



J  
103  
H72  
1944/45  
C44  
A4

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

DATE	NAME - NOM









SESSION DE 1944  
CHAMBRE DES COMMUNES  
COMITÉ PERMANENT  
DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

---

## PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

---

SÉANCE DU LUNDI 27 MARS 1944

---

Rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada (1943)

### TÉMOINS :

- L'honorable C. D. Howe, ministre des Munitions et approvisionnements;  
M. H. J. Symington, K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada;  
M. W. F. English, vice-président adjoint des Lignes aériennes Trans-Canada;  
M. T. H. Cooper, contrôleur du Canadien-National et des Lignes aériennes Trans-Canada;  
Le commandant C. P. Edwards, O.B.E., sous-ministre des Transports.



## ORDRES DE RENVOI

Le MARDI 1er février 1944.

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

*Approuvé.*

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

*Ordonné*,—Que le Comité permanent des chemins de fer que l'Etat possède, exploite et contrôle, soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

*Approuvé.*

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le LUNDI 20 mars 1944.

*Ordonné*,—Que le rapport annuel des directeurs des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1943, déposé aujourd'hui, soit transmis audit Comité.

*Approuvé.*

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE,

Le MARDI 21 mars 1944.

*Ordonné*,—Que les rapports suivants:

Rapport annuel du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1943;

Rapport annuel des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1943;

Rapport annuel relatif au fonds de garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1943;

soient transmis audit Comité, avec les item suivants du budget des dépenses pour l'année 1944-45:

Vote N° 387—Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.—Chemins de fer nationaux canadiens.

Vote N° 388—Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.—Chemins de fer autres que le Canadien-National.

Vote N° 408—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*. —Aide financière.

Vote N° 409—Bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Edouard.—Déficit, 1944.

*Approuvé*.

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le VENDREDI 24 mars 1944.

*Ordonné*,—Que le rapport de la maison George A. Touche et Compagnie, vérificateurs des comptes du réseau des Chemins de fer nationaux canadiens, du Trust des titres du Canadien-National, des lignes aériennes Trans-Canada et des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1943, ainsi que le budget financier des Chemins de fer nationaux et des *Canadian National (West Indies) Steamship Limited*, pour l'année civile 1944, soient transmis audit Comité.

*Approuvé*.

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le LUNDI 27 mars 1944.

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

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

*Ordonné*,—Que son quorum soit réduit de 12 à 8 membres.

*Ordonné*,—Que le nom de M. Hanson (*York-Sunbury*) soit substitué à celui de M. Hazen comme membre dudit Comité.

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le LUNDI 27 mars 1944.

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

## PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.

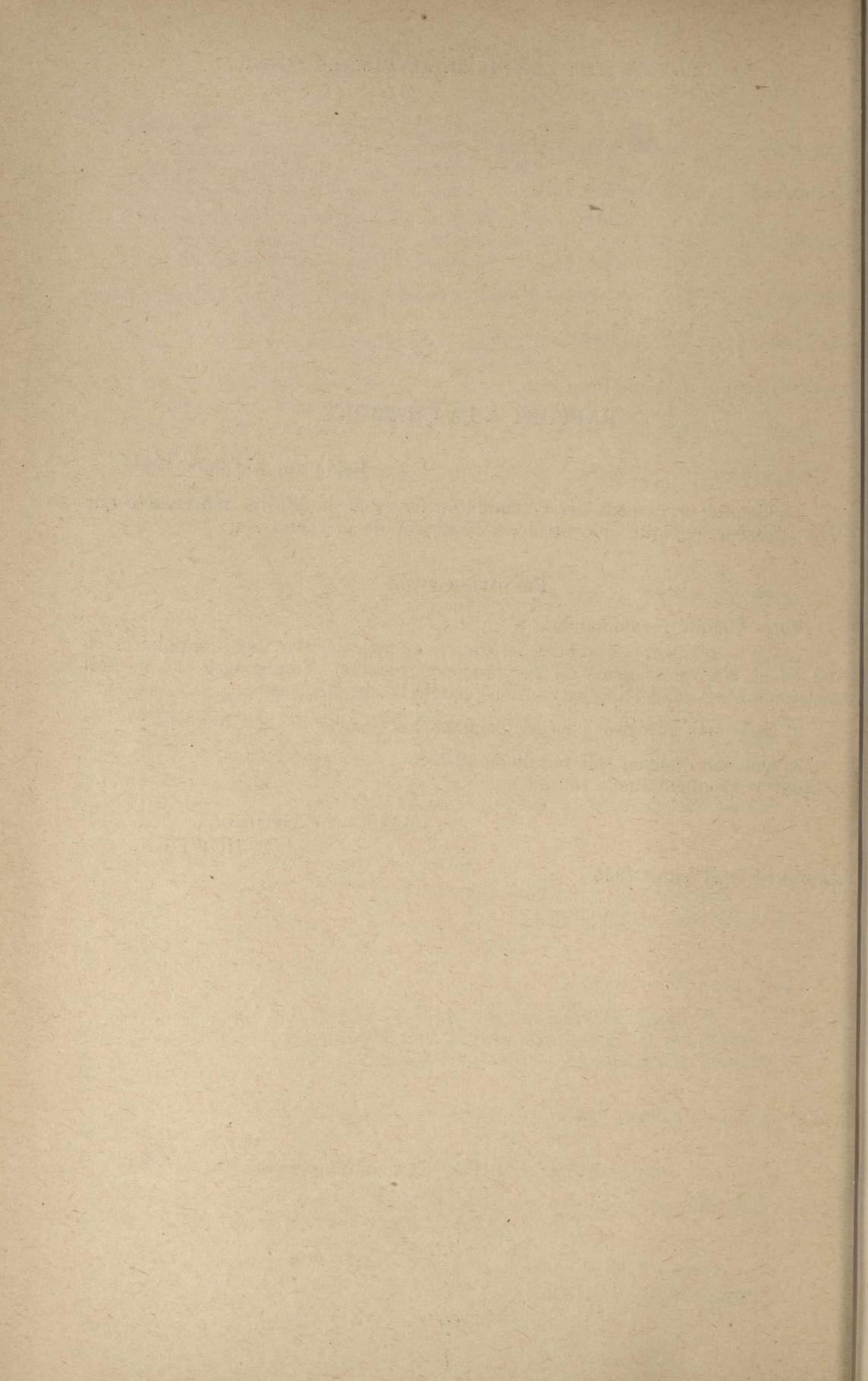
2. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

3. Que son quorum soit réduit de 12 à 8.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
J. P. HOWDEN.

*Approuvé le 27 mars 1944.*



## PROCÈS-VERBAUX

LUNDI le 27 mars 1944.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

*Membres présents:* MM. Emmerson, Hanson, (*Skeena*), Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Michaud, Nicholson, Parent, Sanderson, Shaw et Sissons (12).

L'honorable M. C. D. Howe, ministre des Munitions et approvisionnements, est présent.

Le Comité décide de demander l'autorisation de faire imprimer ses procès-verbaux et témoignages, de siéger pendant les séances de la Chambre et de réduire son quorum.

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

*Résolu*,—Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la proposition de M. McCulloch, appuyé par M. Parent, il est

*Résolu*,—Que le Comité demande l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

*Résolu*,—Que le Comité soit autorisé à réduire son quorum de 12 à 8 membres.

On convient d'aborder en premier lieu l'étude du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1943.

M. J. H. Symington, K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada est appelé. Il lit son rapport et est interrogé à ce sujet. Le témoin est aidé de M. W. English, vice-président adjoint, de M. T. H. Cooper, contrôleur du Canadien-National et des Lignes aériennes Trans-Canada, et de M. S. May, vérificateur du C.-N. et des L.A.T.C.

Sur la proposition de M. Nicholson et du consentement unanime du Comité, on permet à M. Hanson (*York-Sunbury*) d'interroger les témoins.

On interroge M. Howe sur l'exploitation des L.A.T.C. et sur les questions qui s'y rattachent. Il est assisté du commandant C. P. Edwards, sous-ministre des Transports.

M. Symington lit un exposé supplémentaire concernant les recettes et les dépenses d'exploitation.

Le témoin est congédié.

A 12 h. 55 de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à quatre heures.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle reprend la séance à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

*Membres présents:* MM. Donnelly, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Hanson, (*York-Sunbury*), Harris (*Danforth*), Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Michaud, Nicholson, Parent, Sanderson et Sissons (14).

M. H. J. Symington est rappelé et son interrogatoire est repris.

MM. T. H. Cooper et W. English sont aussi appelés et répondent à certaines questions. Ils sont congédiés.

M. Nicholson propose de faire venir un fonctionnaire du ministère des Postes pour le faire témoigner sur les taux du courrier aérien des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

Le commandant C. P. Edwards est appelé et répond à certaines questions relatives au ministère des Transports. Il consent à déposer les données suivantes:

1. Les arrêtés en conseil concernant certaines routes aériennes.

2. Un état des demandes d'obtention de licences et de cessions de services aériens faites par les lignes aériennes du P.-C. avec les dates de ces demandes.

On demande aussi à la Commission des transports des renseignements sur les taux du transport des voyageurs, des messageries et du courrier.

M. Symington produit un état du personnel d'Air-Canada et il est interrogé à ce sujet.

A la demande de M. Hanson (*York-Sunbury*), le témoin dépose un état sur le personnel d'Air-Canada indiquant les traitements que touchent ses diverses classes.

*Ordonné*,—Que l'état ci-dessus soit imprimé en tant qu'appendice. (*Voir l'appendice A aux procès-verbaux et témoignages de la présente séance*).

L'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada ayant pris fin, il est adopté sur la proposition de M. McCulloch, et M. Symington est congédié.

A six heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 28 mars à 4 heures de l'après-midi.

*Le secrétaire du Comité,*  
ANTONIO PLOUFFE.

## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 27 mars 1944.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons un quorum et je crois que nous devrions nous mettre à l'œuvre. Puis-je faire observer aux membres du Comité que ce sont eux qui dirigent effectivement les délibérations et il leur appartient de décider ce que nous allons faire. Tous les membres savent que plusieurs comités institués par la Chambre siègent actuellement. Il y a, je crois, peut-être trois questions qu'il conviendrait de régler dès le commencement. Tout d'abord, il y a la question de la réduction du quorum de ce Comité à un nombre commode. En deuxième lieu, je crois que nous devrions demander l'autorisation de faire imprimer nos délibérations, si cela agréé au Comité. Troisièmement, nous devons siéger pendant les séances de la Chambre, et il nous faudra obtenir la permission à cette fin. Que désirez-vous, messieurs?

M. HANSON (*Skeena*): Je propose, monsieur le président, que nous demandions l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de nos procès-verbaux.

M. MAYBANK: J'appuie cette proposition.

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Puis, nous devons demander l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre.

M. McCULLOCH: Je propose une résolution à cet effet.

M. PARENT: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Le règlement n'exige pas que la résolution soit appuyée. Qu'en décidez-vous, messieurs?

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Puis, il y a la troisième question, que le Comité soit autorisé à réduire le quorum à un certain nombre de membres. Quelle décision le Comité désire-t-il prendre à ce sujet?

M. JACKMAN: Combien de membres le Comité compte-t-il et quel nombre constitue le quorum actuel?

Le PRÉSIDENT: Je crois que douze membres constituent le quorum.

M. JACKMAN: Sur combien?

Le SECRÉTAIRE: Vingt-trois.

M. MAYBANK: A quel chiffre s'établissait le quorum l'an dernier?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous l'avons réduit à huit membres afin de faciliter le travail.

M. MAYBANK: Nous ferions aussi bien de demander que le quorum soit le même que les années précédentes.

M. PARENT: Il y a tant de comités qui siègent actuellement qu'il est parfois difficile d'avoir un quorum quand le nombre est plus considérable.

M. McCULLOCH: Je propose que nous fixions le quorum à huit.

Le PRÉSIDENT: Qu'en décidez-vous, messieurs?

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, les autorités du chemin de fer et d'Air-Canada désirent que nous abordions l'étude du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada. Si cette proposition vous agréée, nous allons procéder de cette façon. En convenez-vous?

Quelques honorables DÉPUTÉS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il y a une autre question que nous devrions régler maintenant. Il s'agit d'obtenir l'autorisation de la Chambre de siéger pendant les séances de la Chambre. Advenant le cas où nous obtiendrions cette autorisation cet après-midi, le Comité désire-t-il que nous nous réunissions de nouveau à 3 h. 30 ou à 4 heures cet après-midi?

M. PARENT: Cela épargnerait le temps des officiers, et nous avons beaucoup de besogne à abattre. Je crois que nous devrions procéder de cette façon.

M. MAYBANK: Fixez la reprise de la séance à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Alors, c'est entendu. Il est convenu que nous nous réunirons à 4 heures si la Chambre approuve cette demande.

M. MAYBANK: Si la Chambre adopte la résolution?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous comptons parmi les personnes présentes ce matin M. H. J. Symington, K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada et d'autres officiers qui comparaisent au Comité à titre de témoins. Je suppose que nous suivrons le procédé habituel en faisant lire le rapport et en posant des questions de temps à autre.

