assume les exigibilités de la Compagnie de Témiscouata, ainsi que les réclamations légales des tiers et des employés contre ladite compagnie, à la date de ratification et de confirmation du présent contrat...

Qu'est-ce que cela embrasse?

Le PRÉSIDENT: A quelle page se trouve cette stipulation?

M. GREEN: Au haut de la page 5.

M. ROSEVEAR: "Le Gouvernement assume les exigibilités." Cela signifie naturellement les exigibilités courantes d'exploitation des biens tels que comptes de combustible et toutes les valeurs passives qui existent à la date où nous prenons possession. Du même coup, cependant, nous encaissons toutes les espèces liquides et obligations en la possession de la compagnie. "Ainsi que les réclamations légales des tiers et des employés." Cela prévoit le cas où il y aurait des réclamations à acquitter pour dommages ou accidents. En l'occurrence, je dois expliquer que nous ne pouvons conclure une entente avec les porteurs d'obligations tant que nous sommes incapables de leur offrir un prix stable: les obligataires en effet tinrent une réunion et furent obligés de dire à leurs porteurs de titres ce que ces derniers allaient recevoir. Force nous fut alors d'ajourner la chose à une certaine date. Vous pouvez donc nous verser tout l'argent, toutes vos obligations et tout votre actif; en retour, nous acquitterons les exigibilités et les réclamations de tiers qui n'auront pas été payées. Enfin, pour ce qui est du mot "employés", les porteurs d'obligations s'inquiétèrent bien un peu de ce que les employés eussent quelque droit de recours contre la compagnie. Vous avez remarqué le mot "légales"; naturellement, une réclamation qui n'est pas légale n'est pas admise.

M. GREEN: Savez-vous s'il y a de telles exigibilités ou réclamations?

M. ROSEVEAR: Nos vérificateurs sont à l'œuvre depuis le 1^{er} septembre, et je crois qu'à la date du 31 août ils nous ont fait rapport. M. Fairweather a sur lui le document en question; peut-être alors est-ce à lui de vous répondre.

M. FAIRWEATHER: Voici les exigibilités courantes qui figurent sur le bilan certifié du 31 août 1949; arriéré de salaires, \$9,363; comptes de transport, \$2,345; divers, \$16,803; intérêt accumulé ou non réclamé sur les obligations hypothécaires de consolidation à revenu conditionnel, \$2,087; total, \$30,598.

M. GREEN: Y eut-il des réclamations légales?

M. FAIRWEATHER: Voilà la seule valeur passive qui figure dans l'état dont j'ai donné lecture. Les seules autres dettes indiquées sont les exigibilités que comportent le capital-actions et les obligations hypothécaires de consolidation à revenu conditionnel en voie d'acquisition.

L'hon. M. CHEVRIER: Pendant que vous en êtes sur ce chapitre, veuillez verser au compte rendu un état de l'actif courant?

M. FAIRWEATHER: L'actif courant est le suivant: Espèces liquides au Canada, \$26,203; espèces liquides à Londres, \$1,594; comptes de transport à recevoir, \$15,744; comptes divers à recevoir, \$10,931; matériel et approvisionnements, \$99,510. Je crois devoir ajouter, monsieur le Ministre, qu'il y a aussi en caisse, au Canada, \$100,000 d'obligations du Dominion du Canada, plus un autre \$19,000 d'obligations, et au trésor de Londres, \$2,392; toutes ces valeurs deviennent la propriété du gouvernement, qui se rend acquéreur des biens.

L'hon. M. CHEVRIER: Il existe donc à la colonne de l'actif une somme approximative de \$275,000.

M. FAIRWEATHER: Un montant d'environ \$275,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Contre \$30,000 à la colonne du passif.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. McCULLOCH: L'argent détenu à Londres est-il en livres sterling ou en dollars?

M. FAIRWEATHER: Il est inscrit au chiffre de 500 livres, puis, dans le bilan, il figure comme étant de \$2,392. Voilà comment le comptable a porté cette inscription dans ses livres.

M. RILEY: M. Fairweather voudrait-il nous expliquer quelles dispositions ont été ou seront prises à l'égard des employés du présent chemin de fer de Témiscouata.

M. FAIRWEATHER: Dès que ces biens seront en la possession des chemins de fer Nationaux du Canada, les hommes deviendront employés des chemins de fer Nationaux et, comme tels, auront tous les droits, privilèges et obligations des employés des chemins de fer Nationaux.

M. RILEY: Leurs années de service dans les cadres du personnel des chemins de fer Nationaux remonteront-elles à la date de l'entrée initiale de ces hommes à l'emploi du chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: La question n'a pas encore été tranchée, mais je puis dire que leur ancienneté sera certainement respectée dans ce qu'on appelle le territoire statutaire,—c'est-à-dire dans le territoire où ils travaillaient. Leur ancienneté remontera à leur date initiale d'emploi. Il reste toutefois à déterminer quelle ancienneté leur sera reconnue sur un pied régional.

Le PRÉSIDENT: L'annexe est-elle adoptée?

Adoptée.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill?

Adopté.

Nous avons oublié un point. L'appendice explicatif figure à la page 7. Je ne crois pas que nous devions adopter cet appendice séparément. Combien d'exemplaires allons-nous imprimer du compte rendu? Je propose cinq cents en anglais et deux cent cinquante en français, à moins d'avis contraire. Cela vous plaît-il?

Adopté.

M. POULIOT: Je vous remercie beaucoup. Vous travaillez dans l'intérêt public; et, pour employer l'expression de la revue des chemins de fer, "Le Témiscouata sert fièrement et bien."

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'ordre du jour est épuisé.

Le Comité s'ajourne.

Reli6 par
Harpel's Press Co-operative
Gardönvale

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00547 591 1