M. JACKMAN: Il semble exister un léger malentendu dans les rangs de notre groupe. Nous,—c'est-à-dire, les Conservateurs-progressistes, comptons quatre membres dans le Comité, savoir, MM. Harris, Hazen, Jackman et Lockhart. Ces députés constituaient la représentation alors que M. Hanson était le leader du parti à la Chambre. L'an dernier, M. Hazen qui est présentement à l'hôpital, s'est retiré du Comité et M. Hanson y a été nommé. Je ne suis pas autorisé à parler officiellement au nom du parti, mais il n'y a pas eu que je sache de changement d'après lequel M. Hazen fut nommé de nouveau et le nom de M. Hanson rayé de la liste. Je suis porté à croire que ce qui s'est produit dans ce cas s'est produit dans le cas d'un autre comité. Ceux qui sont responsables de l'institution du Comité, quels qu'ils soient—probablement les deux whips, ou le whip libéral en tout cas—ont pris la vieille liste de l'année précédente, pas la liste de l'an dernier, et y ont inscrit leurs noms. Aussi, si vous le permettez, je voudrais faire cette déclaration et demander aussi que vous consentiez à ce que M. Hanson puisse, en attendant, prendre part aux délibérations de cette séance, car j'estime qu'il y a une erreur, bien que je ne sois pas autorisé officiellement à m'exprimer à ce sujet.

L'hon. M. MICHAUD: Nous remédierons à la chose en faisant adopter une résolution formelle par la Chambre cet après-midi.

M. JACKMAN: Je ne parle pas officiellement au nom du parti. Je n'ai pas entendu parler d'un changement, mais je crois que c'est ce qui est arrivé.

Le PRÉSIDENT: Ne nous méprenons pas à ce sujet. Proposez-vous que M. Hanson soit nommé permanemment membre du Comité en remplacement de M. Hazen?

M. JACKMAN: Je ne suis pas le maître de notre parti.

M. PARENT: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous ne savons pas ce que nous adoptons.

M. JACKMAN: Je propose que M. Hanson soit autorisé à prendre part aux délibérations du Comité.

L'hon. M. HANSON: Le whip libéral m'a dit il y a un instant que je n'étais pas membre du Comité. J'en fus fort surpris parce que j'ai été avisé de la tenue de cette séance.

L'hon. M. MICHAUD: Comme M. Jackman l'a fait observer, je crois qu'il s'agit d'une erreur de la part du whip.

L'hon. M. HANSON: Il se peut qu'une résolution a été adoptée à la Chambre le 17 mars dernier.

Le PRÉSIDENT: La résolution fut-elle mise aux voix?

L'hon. M. HANSON: Je n'ai souvenance de rien à ce sujet. J'ignore ce qui s'est passé.

Le PRÉSIDENT: La question pourrait être mise aux voix maintenant, si le parti le désire.

L'hon. M. HANSON: Je ne veux pas participer aux délibérations de ce Comité si ce n'est de la manière régulière.

M. MAYBANK: Vous pourriez participer à la séance de ce matin, tout comme si vous faisiez partie du comité, puis vous pourriez faire régulariser la chose à la Chambre cet après-midi, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Nous allons procéder de cette façon si cet arrangement agréé au Comité.

M. PARENT: Ne sommes-nous pas autorisés à l'accepter si nous voulons agir ainsi?

Le PRÉSIDENT: J'ignore si nous pouvons agir de la sorte.

L'hon. M. HANSON: Non. Vous pouvez accorder la permission de participer aux délibérations. C'est à peu près tout ce que vous pouvez faire.

M. PARENT: Nous n'ajoutons pas au nombre de nos membres.

M. NICHOLSON: Je propose que M. Hanson soit autorisé à participer aux délibérations ce matin.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition est-elle adoptée?

La résolution est adoptée.

L'hon. M. HANSON: Je vais essayer de faire régulariser la chose.

Le PRÉSIDENT: Nous allons essayer de faire régulariser la chose à la première séance de la Chambre.

L'hon. M. MICHAUD: Cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Approuvez-vous la résolution?

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Si vous êtes prêts, messieurs, nous allons nous mettre à l'œuvre. Je vais appeler M. H. J. Symington.

Voulez-vous procéder de la façon habituelle, monsieur Symington?

M. SYMINGTON: Très bien, monsieur le président.

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Montréal, 10 mars 1944.

Aux actionnaires:

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1943.

La loi fédérale constituant les Lignes aériennes Trans-Canada réseau aérien national a été adoptée en 1937 et en six ans d'exploitation ces lignes ont prouvé leur serviabilité, leur régularité et leur sécurité. Malgré les désavantages dont elles ont souffert et souffrent encore du fait de la rareté de personnel et de matériel causée par la guerre, elles se sont efforcées de maintenir les plus hauts standards d'une industrie essentielle et d'établir sur des bases solides l'avenir de l'aviation au Canada.

En 1943 elles se sont surtout occupées d'améliorer et d'étendre leurs services canadiens et terreneuviens, de réaliser un vaste programme de réparation aux avions militaires et de développer un service transatlantique pour le compte de l'Etat canadien.

En juin la route transcontinentale fut prolongée de 46 milles jusqu'au terminus de Patricia Bay, sur l'île de Vancouver, assurant ainsi un service direct à Victoria ainsi qu'aux autres villes et aux nombreux établissements militaires sur l'île.

L'hon. M. HANSON: La pratique consiste-t-elle à lire tout le rapport?

M. SYMINGTON: C'est le procédé qui a été suivi dans le passé.

L'hon. M. HANSON: Très bien, continuez. Cela me va.

M. Symington continue:

La Compagnie projette des extensions dans les Provinces Maritimes, y compris un nouveau service entre Saint-Jean, N.-B., Halifax et Sydney, N.-E., aussitôt que les terrains et les moyens de communication seront disponibles. Elle n'attend aussi que des installations semblables pour établir un service direct de Winnipeg à Edmonton, via Saskatoon, qui raccourcira non seulement la route entre ces villes, mais aussi celle du Yukon et de l'Alaska. Ces extensions ont été autorisées par les arrêtés en conseil C.P. 6256 et C.P. 6255 en date du 6 août 1943.

En juillet fut inauguré le service de guerre transatlantique de l'Etat avec des équipages et un personnel d'entretien fournis par Air-Canada. Ce service est fait par des avions Lancaster remodelés, qui sont propriété de l'Etat et transportent, outre un énorme courrier militaire, du matériel essentiel à l'effort de guerre et des passagers en mission d'urgence.

A titre d'unique agence canadienne choisie par l'Etat pour exploiter des services aériens internationaux, Air-Canada est intéressé à connaître les résultats des conférences inter-gouvernementales qui porteront sur la politique aérienne du monde et attend la conclusion des accords internationaux qui affecteront ces services. De son côté il conduit des recherches intensives sur les routes possibles et le trafic éventuel, le développement des aéronefs et autre équipement, les moyens de communication et les aides au pilotage. De concert avec le Ministère du Commerce et autres ministères fédéraux, il a étudié les champs d'action où le Canada peut s'attendre à figurer et a déjà enquêté sur les routes des Indes occidentales et de l'Amérique du Sud.

En 1943 le nombre des passagers transportés a augmenté de 34%, le volume des messageries aériennes de 126% et celui du courrier aérien de 61% par rapport aux chiffres de l'année précédente. Le transport du courrier est payé à la compagnie sur une base de distance et non du volume, et cette augmentation de 61% dans le volume n'a rapporté à la Compagnie qu'une recette accrue de 9%. Elle a cependant valu au Ministère des postes une augmentation substantielle de revenu. Sans compter le service transatlantique, il est calculé que Air-Canada a transporté en 1943 quelque 200,000,000 de lettres.

#### RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1943	1942
Recettes d'exploitation.....\$	9,379,501	\$ 7,337,318
Frais d'exploitation.....	8,974,902	6,628,399
	<hr/>	<hr/>
Impôts et intérêts.....	404,599	708,919
	256,710	214,004
	<hr/>	<hr/>
Surplus.....\$	147,889	\$ 494,915

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$9,379,501, une augmentation de \$2,042,183 ou de 28% sur 1942. Les recettes des passagers ont augmenté de \$1,148,146 ou de 37%, celles du courrier de \$303,885 ou de 9%, celles des messageries de \$157,064 ou de 91%, celles provenant des excédents de bagage de \$30,618 ou de 104% et celles provenant de ventes, services rendus et services fortuits de \$402,468 ou de 47%. Les recettes du courrier ont contribué 37% au revenu total contre 44% en 1942, 53% en 1941 et 62% en 1940. Le taux de compensation touché par la Compagnie en vertu de son contrat pour le transport du courrier a été plus bas en 1943 qu'en toute autre année. Il fut de 42.90 cents par avion-mille en service postal approuvé, contre 45.57 en 1942, 48.16 en 1941 et 60 cents en 1940.

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$8,974,902, une augmentation de \$2,346,503, ou de 35% sur l'année précédente, qui reflète le coût de transport d'un trafic majoré, le prolongement de routes, l'extension de services et une exploitation de douze mois à Terre-Neuve alors qu'en 1942 elle fut de huit mois. Dans les frais encourus en 1943 est comprise une réserve de \$218,000 pour des règlements d'inventaires dans l'après-guerre.

Déduction faite du service de la dette de la Compagnie et d'autres charges payées à même le revenu, le surplus en 1943 s'élève à \$147,889.

#### ROUTES ET SERVICES

Au 31 décembre 1943 les Lignes aériennes Trans-Canada (à l'exclusion du service transatlantique) assuraient un service de courrier, de passagers et de messageries sur un parcours aérien de 4,903 milles s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, une augmentation de 46 milles sur l'année précédente. Les routes exploitées sont les suivantes:

	Milles
Halifax-Victoria (via Toronto) .....	3,301
Toronto-Windsor .....	206
Lethbridge-Edmonton .....	301
Toronto-New-York .....	365
Moncton-Saint-Jean, Terre-Neuve.....	730
	<hr/>
	4,903

Au 31 décembre 1943, les avions d'Air-Canada parcouraient 25,872 milles-horaire par jour, une augmentation de 3,202 milles quotidiens par rapport à 1942. Au cours de l'année furent parcourus 8,963,786 milles, une augmentation de 1,274,884 sur l'année précédente.

La Commission du transport ayant défendu à la Compagnie de transporter, entre Vancouver et Victoria, les voyageurs et les messageries originaires de ces villes, les avions affectés aux deux envolées quotidiennes dans les deux sens ont dû être exploités à faible rendement et le résultat financier n'a pas été avantageux. Toutefois, cette exploitation a amélioré grandement le service postal fédéral et accéléré les déplacements de voyageurs et le transport des messageries entre les points à l'est de Vancouver et l'Île de Vancouver.

Pour soulager le trafic intense qui existe entre l'Est et l'Ouest, une troisième envolée quotidienne, aller et retour, a été inaugurée le 15 septembre entre Toronto et Winnipeg et les horaires ont été combinés de façon à étendre le service direct jusqu'à Montréal. Pour les mêmes raisons, et en même temps, une troisième envolée a été ajoutée sur la route Toronto-New-York.

*Service de l'Atlantique*

Le service transatlantique de l'Etat canadien, dont le but est de faciliter l'échange de lettres entre le Canada et nos troupes outre-mer, ainsi que le transport de matériel essentiel et de passagers officiels choisis par le Ministère du transport et le bureau du Haut Commissaire canadien en Grande-Bretagne, fut inauguré le 22 juillet par une envolée de Montréal à la Grande-Bretagne. Il était alors assuré par Air-Canada avec un seul avion Lancaster adapté à ce transport. Depuis, d'autres Lancasters, de construction canadienne, ont été ajoutés aussi rapidement que possible. La conversion, dans nos ateliers, de bombardiers en avions de transport, exige beaucoup d'habileté technique et d'initiative de la part de notre personnel. Pour l'exploitation de ce service d'avions la Compagnie possède des installations au terminus en Grande-Bretagne. La route parcourue directement est d'environ 3,000 milles. Quelquefois des escales sont faites. Dans le sens Ouest-Est un record d'envolée sans arrêt a été établi lorsqu'un avion a volé de Montréal en Grande-Bretagne en 11 heures et 14 minutes. Les charges transportées ont augmenté graduellement et dans certains cas le poids du courrier transporté par un seul avion a dépassé 7,000 livres.

*Service des passagers*

Le nombre de passagers payants transportés par Air-Canada, exception faite du service transatlantique, a été de 140,276 en 1943, contre 104,446 en 1942, une augmentation de 35,830 ou de 34 p. 100. La moyenne du trajet pour chaque passager a été de 560 milles, contre 551 milles en 1942. La recette pour chaque voyageur a été en moyenne de \$30.04.

*Courrier aérien*

L'augmentation dans le volume du courrier aérien transporté par Air-Canada, qui est rapportée chaque année, s'est maintenue en 1943. Au cours de l'année il a été transporté 3,726,607 livres de courrier contre 2,308,812 en 1942, une augmentation de 61 p. 100. La moyenne de poids par mille a été portée de 321 livres en 1942 à 396 livres en 1943. La recette par livre-mille a diminué de 1.4 mill en 1942 à 1.08 mill en 1943. La compensation payée à la Compagnie en décembre 1943 était de .94 mill par livre.

*Messageries*

L'augmentation de 126 p. 100 dans ce service reflète l'usage grandissant de l'avion pour le transport rapide de matériel essentiel aux armées et à l'industrie de guerre. Il a été transporté 821,606 livres de messageries en 1943 contre 362,837 livres en 1942.

*Installations*

Malgré la rareté des matériaux et de la main-d'œuvre le Ministère du transport continue de réaliser son programme d'amélioration des pistes, des terrains, de l'éclairage des aéroports et des aides à la navigation.

## PROPRIÉTÉS ET MATÉRIEL

Les propriétés et le matériel de la Compagnie ont été bien entretenus et sont en bon état.

La flotte aérienne de la Compagnie comprenait au 31 décembre 1943: 12 bi-moteurs Lockheed 14-08, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à double rangée de cylindres, de 1,200 c.v. chacun.

11 bi-moteurs Lockheed Lodestar, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à double rangée de cylindres.

La flotte de la Compagnie a été réduite d'une unité par suite d'un atterrissage forcé résultant d'une panne.

Au cours de l'année une étude complète a été faite du système de chauffage des avions, lequel a été modifié de façon à assurer le confort des passagers durant les envolées par basse température.

On achève de construire à Winnipeg, sur la propriété d'Air-Canada, (un hangar, un édifice de service et une annexe, pour le contrôle des avions militaires. L'annexe de deux étages, en briques, fournira l'espace dont on avait besoin depuis longtemps pour des bureaux.

Le manque d'espace voulu pour l'entretien des avions a rendu nécessaire l'agrandissement du hangar de Toronto. La surface de plancher a été doublée et les ateliers améliorés. Des agrandissements similaires ont été commencés en août au hangar de Moncton pour le contrôle des avions du "Transport Command" de la R.C.A.F.

Pour satisfaire aux exigences du trafic et mieux servir le public, les bureaux de passagers de la Compagnie à travers le pays ont été agrandis au cours de l'année.

Air-Canada a perfectionné un système de contrôle central et rapide pour les places réservées par les passagers, système qui, depuis, a été adopté par les lignes de transport aux Etats-Unis. Le bureau de contrôle à Toronto a été déménagé en 1943 dans l'édifice des Télégraphes du Canadien-National, rue Bay, où des quartiers plus spacieux permettent de répondre aux exigences d'un trafic augmenté.

#### FONDS AUTONOME D'ASSURANCE

Avec l'expiration, au 30 avril, des polices détenues à l'extérieur, l'assurance autonome s'est étendue aux avions, aux responsabilités envers les passagers et le public et aux automobiles de la Compagnie. Il ne reste d'assurés au dehors que les immeubles et leur contenu qui comportent une concentration de risques. Le fonds de réserve, constitué par des titres de l'Etat, était de \$647,412 au 31 décembre 1943.

#### PERSONNEL

Au 31 décembre la Compagnie comptait 2,343 employés. La proportion des employés féminins a augmenté de 30 à 35 p. 100. Les femmes remplissent efficacement nombre d'emplois et remplacent des hommes enrôlés. Air-Canada emploie plus de femmes que toute autre ligne. Toutefois, l'absence de personnel masculin expérimenté continue d'être une question sérieuse.

Une entente a été conclue avec l'Aviation Royale Canadienne par laquelle du personnel de cette dernière sera mis à la disposition de la Compagnie. Ce personnel sera choisi parmi ceux qui ont complété leur service outre-mer et ainsi commencera la réalisation d'une politique de réhabilitation pour les aviateurs de retour du front.

Le volume grandissant de courrier aérien et de messageries a rendu nécessaire l'inauguration, au cours de l'année, d'un service spécial de la Compagnie qui s'occupe de l'emballage, de la manutention et de l'expédition de toutes sortes de cargaisons.

Le plan de pension contributoire a été mis en force le 1er juillet 1943. Les contributions des employés et les équivalences payées par la Compagnie sont versées chaque mois à un fonds spécial converti en valeurs du

Dominion ou garanties par l'Etat. Ce fonds est administré par la Compagnie qui agit comme fidéicommiss, mais n'est pas un actif de celle-ci et ne figure donc pas au bilan. Au 31 décembre ce fonds s'élevait à \$187,743.05.

#### TRAVAUX DE GUERRE SPÉCIAUX

Les travaux accomplis en vertu de contrats de guerre pour le contrôle et la revision des avions militaires, moteurs, hélices, instruments et accessoires, ont beaucoup augmenté en 1943. Les ateliers pour instruments et accessoires fonctionnent encore à plein rendement et l'atelier pour hélices et revision de moteurs a été mis, au cours de l'année, sur la base de trois équipes par jour.

Toutes les installations de la Compagnie à travers le Canada ont été mises à la disposition des avions militaires requérant des services. Les services de mise en marche, de radio et de station ont encore été fournis à l'Escadre de communication de la R.C.A.F. pour ses opérations de transport.

L'amélioration apportée au hangar, à Moncton, permettra d'assurer l'entretien et le service des avions militaires dans la région.

A la fin de décembre près de 300 employés d'Air-Canada étaient engagés dans la conversion, le service et l'entretien de l'avion Liberator que la British Overseas Airways Corporation utilise pour son service de retour au-dessus de l'Atlantique. L'inauguration du service transatlantique de l'Etat canadien ajoute d'autres responsabilités à ce groupe qui s'occupe maintenant de la conversion et du service des Lancasters utilisés.

A la demande du ministère des Transports, la Compagnie a entrepris temporairement l'exploitation, en attendant l'ouverture de la navigation, d'un service de transport entre Moncton et Goose Bay, Labrador, qui assure le déplacement d'un matériel militaire essentiel.

#### OFFICIERS ET EMPLOYÉS

La direction exprime encore une fois son appréciation des bons et loyaux services des officiers et employés de la Compagnie qui ont contribué à rendre possible l'importante contribution de la Compagnie à notre effort de guerre. Elle est fière des 215 hommes et 12 femmes qui se sont enrôlés dans les forces armées. Quelques-uns ont été décorés pour leurs hauts faits et d'autres ont malheureusement perdu la vie.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous allons laisser poser des questions à ce stade.

L'hon. M. HANSON: Quelle fut la nature du gros programme de revision d'avions militaires dont vous avez fait mention à la première page? Donnez-nous quelque idée du travail effectué et de l'endroit?

M. SYMINGTON: Le contrat 3910, 21 juin 1941, serait celui du ministère des Munitions et approvisionnements pour la réparation et la revision de moteurs, hélices, instruments et accessoires; travail exécuté en 1943, moteurs visités, 366; instruments visités, 6,496; accessoires visités, 2,015; hélices visitées, 999. Les imputations au ministère, régie intéressée, année 1943, \$502,000. Contrat de la British Overseas Airways Corporation pour la revision et la modification d'avions affectés au service retour de l'Atlantique; prix de base, main-d'œuvre plus 5 p. 100; imputations pour l'année, \$499,000; imputations totales travail relatif à contrats de guerre, \$1,001,000.

L'hon. M. HANSON: Ces travaux ont-ils été exécutés à Winnipeg principalement?

M. SYMINGTON: A Winnipeg, Dorval, Malton, Moncton.

M. MAYBANK: Quelle différence y-a-t-il entre ces deux contrats? Je crois que l'expression dans le cas d'un contrat fut simplement régie intéressée et dans l'autre l'expression était main-d'œuvre plus 5 p. 100.

M. SYMINGTON: Dans l'exécution des contrats la formule employée diffère quelque peu. Dans le cas du ministère des Munitions et approvisionnements nous avons la main-d'œuvre plus, mais le plus s'était établi à chiffre plus élevé, vu que nous voyons à la surveillance et le reste.

M. MAYBANK: Régie intéressée signifie la main-d'œuvre plus?

M. SYMINGTON: Oui. L'autre se rapporte à la main-d'œuvre contractuelle plus 5 p. 100, main-d'œuvre de surveillance plus 5 p. 100, coût des matériaux plus 5 p. 100.

M. MAYBANK: Dans la pratique, le contrat comporte à peu près les mêmes dispositions?

M. SYMINGTON: Exactement, un contrat correspond à peu près à l'autre.

L'hon. M. HANSON: Ces travaux sont-ils supplémentaires à l'autre service?

M. SYMINGTON: Absolument supplémentaires.

L'hon. M. HANSON: Et cela tient au manque d'installations?

M. SYMINGTON: Oui, je le pense; nous exécutions des travaux de revision dans nos ateliers par tout le Canada pour le compte de plusieurs ministères, et on m'informe que nos frais sont bien inférieurs à ceux de tout autre atelier.

L'hon. M. HANSON: Cela est très intéressant. Vous dites alors que votre service coûte beaucoup moins cher que celui d'une entreprise privée?

M. SYMINGTON: Je ne le sais. Je ne connais rien de l'entreprise privée. J'ignore si des ateliers de l'Etat ou d'autres ateliers exécutent des travaux de cette nature, mais il va sans dire que forts de l'organisation et de l'agencement des ateliers que nous avons pour nos propres ouvrages nous sommes mieux situés que tout autre pour exécuter de tels travaux.

L'hon. M. HANSON: Vous n'ajoutez pas de frais fixes quelconques à ces contrats?

M. SYMINGTON: Non, sauf dans le cas du contrat passé avec une compagnie.

L'hon. M. HANSON: Il en résulterait une économie pour le ministère intéressé?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Qu'une entreprise privée ou tout autre devrait inclure.

M. SYMINGTON: Précisément.

L'hon. M. HANSON: Vous n'imputez rien pour l'intérêt et des frais de cette nature?

M. NICHOLSON: Je voudrais féliciter le président, les officiers et les employés d'Air-Canada de ce rapport très remarquable. Je crois que les citoyens d'un bout à l'autre du pays sont très fiers de cette performance. J'ai devant moi une carte des lignes aériennes du Pacifique-Canadien et la direction que prend le transport aérien ne laisse pas que de m'inquiéter. Je voudrais que le président explique comment il se fait que les lignes aériennes P.-C. deviennent apparemment des concurrentes d'Air-Canada. Le premier ministre, dans l'exposé qu'il fit de la politique du Canada, le 2 avril 1943, a déclaré que les Lignes aériennes Trans-Canada continueraient à constituer un instrument de l'Etat dans le maintien de tout le service de transport aérien transcontinental et la provision de services en croisement de la frontière internationale et en dehors du Canada. D'après une réponse à une question posée à la Chambre le 30 mars, les lignes du C.P.R., ont demandé que des permis leur soit délivrés pour l'exploitation d'un grand nombre de routes, ce qui semble m'indiquer qu'elles ne tiennent pas compte de la politique définie du gouvernement telle qu'énoncée par le premier ministre.

M. MAYBANK: Les demandes furent présentées plus tôt, n'est-ce pas?

M. NICHOLSON: Ces demandes ont été présentées à compter du 1er janvier 1943. La liste n'a pas été dressée. Je constate qu'elles projetaient d'exploiter plusieurs routes; je crois qu'il y avait 28 routes différentes. En voici une de Saint-Jean à Halifax, une autre de Toronto à Hamilton, de St. Catharines à Niagara Falls, à London, St. Thomas, Windsor et ainsi de suite. Puis, il y a une autre route de London à Montréal, une de Toronto à Sudbury, et une de Port-Arthur à Sioux Lookout; et il y avait une route de Winnipeg à Kenora et ainsi de suite. Si vous les répérez sur une carte de lignes aériennes du C.P.R. vous constaterez que si on leur délivre ces licences, elles n'auront besoin que de quelques très courtes étapes pour leur assurer un service trans-continental complet. Et il convient aussi de tenir compte du fait que plusieurs de ces routes que j'ai signalées, notamment celles de Montréal à Toronto et de Toronto à Windsor feraient certainement concurrence aux routes qu'Air-Canada exploite. Les membres se souviendront que lorsque la Chambre fut saisie de la Loi primitive concernant Air-Canada, en 1937, le leader de l'opposition dans le temps, le très honorable R. B. Bennett, s'est exprimé comme suit:

La ligne de conduite à suivre en ce moment est celle que j'ai suggérée. Que nous réserve l'avenir, je l'ignore. Nous sommes au seuil de grands développements. Quiconque a suivi l'histoire de l'aviation en ce pays et à l'étranger et qui sait ce que l'homme a fait pour surmonter les difficultés, combien il a pu en quelques jours franchir des distances qui exigeraient des semaines auparavant; comment, par exemple, il a pu voler du cap de Bonne-Espérance à Londres en quelques jours, ce qui est un contraste avec les longs voyages des années passées; il comprend qu'en prenant des mesures pour des envolées à travers le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, nous étudions des problèmes qui sont sur le point de prendre des proportions énormes.

Il se pourrait fort bien que, plus tard, nous jugions à propos de suivre quelque autre ligne de conduite. Nous ne devrions pas statuer aujourd'hui que la nation pourra acquérir plus tard un bien dont elle se dépossède maintenant. Nous devrions faire en sorte, plutôt, de pouvoir, si nous le désirons, vendre, et non pas racheter un bien que nous avons créé nous-mêmes. Comme nous le créons, ce bien, gardons-le. Et si le temps vient où il soit avantageux que la direction de l'exploitation disparaissent, eh bien! qu'elles disparaissent. Il nous restera une certaine mesure de contrôle qui nous permettra de dicter la ligne de conduite, de voir aux mille et une choses qui ne peuvent être prévues dans le moment. Et qui en souffrira?

Il est évident que le National-Canadien ne peut se porter acquéreur de cette entreprise, sauf en la payant avec de l'argent que nous fournirions nous-mêmes en fin de compte. Vu son déficit de l'an dernier, qui s'est élevé à 43 millions, et celui de l'année en cours, évalué à 35 millions, les cinq millions nécessaires devront évidemment venir de nous. Dans ces conditions, rendons-nous propriétaires de l'entreprise dès maintenant. Voilà ce que j'affirme au ministre. Je lui demande de reviser le projet de loi de manière que, dès le début, le titre de propriété nous soit dévolu: que le capital-actions devienne la propriété du ministre du chef de la couronne, en fidéi-commis pour la couronne. En faisant cela, nous ne nous trouverions pas à nous déposséder d'un bien qui pourra acquérir une valeur que, pour ma part, je ne saurais prédire.

Si j'ai parlé, en plaisantant, de la difficulté de financer les chemins de fer Nationaux, c'est que, en matière financière, les chemins de fer Nationaux et l'Etat ne font qu'un. Mais, monsieur l'Orateur, cette question ne peut pas et ne doit pas être envisagée du point de vue électoral.

Je n'ai certainement pas indiqué à aucun collègue de mon parti l'attitude qu'il devrait prendre. Les opinions que j'exprime sont les miennes, comme celles que l'honorable député de Vancouver-Sud a exprimées sont les siennes. J'ai quelque expérience de ces questions; mon expérience est peut-être moins personnelle et directe que celle de certains autres, mais je ne sais que trop bien les malheurs qu'ont valu à notre pays des initiatives semblables à celle dont il s'agit. On dira peut-être que la régie publique donne toujours de médiocres résultats, qu'il en a toujours été ainsi. Je ne suis pas prêt à dire que c'est inévitable, mais, même s'il y a eu mauvaise administration, nous pouvons mettre en œuvre des moyens propres à assurer de bons résultats et en même temps conserver ce bien à la nation.

Voilà ce que je conseille au ministre. Il ne serait nécessaire de modifier le projet de loi que dans la mesure de lui faire dire que le capital-actions sera de tant et sera pris sur le revenu consolidé de la nation, d'où il viendra à tout événement si le réseau s'en portait acquéreur lui-même. Cela permettrait à l'entreprise de passer des marchés avec le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, si elle le juge à propos, comme cela se fait en d'autres pays, en vue de lier ses opérations à celles des chemins de fer. C'est ainsi qu'aux Etats-Unis, comme on le sait, les services de transports-voyageurs sont organisés de manière que l'on peut, à son gré, voyager partie de la journée en avion et partie en pullman. Il se pourrait fort bien que nos deux réseaux ferroviaires en arrivent à cela au Canada, et cela sans devenir actionnaires de l'entreprise de transports aériens. Si l'on trouvait opportun que d'autres fissent partie de l'entreprise comme actionnaires minoritaires, cela pourrait se faire.

L'honorable député de Vancouver-Sud a pris en main la cause des pionniers de cette branche des transports et j'en ai parlé moi-même l'autre soir. Je me rends compte que nous avons affecté \$250,000 aux lignes trans-Canada—c'est-à-dire le réseau National-Canadien, mais nous avons fourni les fonds—le Pacifique-Canadien a souscrit \$250,000, et les contrats ont été annulés conformément aux stipulations qu'ils contenaient parce que, comme je l'ai dit en une autre occasion, nous ne pouvions admettre la dépense de centaines de milliers de dollars pour faire traverser aux avions de nuages aveuglants de poussière, sommes provenant de la spoliation des exploitations agricoles de l'Ouest, où nous avons dû déboursier des millions de dollars pour l'assistance. Le service ne pouvait pas être maintenu dans de telles conditions, et nous l'avons en conséquence discontinué conformément aux termes du contrat. Il y a sous ce rapport certaines réclamations qui semblent si bien fondées que le Gouvernement sera désireux de les étudier dans l'intérêt des actionnaires et qu'il donnera peut-être à ceux-ci une représentation au conseil d'administration, afin de profiter de leur sage jugement et de leur vaste expérience.

Mais je supplie maintenant le ministre de ne pas se défaire de cette entreprise. Ce soir, le champ est libre. Ce soir, aucune concession ne fait obstacle. Ce soir, nous sommes en mesure de créer par une mesure législative une entreprise qui aura l'entière régie de la navigation aérienne de l'Atlantique au Pacifique. Nous avons ce droit ce soir. Si nous adoptons le projet de loi et confions cette entreprise non pas à l'Etat mais à un groupement d'actionnaires, et si nous pourvoyons à ce que l'Etat puisse la racheter à l'avenir s'il le désire, nous nous engageons dans la mauvaise voie. Je supplie le ministre de faire l'inverse: que l'Etat prenne possession de cette entreprise maintenant et qu'il la vende plus tard s'il y tient. Telle est la différence qui sépare les vues du

ministre des miennes sur les principes qui inspirent ce projet de loi. Si je fais cette proposition, au ministre, ce n'est pas parce qu'on peut me compter au nombre des partisans de l'étatisation, car je n'ai pas cette réputation, mais parce que, j'en ai fait la triste expérience, la situation qui existe actuellement au Canada au point de vue des chemins de fer, résulte des bévues que nous avons commises. Ce n'est pas agir imprudemment que de conserver ce que nous avons; or, ce que nous avons ce soir, c'est le droit de statuer sur toute la question. Il me semble donc sage de prendre des mesures initiales afin que cette autorité soit maintenue par une loi de ce Parlement et si nous désirons plus tard y mettre fin ou nous en défaire nous pourrions réaliser la chose au moyen d'une loi adoptée par cette Chambre et représentant les sentiments exprimés en connaissance de cause par les membres du Parlement.

Je ne veux pas discuter bien longuement cette question, et je ne désire pas non plus, pour l'instant, entrer dans trop de détails, car c'est ce qu'il faudra faire lors de l'étude en comité. Mais j'espère que le ministre ne renoncera pas à son autorité, comme il le fera d'après ce bill,—autorité qui, à mon sens, est absolument essentielle à notre réussite,—et étant données toutes les difficultés qu'il nous faudra envisager, et nous serons alors à même de parer à la situation d'une manière qui nous serait interdite si nous adoptions le principe du projet de loi.

Je suis certainement disposé à seconder le ministre autant que je pourrai le faire, mais je ne puis lui aider à obtenir du Parlement l'approbation de ce principe. En exprimant cette opinion, je puis assurer au ministre que je ne prétends pas lui donner un conseil absolument sûr, et je n'ai pas non plus la prétention de savoir mieux que lui ce qu'il y a lieu de faire. J'affirme, toutefois, que l'expérience du passé démontre que le temps est venu pour nous de conserver nos prérogatives, ainsi que nous l'avons fait dans le cas de la radio, de sorte que s'il nous faut jamais nous en défaire, ou si nous désirons y renoncer, nous puissions du moins savoir exactement à quoi nous en tenir quant à la valeur de notre concession, de nos biens nationaux, et des contrats que nous adjugeons dans un des services de l'administration pour le transport du courrier postal. Voilà tout ce que je voulais dire pour engager le ministre à peser mûrement toutes ces considérations avant de nous demander d'approuver le principe de cette mesure.

Le PRÉSIDENT: Je crains que ceci n'entre pas dans les cadres de nos attributions, monsieur Nicholson.

M. NICHOLSON: Je suis d'avis contraire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous nous éloignons quelque peu du sujet.

M. NICHOLSON: Je crois que le président (M. Symington) doit donner quelque explication et indiquer si le développement des L.A.T.-C. n'a pas été assez rapide ou assez complet. Il devrait indiquer aussi quelles démarches les L.A.T.-C. font pour empêcher les lignes C.P. d'aller à l'encontre d'une loi du parlement.

Le PRÉSIDENT: Personnellement, je suis d'opinion que nous sommes réunis simplement pour faire un examen des opérations de l'année de ces lignes Trans-Canada et non pour discuter une ligne de conduite qui n'a pas encore été appliquée.

L'hon. M. HANSON: Je me rallie plus ou moins à votre opinion, monsieur le président, mais le président (M. Symington) a fait quelque allusion à la ligne de conduite du gouvernement dans le rapport qu'il nous a présenté. Je ne veux pas que la discussion prenne autant d'envergure que le propose l'honorable député. Je voudrais lui poser (à M. Nicholson) cette question: ce pays est-il encore ou n'est-il plus un pays libre?

M. NICHOLSON: Ce pays a édicté certaines lois visant les meilleurs intérêts du peuple.

L'hon. M. HANSON: Je penserais que même s'il existe une loi à cet effet, il m'est encore loisible de présenter une demande pour un bill comportant des services; tel que je vous l'ai déjà demandé, ce pays est-il encore libre?

M. NICHOLSON: Tel que j'entends la Loi—

L'hon. M. HANSON: Entendons-nous en remettre au parlement en toutes choses?

M. NICHOLSON: Le parlement a pourvu à l'institution d'une service aérien transcontinental que doivent exploiter les Lignes aériennes Trans-Canada.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. NICHOLSON: Voici une compagnie privée qui cherche à envahir ce domaine; naturellement, si le peuple désire qu'il en soit ainsi, la Loi peut être modifiée.

L'hon. M. HANSON: C'est ce que vous affirmez, ce n'est pas le cas.

M. NICHOLSON: J'ai en main les demandes pour ces lignes dont le gouvernement a déjà été saisi.

L'hon. M. HANSON: Ces demandes ont été présentées, et vous en concluez que l'on y fera droit.

M. MAYBANK: Nous devrions appeler ces avocats à titre de témoins.

L'hon. M. HOWE: N'est-ce pas une question de politique du gouvernement qui devrait être discutée sur le parquet de la Chambre? La Chambre est le seul endroit où la question peut être discutée effectivement. Air-Canada n'a rien à voir à l'attitude du gouvernement. Air-Canada relève du ministère.

M. NICHOLSON: Mais Air-Canada doit évidemment se conformer à la politique du gouvernement.

M. MAYBANK: C'est ce qu'elles font.

M. NICHOLSON: C'est ce que je veux savoir.

M. MAYBANK: Demandez-leur.

M. NICHOLSON: Est-ce que Air-Canada a jamais tenu pleinement compte du besoin de transport aérien de Sydney à Saint-Jean et jusqu'à Rimouski? Si je comprends bien le ministre des Munitions et approvisionnements (L'hon. M. Howe), Air-Canada n'a pu se procurer le matériel. Il a été commandé, mais elles n'ont pu se le procurer.

M. MAYBANK: Permettez-moi de poser cette question à M. Symington; Air-Canada s'est-il conformé ou a-t-il négligé de se conformer à la politique du gouvernement? S'il a négligé de s'y conformer, pour quels motifs, d'après vous, néglige-t-il de s'y conformer?

M. SYMINGTON: Non, pas que je sache. Comme vous vous appellerez, sous le régime de la loi, une résolution et une recommandation doivent être transmises au ministre du Transport pour l'air et au ministre des Postes avant qu'Air-Canada puisse établir une ligne quelconque. C'est ce qui a été fait dans le cas des embranchements Saint-Jean-Halifax-Sydney et Winnipeg-Saskatoon-Edmonton. Ces lignes n'ont pas encore été établies pour les motifs les plus valables qui sont.

L'hon. M. HANSON: C'est-à-dire, par Air-Canada? C'est ce dont vous parlez?

M. SYMINGTON: Oui, par Air-Canada. Il y a la question de l'établissement d'installations additionnelles que nous n'avons pu obtenir à cause de la rareté imputable à la guerre.

L'hon. M. HANSON: Vous n'aviez pas les avions, non plus?

M. SYMINGTON: Eh bien, nous pourrions naturellement établir le service. Ce serait surtout un service détourné. Par exemple, au lieu d'envoyer deux avions par voie de Moncton, nous en enverrions un par voie de Saint-Jean. Nous ferions tout notre possible jusqu'à ce que nous puissions obtenir des avions additionnels. Je tiens à dire au Comité que nous n'avons rien épargné pour obtenir de nouveaux avions, mais nous n'avons pu nous en procurer. C'est une situation qui tient naturellement à la guerre. Nous avons essayé d'obtenir des avions Lockheed de l'avionnerie Lockheed, mais elle ne fabrique plus d'avions commerciaux. Il y avait quelque dix ou quinze avions qui ont été promis à d'autres et nous n'avons pu les obtenir. Nous essayons de remédier à cette situation. Nous y remédions et nous n'entendons pas nous laisser vaincre. Nous aurons besoin de plus d'avions.

M. NICHOLSON: Le ministre (l'hon. M. Howe) parlant à la Chambre, le 7 mars, a mentionné que les lignes du C.P.R., aidées par l'armée des Etats-Unis, avaient pu obtenir des avions neufs modernes aux Etats-Unis, et il en résulta que le matériel de cette compagnie a été augmenté considérablement. Je me demande si le président (M. Symington) pourrait amplifier cette déclaration et indiquer si les Lignes Trans-Canada ont travaillé assez résolument pour l'obtenir. Si les lignes du P.-C. ont pu se procurer ce matériel, je serais porté à croire que les Lignes Trans-Canada pourraient réussir aussi.

M. SYMINGTON: Je ne puis donner d'autre explication que celle-ci: l'armée des Etats-Unis a pris à son compte presque tout ce matériel en voie de fabrication, et nous n'avons pu en obtenir une partie. Nous avons essayé de l'obtenir, mais nous n'avons pas réussi. J'ignore si les lignes du P.-C. l'obtiennent ou non. On m'apprend qu'elles en ont obtenu une partie. Souvenez qu'elles accomplissent probablement du travail pour le compte des autorités militaires des Etats-Unis en transportant des voyageurs aux territoires du Nord-Ouest. En tout, nous ne les avons pas obtenus, mais nous n'avons rien épargné pour les obtenir. Il n'y en a pas de disponibles.

M. MAYBANK: Savez-vous à quelles dates ces demandes de franchise dont il a été fait mention ont été présentées?

M. SYMINGTON: Elles ont été présentées assez récemment.

M. MAYBANK: Consigneriez-vous les dates de ces diverses demandes au compte-rendu?

M. SYMINGTON: Vous entendez les demandes présentées par les autres exploitants?

M. MAYBANK: Oui.

M. SYMINGTON: Je crois que le ministère aurait ces données. Je n'en connaîtrais rien.

M. MAYBANK: Peu m'importe que ces renseignements soient fournis par le ministère ou par un autre organisme. Je crois que ces renseignements devraient figurer au compte-rendu.

L'hon. M. HOWE: Le ministère peut fournir ces renseignements. Il n'y a que le ministère qui aurait des renseignements de cette nature.

M. MAYBANK: Pourrait-on les consigner à notre compte-rendu?

L'hon. M. HOWE: Je vais demander aux fonctionnaires supérieurs du ministère de faire consigner ces renseignements à notre compte-rendu.

L'hon. M. HANSON: Quand la demande des lignes aériennes P.-C. pour l'établissement du service entre Saint-Jean et Halifax a-t-elle été présentée? Quelle filière suit-on? Et comment se fait-il que la Commission des transports n'a pas même considéré la demande? Et en vertu de quelle autorité le ministre est-il intervenu?

L'hon. M. HOWE: Le ministre n'est pas intervenu dans un sens ou dans l'autre.

L'hon. M. HANSON: Vous avez dit à la Chambre que vous étiez intervenu.

L'hon. M. HOWE: Oh, non.

L'hon. M. HANSON: Vous avez déclaré que vous lui aviez dit de ne pas considérer la demande.

L'hon. M. HOWE: Non, non; le trajet Saint-Jean-Halifax fut désigné une route il y a assez longtemps, avant la guerre, je crois. On y a maintenu un service local pendant un temps.

L'hon. M. HANSON: Pendant une courte période, oui.

L'hon. M. HOWE: Le service fut discontinué pour cause d'exigences militaires. On a interdit les atterrissages et démarrages par des avions privés à l'aéroport d'Halifax.

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

L'hon. M. HOWE: Cette route fut abolie à cette époque. Ainsi, il n'y a pas de route, et la Commission des transports n'avait rien à considérer en conséquence.

M. NICHOLSON: Ne serait-ce pas effectivement une route qu'Air-Canada comptait exploiter?

L'hon. M. HOWE: Je me suis enquis à ce sujet. C'est une question qu'il appartient aux autorités du ministère de discuter. Ce n'est pas une route à l'heure actuelle, et elle ne peut, conséquemment, être mise à la disposition de qui que ce soit. Je pourrais faire observer, cependant, que les lignes aériennes P.-C. ne furent pas les premières à faire une demande pour cette route. Les Maritime Central Airways ont présenté une demande, et ces deux demandes, j'eus dire plutôt les trois demandes n'ont pas été mises à l'étude.

L'hon. M. HANSON: Quelle fut la troisième demande?

L'hon. M. HOWE: Celle d'Air-Canada.

L'hon. M. HANSON: Mais il faudra que ces demandes soient étudiées éventuellement?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. MAYBANK: Les Maritimes Central Airways sont-elles une des compagnies qui sont restées absolument indépendantes?

L'hon. M. HOWE: Oui. Les Maritimes Central Airways. Depuis lors, le ministère a pris à son compte par l'entremise d'Air-Canada, la route de l'Île du Prince-Edouard à Moncton et à Saint-Jean.

M. NICHOLSON: En soulevant cette question j'ai voulu savoir du président si Air-Canada se conformait aux volontés du parlement sous le régime de la loi actuelle. J'estimerai que je suivrais le règlement en discutant cette question.

L'hon. M. HOWE: Air-Canada va en besogne aussi vite qu'il peut. C'est le ministère des Transports qui dirige la partie actuellement. Il s'occupe d'établir les installations nécessaires qui permettront à Air-Canada de parcourir le trajet. Air-Canada doit maintenir certaines normes de sécurité. Elles exigent un poste à ondes dirigées et des terrains d'atterrissage d'un certain type. Nous essayons de perfectionner ces routes pour qu'elles soient conformes à cette norme.

L'hon. M. HANSON: Quant à Saint-Jean, elle n'est pas en mesure de se conformer à la norme?

L'hon. M. HOWE: Oui, on y établit des installations.

L'hon. M. HANSON: Vous n'avez pas d'aéroport muni d'ondes dirigées. Quant à l'aéroport même, on m'apprend que des citoyens de Saint-Jean ont fait venir un ingénieur aéronautique des Etats-Unis, et il a découvert un emplacement. Vous vous souviendrez que vous m'aviez promis, l'an dernier, que vous feriez faire un examen sur place. Vous y avez envoyé des hommes. Quelle est la situation actuelle depuis que cet autre monsieur a découvert cet emplacement?

L'hon. M. HOWE: La situation se résume au fait que nous avons approuvé l'emplacement. Nous avons examiné cet emplacement et des emplacements alternatifs, et nous avons décidé que l'emplacement recommandé par l'expert américain est le meilleur.

L'hon. M. HANSON: C'est l'emplacement de Loch Lomond?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: A quel chiffre s'établit le coût estimatif?

L'hon. M. HOWE: Des estimations ont été faites,—j'ignore à quels chiffres elles s'établissent. Nous avons à choisir entre deux ou trois entreprises.

L'hon. M. HANSON: L'entreprise est coûteuse?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Le gouvernement ou le ministère a-t-il adopté pour ligne de conduite de fournir ces emplacements aux frais de l'Etat?

L'hon. M. HOWE: Non, pas dans le cas d'aéroports municipaux.

L'hon. M. HANSON: Dans le cas d'un aéroport pour Air-Canada?

L'hon. M. HOWE: Les L.A.T.-C. ne possèdent pas d'aéroports.

L'hon. M. HANSON: Ce sont tous des aéroports de l'Etat? En d'autres termes, l'Etat fournit...

L'hon. M. HOWE: Si c'est un aéroport de l'Etat, les aéroports de l'Etat ont été construits pour des fins militaires seulement.

L'hon. M. HANSON: Qu'en est-il de l'aéroport de Moncton?

L'hon. M. HOWE: Non, cet aéroport appartient à la ville de Moncton?

L'hon. M. HANSON: Le nouvel aéroport?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous y avez dépensé une forte somme.

L'hon. M. HOWE: Oui, nous avons dépensé une forte somme. Nous avons pris contrôle de ces aéroports au début de la guerre en vertu d'un arrangement avec les propriétaires sur la base d'un paiement d'un dollar par année. Il était entendu que si des améliorations s'imposaient, le gouvernement s'en chargerait.

L'hon. M. HANSON: C'est l'arrangement qui a été conclu?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: J'estime que c'est la seule manière dont les améliorations peuvent être effectuées.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Les autorités locales ne pourraient voir aux améliorations, car elles n'ont pas de revenus. Qu'entend-on faire au sujet de Saint-Jean?

L'hon. M. HOWE: Nous avons avisé la ville de Saint-Jean d'acquérir le terrain; nous n'avons pas pris d'autres engagements. Dans le passé, nous avons toujours suivi la même ligne de conduite en ce qui concerne l'aide que nous donnons aux aéroports municipaux. Il ne fait pas de doute que nous les aiderons encore, mais nous n'avons pas encore arrêté de ligne de conduite quant à la période d'après-guerre.

L'hon. M. HANSON: Ainsi, il y a lieu d'espérer que des dispositions seront prises pour la construction d'aéroports convenables dans la ville de Saint-Jean?

L'hon. M. HOWE: Je l'espérerais, oui.

L'hon. M. HANSON: Mais pas dans un avenir immédiat?

L'hon. M. HOWE: Après la guerre seulement.

L'hon. M. HANSON: Après la guerre seulement, cela est bien catégorique. Je me rends compte que l'entreprise sera coûteuse en raison de la nature du terrain.

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

L'hon. M. HANSON: Toutefois, la ville de Saint-Jean est la ville la plus populeuse du Nouveau-Brunswick, sa métropole commerciale, et elle a droit de compter sur des moyens de transport aérien.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Il va sans dire, que cette discussion m'amène à mon propre hameau. Nous sommes la capitale de la province et la seule capitale au Canada qui n'est pas encore pourvue de moyens de transport aérien. On avait suggéré, et j'espérais qu'il serait possible d'utiliser Blissville. Ce projet a été abandonné à cause de la distance. Le gouvernement provincial refuse de paver les routes dans l'espoir, je suppose, que le Père Noël à Ottawa s'en occupera. Cependant, je n'entretiens aucun espoir d'obtenir des moyens de communication pour Fredericton par voie de Blissville. Maintenant, pour ce qui concerne le service de Saint-Jean à Halifax à Sydney. Nous sommes éloignés de Saint-Jean de seulement soixante-cinq milles sur la ligne aérienne et nous voulons un service de transport aérien.

L'hon. M. HOWE: A quelle distance êtes-vous de Blissville?

L'hon. M. HANSON: A trente-cinq milles de distance par une route détournée, mais la route n'est pavée que sur un parcours de dix milles. C'est une grande distance, trente-cinq milles, quarante-cinq milles de Saint-Jean, et les hommes avec lesquels j'en ai causé sont d'opinion que l'on ne saurait songer à l'usage de Blissville comme aéroport pour Saint-Jean. Aussi, ce que je vous conseille fortement de faire quand vous construirez après la guerre,—et je ne m'en prends pas à la décision de remettre cette entreprise jusqu'après la guerre,—mais j'insiste que lorsque vous construirez un aéroport à Saint-Jean, vous en construirez un à Fredericton. Je crois que vous y trouverez un emplacement à très bon compte, et j'insisterais auprès des autorités civiques pour qu'elles achètent un emplacement. Je ne crois pas que nous puissions financer la construction d'un aéroport convenable, mais nous pourrions fournir l'emplacement, et je suis certain que nous ferons ce qu'il est possible de faire raisonnablement. Nous ne voulons pas être laissés à l'écart. Or, je ne veux pas insister davantage, mais mon exposé indique, je crois, l'attitude que nous prenons. Il se peut que je ne sois pas ici, mais j'espère que celui qui sera ici à titre de représentant de la circonscription continuera à faire des instances en temps opportun. Je n'en parlerai pas davantage. C'est une attitude que j'estime raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, ces renseignements sont fort intéressants, mais c'est bien M. Symington qui est le témoin.

L'hon. M. HANSON: Oui, je le sais, mais n'est-ce pas vrai que M. Howe est le manitou?

L'hon. M. HOWE: Non.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas certain quant à cela.

L'hon. M. HOWE: M. Symington est l'unique manitou.

L'hon. M. HANSON: Je crois avoir raison. Il me reste une question à poser concernant de nouveaux services. On m'apprend, monsieur Symington, que Pan American Airways ont été autorisés récemment à faire des envolées sur la route de Seattle à l'Alaska. C'est une nouvelle route, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non, cette route était exploitée même avant la guerre.

L'hon. M. HOWE: La seule concession faite à cette compagnie a été faite au début de la guerre. Elle a commencé par utiliser des hydravions sur ce parcours.

L'hon. M. HANSON: Qui est le manitou maintenant?

M. SYMINGTON: Je tiens à ce que vous sachiez...

L'hon. M. HANSON: Je me sers de l'expression en guise de plaisanterie seulement.

M. SYMINGTON: Avant la guerre, la compagnie Pan American exploitait un service à Seattle au moyen d'hydravions en dehors de l'île de Vancouver, un service qu'elle peut diriger naturellement sans demander l'autorisation de qui que ce soit. Elle a demandé en guise d'accommodement qu'on lui permette d'atterrir et de ravitailler ses avions, mais elle ne transporte pas de voyageurs à destination ou en provenance du Canada.

L'hon. M. HANSON: Alors, si un Canadien veut faire une envolée à l'Alaska, il doit se rendre à Seattle?

M. SYMINGTON: C'est un moyen.

L'hon. M. HANSON: Je ne m'oppose pas au trafic.

M. SYMINGTON: L'autre moyen de transport serait le voyage dans des avions Air-Canada jusqu'à Lethbrige et une envolée de cet endroit.

L'hon. M. HANSON: C'est une autre route?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Il ne s'agit que d'une simple concession pour le ravitaillement en essence?

M. SYMINGTON: Oui, sur une base temporaire.

L'hon. M. HANSON: Relativement à l'extension entre Winnipeg et Edmonton par voie de Saskatoon que vous avez suggérée, y a-t-il actuellement un service entre Winnipeg et Edmonton?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. SYMINGTON: Pas directement, mais il y a actuellement un service d'Edmonton à Lethbridge, puis vers le nord de Lethbridge à Edmonton.

L'hon. M. HANSON: Qui pourvoit à ce service?

M. SYMINGTON: Air-Canada.

L'hon. M. HANSON: Vous avez votre propre service par voie de Lethbrige?

M. SYMINGTON: Exactement.

L'hon. M. HANSON: Vous vous proposez d'établir ce qui serait plus ou moins un service direct?

M. SYMINGTON: Un service direct; si vous examinez la carte, vous verrez que ce sera de beaucoup la ligne la plus courte de New-York à l'Orient. De plus, c'est comme le chemin de fer, une deuxième ligne principale trans-canadienne.

L'hon. M. HANSON: Or, ce projet doit-il être renvoyé aussi jusqu'après la guerre?

M. SYMINGTON: Non, non; d'après ce que j'entends, l'exécution d'un projet ou de l'autre ne sera pas ajournée jusqu'à après la guerre.

L'hon. M. HANSON: Vous ne vous entendez pas?

M. SYMINGTON: Parfaitement.

L'hon. M. HANSON: Alors, je ne comprends pas M. Howe.

M. SYMINGTON: Tel que j'entrevois la situation, nous dirigerons un service aussitôt que le ministère des Transports obtiendra le champ nécessaire et les moyens de communications à Blissville, et je crois que ce sera au cours de cet été. Quant aux communications aériennes dans l'est, il y a un champ d'atterrissage provisoire à Blissville pour la commodité de Saint-Jean et de Fredericton, s'ils peuvent faire des envolées dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. HANSON: Eh! bien, je ne m'y entends pas.

M. SYMINGTON: Vous voyez, je ne suis pas régenté.

L'hon. M. HANSON: Eh! bien, nous devons passer outre.

M. HANSON (*Skeena*): Le ministre et M. Symington étant tous deux présents, je voudrais obtenir certains renseignements. Nous avons des aéroports à Edmonton, Prince-George, Smithers et Terrace. Vous avez fait certaines démarches l'an dernier au sujet de l'établissement d'un aéroport à Prince-Rupert. Vous avez fait examiner trois emplacements, et on m'apprend que vous avez affecté une somme à la construction d'un aéroport à cet endroit. Qu'a-t-on fait à ce sujet? J'ignore si le ministre ou M. Symington peut répondre à cette question.

M. SYMINGTON: Cela ne me concerne pas.

L'hon. M. HOWE: Je ne puis dire. La construction d'un petit aéroport à Prince-Rupert était à l'étude. Le projet fut abandonné à cause de la forte dépense que son exécution comporterait et aussi en raison du manque de main-d'œuvre dans cette localité. La main-d'œuvre était excessivement rare dans le temps. Je ne saurais dire quand ce projet sera mis à l'étude.

M. HANSON (*Skeena*): Il n'y a qu'une envolée de 100 milles pour atteindre la population sur la côte. Il me semble que ce projet devrait être étudié sérieusement car Prince-Rupert est une ville importante sous tous rapports.

L'hon. M. HOWE: Il va sans dire que vous avez une belle route de Prince-Rupert à Terrace, une distance de 100 milles.

M. HANSON (*Skeena*): Mon homonyme se plaignait de la distance de trente-cinq à l'aéroport dans son district.

L'hon. M. HANSON: Je ne suis pas favorisé d'une belle route.

M. HANSON (*Skeena*): Je voudrais demander au ministre si le projet est abandonné pour le moment?

L'hon. M. HOWE: Oui, il est abandonné comme projet militaire.

M. HANSON (*Skeena*): Alors, on ne fera rien pour le moment?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. McCULLOCH: On m'informe que la compagnie Maritime Airways établie dans l'île du Prince-Edouard veut utiliser l'aéroport de New-Glasgow pour le transport du courrier entre Moncton, Charlottetown et New-Glasgow, et qu'elle est parfaitement disposée à faire une envolée quotidienne. On m'apprend également que les autorités postales sont disposées à passer un contrat avec elle pour le transport du courrier à un tarif correspondant à celui établi pour les îles de la Madeleine. Je me demande s'il y a des données à ce sujet.

L'hon. M. HOWE: C'est un projet qui fut lancé sur une petite échelle avant la guerre. Le ministère des Transports s'abstient de demander des crédits pour la construction d'aéroports strictement civils pendant la guerre, et l'avancement de l'aviation civile devra être ajourné jusqu'après la guerre. Le manque de matériel et de personnel constitue un autre obstacle. Quant à cet aéroport, on avait bel et bien l'intention avant la guerre de procurer un service aérien à New-Glasgow, et je crois que ce sera l'un des premiers projets mis à exécution après la guerre.

M. McCULLOCH: Quant au transport du courrier, le champ actuel est propice à l'atterrissage de petits avions si l'on dépense une faible somme pour l'aménagement des extrémités du terrain. On y a dépensé une certaine somme, \$50,000 ou \$60,000, je suppose.

L'hon. M. HOWE: N'eût été la guerre, il y aurait actuellement un aéroport à cet endroit.

M. McCULLOCH: Nous pouvons compter que le courrier y sera transporté à bref délai?

L'hon. M. HOWE: Après la guerre, à tout événement.

L'hon. M. HANSON: Puis-je tirer au clair une question d'intérêt local. Je vais m'en rapporter à l'arrêté C.P. 6256 du 6 août 1943 qui a désigné le service de Montréal à Frédéricton et à Saint-Jean, Saint-Jean, Halifax, et ainsi de

suite; que Montréal, Blissville, Halifax et Sydney soient désignées comme emplacements d'une série d'aéroport à être organisés et maintenus par les Lignes aériennes Trans-Canada. Or, d'après ce que M. Symington nous a dit, on a l'intention d'entreprendre l'exploitation de cette ligne avant la fin de la guerre ou aussitôt que le matériel convenable est disponible,—le matériel tel que le système des ondes dirigées et des avions. Mais quant à Saint-Jean, on a l'intention de remettre la construction de l'aéroport jusqu'après la guerre, puis Saint-Jean fera partie de la route régulière quand un nouvel aéroport y sera construit et aménagé?

M. SYMINGTON: C'est le ministre qui a fait cette affirmation, pas moi.

L'hon. M. HANSON: Vous êtes l'auteur de la première partie de l'affirmation. Je voulais tirer l'affaire au net afin que nous sachions quelle était la situation de Saint-Jean. Cela est à peu près exact.

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

L'hon. M. HANSON: Merci.

M. NICHOLSON: Avez-vous décidé que mes observations ne sont pas conformes au règlement, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non. Je n'ai pas rendu de décision. Je me prononcerai si vous voulez préciser.

M. NICHOLSON: J'avais terminé mes observations. Je pensais qu'il importait que le président fasse quelque déclaration et dise si toutes les précautions convenables, signalées par M. Bennett lorsque la Chambre fut saisie du bill, qu'il y avait lieu de prendre raisonnablement ont été prises ou sont prises afin de nous éviter le malheur de services aériens trans-canadiens concurrentiels.

Le PRÉSIDENT: Le président a déjà répondu à cette question, n'est-ce pas?

M. NICHOLSON: C'est M. Howe qui a répondu.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous insister davantage sur ce point?

M. NICHOLSON: Le président a dit que c'était une question de politique qui ressortissait au gouvernement. Mais d'après mon entendement, il incombe à ce Comité d'entendre les dirigeants de la commission une fois par année afin d'établir si elle se conforme à la ligne de conduite établie par le gouvernement ou le parlement. Je veux savoir si le très grand nombre de demandes présentées par les Lignes aériennes C.-P. découle du fait que les Lignes aériennes Trans-Canada n'accomplissent pas leur tâche. Je voudrais que le président fasse quelque déclaration à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que vous puissiez vous attendre à ce que le président fasse une déclaration sur la politique du gouvernement, car cela ne le concerne réellement pas.

M. NICHOLSON: J'entends, quant à l'application de la politique du gouvernement en ce qui concerne la provision du service transcontinental le plus complet aussitôt que le matériel sera disponible.

Le PRÉSIDENT: Vous lui demandez si Air-Canada se conforme à la politique que le gouvernement lui a tracée. Il pourrait faire une déclaration à ce sujet.

L'hon. M. HANSON: Cela semblerait conforme au règlement.

Le PRÉSIDENT: Je le pense aussi. C'est la décision que je rendrais.

M. NICHOLSON: Ce sont les seuls renseignements que je voudrais obtenir.

M. SYMINGTON: Je répondrais à cette question en disant que nous avons fourni les services qui ont été assujettis à la Loi relative aux Lignes aériennes Trans-Canada par arrêté en conseil, ou les services que le gouvernement nous a commandés d'établir dans la mesure où l'organisation était poussée au point d'en assurer l'exploitation. Les lignes autorisées par l'arrêté en conseil du 6 août,—celles de Blissville-Halifax-Sydney et Winnipeg-Saskatoon-Edmonton,—n'ont pas encore été exploitées bien que confiées aux Lignes aériennes Trans-

Canada, parce que le ministère des Transports pour l'Air n'a pu se procurer le matériel radiophonique et les dispositifs de sécurité requis et jugés nécessaires à ce que nous concevons une exploitation sûre. Des envolées seront faites sur ces lignes conformément aux instructions données dès que le ministère responsable nous avisera que l'on a mis la dernière main à ces installations.

L'hon. M. HANSON: Vous prenez là ce qui me semble une attitude très raisonnable.

M. NICHOLSON: Cela est tout à fait satisfaisant.

L'hon. M. HANSON: Je ne crois pas qu'une personne quelconque puisse trouver à redire à ce sujet. Pouvez-vous ou M. Howe peut-il nous indiquer quand ces installations seront disponibles?

M. SYMINGTON: Je ne puis vous communiquer que ce que le ministère m'a dit. Il va sans dire que nous ne cachons pas ces choses. Le sous-ministre est présent. Il peut probablement vous le dire car il constitue la source de mes renseignements.

L'hon. M. HANSON: Je voudrais que quelqu'un nous renseigne.

M. SYMINGTON: Nous anticipons que les postes à ondes dirigées dans l'est, celles à Greenwood et Copper Lakes, seront complètement aménagés, à ce que l'on nous informe, au mois de mai. Donnez-leur un autre mois, car on ne peut dire ce qui peut survenir.

L'hon. M. HANSON: Où sont-ils?

M. EDWARD: Leur construction est à peu près terminée.

L'hon. M. HANSON: Où sont ces postes?

M. EDWARDS: Un est à Greenwood, à mi-chemin entre Saint-Jean et Halifax et l'autre est à mi-chemin entre Halifax et Sydney.

L'hon. M. HANSON: Ils sont en cours de construction?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ils devraient être prêts cet été?

M. EDWARDS: Oui.

M. EMMERSON: Puis-je poser une question à M. Symington relativement à un passage qui figure à la page 7 du rapport. Il se lit comme suit: "L'amélioration apportée au hangar de Moncton permettra d'assurer l'entretien et le service des avions militaires dans la région".

M. SYMINGTON: Oui.

M. EMMERSON: Quel est le genre de service fourni à Lakeburn, ce grand atelier de Clark-Ruse où l'on répare, revise et reconstruit des avions militaires. Il y existe des installations qui ont été agrandies.

M. SYMINGTON: Tout ce que nous savons c'est que les quartiers généraux d'un commandement d'avions de bombardement du C.A.R.C. sont établis à cet endroit. Comme l'on agrandissait la bâtisse à cet endroit, ils nous ont demandé de voir à l'entretien des avions de bombardement de ce commandement. Nous procurons ce service à tous les avions qui fréquentent les routes de l'Atlantique dans la mesure où nous pouvons nous en occuper. Nous ne recherchons pas leur clientèle.

M. EMMERSON: Il y a des installations là-bas.

M. SYMINGTON: Les installations à Moncton ne suffisent pas aux travaux actuels.

L'hon. M. HOWE: Je pourrais expliquer que l'atelier de Clark-Ruse fut établi pour l'entretien d'avions d'un certain modèle. Il possède un assortiment complet de pièces de rechange pour certains avions. Il y a des avions de divers modèles là-bas, et je crois que dans ce cas-ci il s'agit d'avions d'une certaine marque dont l'entretien est confié à Air-Canada plutôt qu'à Clark-Ruse. Il va sans dire qu'il ne s'agit que d'un arrangement provisoire.

L'hon. M. HANSON: La situation devient très aiguë, car on m'apprend que Clark-Ruse met 300 hommes en congé à Lakeburn, et le syndicat ouvrier allègue que ces 300 hommes sont des gens de la région et que les ouvriers venant de l'Ontario sont retenus. Je ne doute pas que le ministre a entendu parler de cet état de choses.

L'hon. M. HOWE: Laissez le Service sélectif tirer cette situation au clair.

L'hon. M. HANSON: Je voudrais que vous vous renseigniez sur la situation à Lakeburn, car bien qu'il s'agit, m'apprend-on, d'une corporation privée qui possède le droit de retenir à son emploi ou de renvoyer les ouvriers qu'il lui plaira, il est passablement difficile de demander à 300 hommes de la localité de s'en aller alors que les gens de l'Ontario sont retenus. Le ministre pourrait peut-être exercer son influence dans l'espoir de faire remédier la situation.

L'hon. M. HOWE: Je serai heureux de m'enquérir de la chose.

L'hon. M. HANSON: La situation est très corsée en ce moment.

M. NICHOLSON: Il est fait mention au bas de la page 4 d'une décision de la Commission des transports quant à une autorisation pour le transport de voyageurs entre Vancouver et Victoria. Le président voudrait-il nous dire quelles démarches il fait quand une décision de cette nature est rendue, ou quelles démarches peuvent être faites pour faire renverser une telle décision? Je sais que les gens qui voyagent sont très incommodés quand on leur dit à Vancouver qu'ils ne peuvent se rendre à Victoria par les avions d'Air-Canada.

L'hon. M. HANSON: Il peut en appeler au Gouverneur en conseil. La Loi pourvoit à un tel appel.

M. NICHOLSON: Le président pourrait-il répondre à la question? Je préférerais que ce fut lui qui me donne la réponse plutôt que le leader de l'opposition.

M. SYMINGTON: Sous le régime de la loi actuelle, la Commission des transports se prononce sur les besoins et la commodité du public, et elle a déclaré dans son jugement que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien répondaient suffisamment aux besoins du service des voyageurs, et qu'en conséquence, elle pouvait nous accorder seulement le privilège du transport du courrier dans le domaine dans ce trafic local. Ce fut la conclusion à laquelle elle en est venue.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous en appeler de cette décision?

M. SYMINGTON: Non, pas pour ce qui nous concerne. C'est ordinairement la municipalité qui présente la demande et elle peut s'adresser en tout temps à la Commission et lui demander que la question soit remise à l'étude si elle est en mesure de démontrer que les besoins et la commodité du public exigent ce service.

L'hon. M. HANSON: N'est-ce pas vous qui avez présenté cette demande?

M. SYMINGTON: Non.

L'hon. M. HANSON: Ne fut-ce pas vous?

M. SYMINGTON: Non.

L'hon. M. HANSON: Ce fut la municipalité?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et elle n'a pas appelé de la décision?

M. SYMINGTON: Non.

M. MAYBANK: Qui a présenté la demande?

M. SYMINGTON: En tout cas, personne n'en a appelé.

L'hon. M. HANSON: C'est la municipalité qui a présenté la demande?

M. SYMINGTON: Je voudrais vérifier la chose. Je ne suis pas tout à fait certain. Nous avons assisté à l'audition de la cause.

L'hon. M. HANSON: Vous étiez présents à l'audition.

M. SYMINGTON: Nos gens étaient présents à l'audition.

L'hon. M. HANSON: Je propose, monsieur le président, que nous nous tirerions mieux d'affaires si nous nous en tenions un peu plus au sujet. Je voudrais examiner la question successivement.

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, c'est vous qui avez l'affaire en main.

L'hon. M. HANSON: Pour en venir au paragraphe suivant, le service transatlantique en temps de guerre pour le compte de l'Etat. Je voudrais savoir si c'est un service essentiellement d'Etat et Air-Canada en est l'agent ou est-ce Air-Canada qui l'exploite à son compte? Il me semblerait que c'est un service essentiellement d'Etat.

M. SYMINGTON: C'est un service essentiellement d'Etat en ce sens que l'Etat possède les avions, que les comptes relèvent de l'Etat. Les comptes ne figurent pas ici. L'Etat nous donne des instructions quant à l'emploi des avions. Nous nous occupons seulement des envolées.

L'hon. M. HANSON: Il s'agit de fournir un service pour les fins indiquées?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ce service est né de la guerre, monsieur Howe?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Je ne m'oppose pas à cela. Je voudrais poser une autre question. Si la question est conforme au règlement,—si elle n'est pas conforme, je n'insisterai pas,—je voudrais savoir à quel endroit au Royaume-Uni se trouve le terminus de ce service?

M. SYMINGTON: A Prestwick.

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'il ne faudrait pas mentionner ce nom.

L'hon. M. HANSON: Je crois que tout l'univers le sait.

M. SYMINGTON: Le *Saturday Evening Post* a publié un article à ce sujet.

L'hon. M. HOWE: C'était un sujet dont il était interdit de parler.

M. EMMERSON: Il n'y a que la ligne Pan-American qui emploie la base en Irlande?

L'hon. M. HOWE: Tous les hydravions s'en servent, c'est-à-dire, les lignes Pan-American et American Export.

M. SYMINGTON: Tous les avions se servent de l'autre aéroport.

L'hon. M. HANSON: Le paragraphe suivant est très important.

A titre d'unique agence canadienne choisie par l'Etat pour exploiter des services aériens internationaux, Air-Canada est intéressé à connaître les résultats des conférences inter-gouvernementales qui porteront sur la politique aérienne du monde et attend la conclusion des accords internationaux qui affecteront ces services.

On m'informe que M. Howe et M. Symington ont assisté à la conférence qui eut lieu à Londres. Il n'y a jamais eu de détails de publiés à ce sujet, et ils n'ont jamais fait de rapport.

L'hon. M. HOWE: Monsieur Hanson, c'est une question qui ressortit essentiellement à la Chambre des communes. M. Symington a assisté à la conférence non pas à titre de représentant d'Air-Canada mais à titre de délégué du gouvernement canadien. Il n'y est pas allé à titre de représentant d'Air-Canada.

L'hon. M. HANSON: Quand est-il Dr Jekyll et quand est-il M. Hyde?

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'il y ait de Dr Jekyll en cette affaire.

L'hon. M. HANSON: Y avait-il quelque autre représentant du Canada ou d'intérêts canadiens à cette conférence?

L'hon. M. HOWE: M. John Baldwin y était à titre de représentant du ministère des Affaires extérieures, et M. Massey aussi.

L'hon. M. HANSON: M. Massey représentait le gouvernement.

M. SYMINGTON: Et M. Symington représentait le gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Il n'y a pas de représentant d'entreprises privées à cette conférence?

L'hon. M. HOWE: Non, aucun.

L'hon. M. HANSON: Dois-je conclure que ce Comité n'a pas droit à un rapport quelconque sur cette conférence, même quand M. Symington en fait mention dans son rapport?

M. SYMINGTON: Je n'en parle pas.

M. MAYBANK: Où cela figure-t-il dans ce rapport?

L'hon. M. HANSON: J'ai lu le paragraphe.

M. MAYBANK: Où y a-t-il quelque chose qui traite du résultat de la conférence?

L'hon. M. HANSON: Il en fait mention dans son rapport.

Le PRÉSIDENT: Quelle page examinez-vous?

L'hon. M. HANSON: La page 3 du rapport.

M. HANSON (*Skeena*): Cela ressortirait à la Chambre des communes.

L'hon. M. HANSON: Vous êtes de cette opinion. Je suis d'opinion que ce sujet peut être discuté ici vu qu'il en est fait mention dans le rapport. Je crois que je me conforme au règlement. Je n'entretiens aucun doute à ce sujet.

M. HANSON (*Skeena*): Vous vous conformez toujours au règlement.

L'hon. M. HANSON: Je l'espère.

L'hon. M. HOWE: L'attitude d'Air-Canada est clairement définie. Il dit qu'il est intéressé à connaître.

L'hon. M. HANSON: Je comprends cela, néanmoins le président d'Air-Canada et l'ancien ministre des Transports qui dirige encore Air-Canada, je suppose, étaient les délégués officiels. Nous n'avons pas reçu de rapport. En recevons-nous un?

L'hon. M. HOWE: C'est un sujet qui relève de la Chambre des communes, n'est-ce pas?

L'hon. M. HANSON: Je ne le pense pas.

L'hon. M. HOWE: Je comptais discuter cette question bien avant aujourd'hui mais vous n'étiez pas prêt.

L'hon. M. HANSON: J'étais prêt. Cependant, vous me dites, si je lis entre les lignes, que vous vous proposez de présenter un rapport à la Chambre des communes. Je suis parfaitement satisfait.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe suivant.

L'hon. M. HANSON: A titre de renseignement, je voudrais poser une ou deux questions concernant la base de rémunération pour le transport du courrier. On devrait peut-être nous faire un exposé sur ce sujet à partir des débuts. Le tarif fut-il toujours basé sur le nombre de milles d'envolée ou sur le poids? Je ne suis pas fixé là-dessus. C'est la raison pour laquelle je m'en enquiers.

M. SYMINGTON: Il n'y a jamais eu de changement; le contrat est basé sur une loi.

L'hon. M. HANSON: Basé sur une loi?

M. SYMINGTON: Basé sur une loi.

L'hon. M. HANSON: Et le principe fondamental est que le tarif est basé sur les milles de vol?

M. SYMINGTON: Les milles de vol.

L'hon. M. HANSON: Non sur le poids?

M. SYMINGTON: Pas sur le poids du tout.

M. MAYBANK: Chaque modification apportée au tarif a nécessité une modification de la loi, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non.

M. MAYBANK: Je pensais que le tarif était établi dans la loi et que la loi fut modifiée chaque fois que le tarif fut changé?

M. SYMINGTON: Un tarif provisoire fut établi pour les deux premières années d'essai. Puis, le tarif fut fixé d'après les résultats. Il en est résulté que le tarif a fléchi de 68 cents à 42 cents.

M. MAYBANK: Je pensais que nous avons modifié la loi dans le temps.

L'hon. M. HANSON: Je crois que l'on a fait quelque chose.

M. MAYBANK: Je puis me tromper.

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'il y eut quelque chose de fait à ce sujet.

M. JACKMAN: Le tarif de transport par avion sera-t-il réduit en 1944 en raison des résultats de l'année 1943?

M. SYMINGTON: Oui, il sera réduit, mais très légèrement. Comme vous le voyez, nos bénéfices ne s'établissent qu'à \$187,000.

L'hon. M. HANSON: Il va sans dire que vos frais d'exploitation viennent d'augmenter très sensiblement.

M. SYMINGTON: Je m'attendais à ce que l'on m'interroge à ce sujet.

L'hon. M. HANSON: Nous entendons vous interroger bien davantage plus tard.

M. JACKMAN: Le ministère des Postes s'est-il plaint de la réserve éventuelle que vous avez constituée à même le compte d'exploitation de l'an dernier, ce qui a occasionné une réduction du bénéfice d'exploitation?

M. SYMINGTON: Oui, le ministère des Postes a mis la chose en question, et il y eut beaucoup de discussion sur les motifs de cette démarche qui sont parfaitement compréhensibles, si vous voulez qu'ils vous soient expliqués. La politique suivie par d'autres lignes aériennes, la ligne American et d'autres, fut exposée, et après une enquête très approfondie, il a retiré son objection et a convenu que l'imputation était correcte.

L'hon. M. HANSON: Sur quelle base l'imputation est-elle établie maintenant?

M. SYMINGTON: En raison de conditions nées de la guerre, les lignes aériennes Trans-Canada ont aujourd'hui des inventaires de plus de \$1,000,000 qui s'établiraient en temps ordinaire à probablement \$400,000. Vous devez vous assurer que vous allez pouvoir utiliser vos avions. Or, à mesure que vous mettez vos avions au rancart dans un certain nombre d'années, les inventaires et les pièces sont enlevés s'ils comportent quelque chose de défectueux. Ces pièces et dispositifs sont remis à neuf et inscrits de nouveau dans l'inventaire à un chiffre réduit, mais à la longue cet inventaire qui est élevé à cause de la guerre, en raison de l'état désuet des appareils et le reste, vaudra beaucoup moins parce que les avions achetés à ces prix seront hors d'usage. Conséquemment, nous avons calculé qu'il convenait de défalquer 20 p. 100 en raison de frais de guerre, la marge additionnelle que nous avons dû maintenir pour des motifs de sécurité. Le montant défalqué s'est établi à \$218,000, montant bien inférieur à celui que les lignes américaines défalquent. J'entends proposer une autre défalcation de \$218,000 cette année. Le ministère des Postes s'y opposera probablement. Nous allons examiner cette question sous tous ces aspects et

nous ferons ce que de sains principes d'affaires nous dictent. Cela constitue à peu près l'état de la question.

L'hon. M. HANSON: Vous nous avez exposé la situation très clairement. Vous avez adopté cette politique parce que vous ne pouviez obtenir des fournitures et que les fournitures coûtent très cher?

M. SYMINGTON: Précisément, et c'est une sage ligne de conduite à suivre.

L'hon. M. HANSON: Notre subvention quant au courrier aérien dépasse-t-elle encore celle des Etats-Unis, et si oui, de combien?

M. SYMINGTON: Tout comme je vous l'ai fait observer l'an dernier, il est toujours difficile de répondre à cette question. Notre subvention est plus élevée. Leur subvention est basée sur le poids. Notre subvention de .94 millièmes que nous avons atteinte en décembre est plus élevée que celles de certaines lignes, les lignes qui relient des centres très peuplés. Elle est inférieure à celle de lignes moins importantes. Quant à la moyenne, je dirais que leur subvention est probablement inférieure à la nôtre, mais très peu inférieure.

L'hon. M. HANSON: En d'autres termes, vous dites que cela tient à la densité du trafic? Est-ce l'expression exacte?

M. SYMINGTON: Oui, la densité du trafic.

L'hon. M. HANSON: Nous entendons souvent cette expression. Les gens des chemins de fer s'en servent beaucoup. Vu la densité du trafic aux Etats-Unis, en comparaison du nôtre, notre tarif doit être plus élevé?

M. SYMINGTON: Vous l'avez dit.

L'hon. M. HANSON: Et cet état de choses va se continuer probablement, n'est-ce pas, monsieur Symington?

M. SYMINGTON: Ma foi...

L'hon. M. HANSON: Jusqu'à un certain point?

M. SYMINGTON: Peut-être. Nous avons essayé de calculer la densité du trafic qu'il nous faudrait répartir sur les trajets pour le transport gratuit du courrier un jour. Cela peut être établi.

L'hon. M. HANSON: Ce sera alors l'âge d'or.

M. SYMINGTON: Mais naturellement, il y a toujours le fait que nous acquittons des droits très élevés sur tout notre matériel et sur toutes nos fournitures. Ils nous coûtent bien plus cher qu'aux lignes aériennes des Etats-Unis. Il y a aussi le fait que les plus gros avions que nous pourrions jamais employer au Canada sont des quadrimoteurs, contrairement aux Etats-Unis, parce qu'il nous faut leur faire parcourir le trajet de Toronto à Winnipeg et parfois encore davantage sans atterrissage, à cause de nos conditions climatiques particulières. Nous ne pourrions employer les gros avions en service aux Etats-Unis à l'heure actuelle. Ils n'ont ni le rayon d'action ni la vitesse nécessaires pour nos conditions particulières.

L'hon. M. HANSON: Qu'est-ce qui manque à ces avions?

M. SYMINGTON: Leur rayon d'action est limité et ils ne sont pas assez rapides.

M. MAYBANK: A propos des frais d'exploitation, vous avez dit que les recettes s'étaient accrues mais que le relèvement de ces frais n'a pas été proportionné.

M. SYMINGTON: Les frais d'exploitation sont plus élevés.

M. MAYBANK: Les recettes s'établissent à \$2,042,183 et les frais d'exploitation à \$2,346,503; comment expliquez-vous cela?

M. SYMINGTON: Cette question me paraît très pertinente et je suis prêt à y répondre. A première vue l'accroissement de ces frais ne concorde pas avec les recettes supplémentaires. Nos recettes se sont accrues de 28 p. 100 et nos frais d'exploitation, de 35 p. 100. Cela mérite un mot d'explication.

Il y a de nombreux facteurs qui entrent dans cette analyse: les prolongements des trajets, des envolées additionnelles sur les lignes existantes, la diminution du courrier payant par avion-mille.

M. MAYBANK: Quel est le dernier item?

M. SYMINGTON: La diminution du courrier payant par avion-mille; nos taux ont été abaissés l'an dernier. Les taux de messageries consentis à Air-Canada ont été réduits après revision du partage avec les compagnies de messageries. Celles-ci ont constaté que le taux de 25 p. 100 ne leur permettait pas de faire affaires pour la prise et la livraison de colis à domicile et leur nouveau contrat prévoyait un taux de 33 p. 100. Il faut aussi tenir compte de l'extension des réparations et des revisions de moteurs, hélices et instruments pour le C.A.R.C. et pour B.O.A.C., la dépréciation supplémentaire et l'assurance de six nouveaux Lodestars acquis tard en 1942 et la plus forte évaluation des avions 14 transformés en avions 14.08; l'indemnité de vie chère, le personnel au sol moins expérimenté, les frais de pensions, la création d'une réserve pour le rajustement de l'inventaire d'après-guerre.

M. MAYBANK: Arrêtez-vous ici, je vous prie. Comment ce personnel moins expérimenté a-t-il fait hausser les frais; parce qu'il a été augmenté?

M. SYMINGTON: Simplement son accroissement. Bien entendu, le service sélectif ou la guerre nous a enlevé bon nombre de nos meilleurs employés. Nous acceptons un personnel moins expérimenté et le formons. Il est très bien disposé mais il faut le former et cela requiert du temps et de l'argent.

M. MAYBANK: Le nombre des employés est-il plus grand?

M. SYMINGTON: Oui, de 5 p. 100.

M. MAYBANK: En tout cas, votre personnel est relativement plus considérable?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Vu son inexpérience?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Je n'entends pas à cause de l'augmentation du trafic, mais en raison de son inefficacité il faut qu'il soit plus considérable? Est-ce cela qui vous a fait augmenter votre compte des salaires?

M. SYMINGTON: Oui, et il y a en plus le fait que le personnel n'était pas aussi expérimenté qu'auparavant; il n'était pas aussi bien formé.

M. MAYBANK: Je vous ai coupé l'herbe sous le pied.

M. SYMINGTON: Permettez-moi de terminer.

M. MAYBANK: Oui.

M. SYMINGTON: Le personnel au sol moins expérimenté, les frais de pension, la création d'une réserve pour le rajustement de l'inventaire d'après-guerre et les dépenses supplémentaires inhérentes au grand nombre de passagers de priorité.

L'hon. M. HANSON: Comment cela; ils acquittent les mêmes taux?

M. SYMINGTON: Monsieur Hanson, les passagers qui doivent céder leurs places accroissent énormément les travaux aux écritures, les appels téléphoniques, le travail du personnel, le travail administratif. Il faut constamment être aux petits soins envers ces passagers pour les convaincre qu'on les a fait descendre d'avions pour les remplacer par d'autres en service de guerre, afin qu'ils ne se croient pas victimes d'une préférence injuste. De sorte que le personnel du trafic doit être très fortement accru afin de voir à ces passagers—par exemple, en ce qui concerne les dispositions à prendre pour qu'ils voyagent par trains ou autrement; tout cela a fortement accru nos frais d'exploitation.

L'hon. M. HANSON: C'est compréhensible.

M. SYMINGTON: Il nous faut tenir compte de la somme de \$244,000 ajoutée à la réserve d'assurance au cours de l'année. Certains facteurs aident nos résultats financiers, d'autres, non. Je ne crois pas que cela aiderait le Comité si j'essayais de lui faire voir comment chacun de ces éléments a accru ou diminué nos résultats nets d'exploitation; je ne crois pas non plus que ce soit utile.

A mon sens l'explication complète se trouve dans le fait, cité au rapport, que le paiement à la compagnie pour le transport du courrier est basé sur les avion-milles et non pas sur le nombre de livres de courrier.

Le volume de notre trafic-passagers s'est accru de 34 p. 100 et en recettes de 37 p. 100. Le volume des messageries est plus fort de 126 p. 100 et en recettes de 91 p. 100. Le volume des excédents de bagages s'est accru de 67 p. 100 et ses recettes de 104 p. 100. Celui du courrier s'est accru en volume de 61 p. 100 et ses recettes de seulement 9 p. 100.

Il s'est produit une diminution dans le tarif de l'avion-mille de 45 cents .57 à 42 cents .90. Cette diminution de taux a abaissé nos recettes de \$216,000 et naturellement elle n'est pas compensée par une réduction des dépenses. J'entends pour le parcours des avions.

Les livres de courrier ont augmenté de 61 p. 100. Je ne prétends pas dire que nos recettes de courrier ont augmenté d'autant. S'il en avait été ainsi, nous aurions dû avoir quelque \$1,655,000 de recettes supplémentaires que nous aurions pu reporter aux recettes nettes. Le nombre de livres de courrier transportées n'est pas le meilleur terme de comparaison. Le courrier peut être transporté de Montréal à Ottawa ou de Montréal à Winnipeg ou Vancouver. Nous devrions dire le nombre de livres de courrier au mille ce qui tient compte du volume et de la distance. D'après cette base, l'accroissement de volume a été de 43 p. 100 et si nos recettes avaient augmenté proportionnellement, elles eussent été plus fortes de \$1,077,000. Encore une fois, veuillez ne pas vous méprendre. Je ne laisse pas entendre que les Postes devraient accroître le taux du transport du courrier. Il est régi par le contrat à cet effet, qui n'est pas en jeu. Je vous explique maintenant pourquoi nos recettes n'ont pas monté proportionnellement à nos frais. Le Comité comprendra qu'afin de faire face à cette forte augmentation du courrier il faut nécessairement accroître les dépenses. Il en résulte aussi une diminution de nos recettes-passagers parce qu'à l'heure actuelle alors que nos avions transportent leurs charges maxima un relèvement du courrier entraîne la descente d'un ou de quelques passagers. On se demande parfois comment il arrive qu'on refuse de transporter des passagers alors qu'il y a des places vacantes à bord d'un avion. Cela s'explique généralement par le poids du courrier et de l'essence qu'il doit emporter. Les avions, tout comme les navires, ont leurs lignes de charge qu'il ne faut pas dépasser. Nous avons analysé ce point en décembre et avons constaté que la somme des recettes-passagers perdue par suite du fort transport de courrier variait de \$50,000 à \$60,000.

L'hon. M. HANSON: Vous avez un motif de plainte contre les Postes, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Je répète que je ne formule pas de critique. C'est très bien ainsi. La loi régit cette affaire et nous ne nous en plaignons pas. Nous avons conclu un contrat avantageux avec l'Etat. Autrement dit, la charge qui nous incombe profite à un autre ministère. Dans le présent cas, c'est celui des Postes, un ministère du gouvernement, qui en profite.

Il vous intéresserait peut-être d'apprendre maintenant comment le transport du courrier se compare aux recettes des Postes de l'an dernier d'après la même base de calcul; d'après celle d'abord exposée au Comité par M. Coolican, pour laquelle on avait convenu du chiffre de cinquante lettres à la livre et deux cents par lettre afin de faire face aux frais de transport terrestre. C'était la base que nous avons toujours donnée au Comité. Je vous avouerai qu'elle nous favorise peut-être trop et pas assez les Postes, mais d'après cette base leurs revenus prove-

nant du courrier transporté par Air-Canada se sont élevés à \$12,634,659. Ce ministère nous a remis \$3,515,807.

L'hon. M. HANSON: Je dirais qu'il réalise des bénéfices.

M. SYMINGTON: Ce qui laisse un solde de \$9,118,852. Si on en retranche deux cents par lettre pour ses faux frais, dépenses d'aménagements, etc., il reste \$3,726,607, ce qui lui laisse des bénéfices de \$5,392,245 et une répartition de deux cents sur ces faux frais.

L'hon. M. HANSON: Tenez-vous compte du cent supplémentaire?

M. SYMINGTON: Oui, et il lui a rapporté un million. J'ai sous les yeux le chiffre du relèvement des tarifs postaux. Au 4 avril 1943 il comptait pour \$1,454,000 dans les bénéfices de \$5,392,000.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. SYMINGTON: Le ministère des Postes a traité de cette question ultérieurement, et bien qu'il avait accepté d'abord le relèvement ci-dessus, il était insuffisant. Le ministre des Postes (l'hon. M. Mulock) l'a discuté au cours de la modification à la Loi spéciale du revenu de guerre à la Chambre le 5 avril 1943. Il a prétendu qu'à cause d'un certain double emploi et du fait que le courrier venant hors du Canada ne rapportait aucun revenu au ministère,—je répète que c'est son affaire et non la nôtre,—qu'en conséquence il transportait du courrier provenant hors du pays qui ne lui rapportait aucun revenu direct...

L'hon. M. HANSON: Mais il obtenait une compensation grâce à la convention internationale.

M. SYMINGTON: En tenant compte ensuite d'un autre 30 p. 100 consenti pour le dédoublement possible des parcours—je veux dire les cas où le courrier peut détourné d'une route à une autre—ce chiffre est réduit de \$5,392,000 à \$2,719,829. Puis-je dire d'abord en comparant les deux années, en prenant les bénéfices tel qu'indiqués plus haut, soit \$5,392,245, ses bénéfices supplémentaires à même cette source en 1942 furent de \$1,407,702. Dans le deuxième cas, au lieu de n'être que de \$719,829, ils furent de \$1,321,573. D'une façon ou de l'autre, ce ministère a accru ses bénéfices provenant du courrier aérien de plus d'un million de dollars d'une année à l'autre.

L'hon. M. HANSON: Néanmoins en se basant sur les recettes d'exploitation de \$9,379,501 pour un parcours de 8,963,786 milles, la recette sur le courrier aérien est de 1 cent .04, j'entends la recette brute. 37 p. 100 de ce chiffre s'établit à .429 de cent au mille, ce qui laisse des recettes d'exploitation de .61 cent au mille. Vous tirez donc encore une partie importante de vos recettes du courrier aérien?

M. SYMINGTON: Celui-ci en constitue actuellement 38 p. 100 et ce pourcentage diminue constamment. L'an dernier il s'établissait à 44 p. 100, je crois, alors que maintenant il est de 38 p. 100.

L'hon. M. HANSON: Je l'avais calculé à un peu moins de 37 p. 100.

M. SYMINGTON: Je crois qu'il est de 38 p. 100 dans le rapport—oui, c'est cela.

L'hon. M. HANSON: Le chiffre de 37 p. 100 est-il exact?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ainsi donc une partie très importante de vos recettes provient du courrier aérien.

M. SYMINGTON: 37 p. 100. C'était d'abord 80 p. 100 et ce n'est plus que 37 p. 100. J'ignore jusqu'où ce pourcentage va s'abaisser. Mais d'après le contrat tout ce que nous gagnons ajoute des profits aux Postes. Nous ne réalisons rien.

L'hon. M. HANSON: Et c'est quelque peu aux dépens du public voyageur.

M. SYMINGTON: Monsieur Hanson, la loi nous oblige à appliquer les mêmes taux que nos concurrents du sud. Cela est stipulé dans la loi ce qui nous donne exactement les mêmes taux qu'aux Etats-Unis, mais de beaucoup inférieurs à ceux de nos concurrents au Canada.

L'hon. M. HANSON: Vous entendez les taux des passagers?

M. SYMINGTON: Ces taux embrassent les passagers, les messageries, tout. Ils sont établis sur la même base de concurrence.

M. MAYBANK: Ces taux comprennent-ils la taxe sur les billets?

M. SYMINGTON: Vous voulez savoir s'ils comprennent la taxe—je ne crois pas comprendre votre question.

M. MAYBANK: Je parle des taux—bien entendu ils n'ont rien à voir aux taxes.

M. SYMINGTON: Nous demandons tant par mille, disons, pour le parcours Winnipeg-Vancouver, c'est le même taux que celui en vigueur outre-frontière pour la même distance transcontinentale. C'est pourquoi nous prétendons que nous pouvons transporter les passagers meilleur marché de Seattle à New-York que les lignes aériennes des Etats-Unis, notre parcours étant plus court.

M. MAYBANK: Et naturellement elles doivent acquitter une taxe dont vous êtes dispensés.

M. SYMINGTON: Bien entendu, c'est là un point que nous ne devrions pas aborder, je crois. Je prétends que nous (les lignes aériennes) et les chemins de fer acquittons une taxe de 100 p. 100 parce que nous ne réalisons pas de bénéfices.

L'hon. M. HOWE: Toutes leurs recettes servent à acquitter leurs taxes.

M. MAYBANK: Vous ne pourriez jamais me convaincre de cela, monsieur Howe.

L'hon. M. HOWE: Je vous demande pardon?

M. MAYBANK: J'ai parlé des taxes à propos des taux. Si j'achète un billet d'ici à Winnipeg je le paie et en sus une taxe. J'essayais de savoir si Air-Canada peut demander les mêmes taux. Ceux-ci tiennent-ils compte de toute taxe supplémentaire?

L'hon. M. HOWE: Oui, il y a un taux uniforme fixé par la *C.A.B. Board* là-bas et par notre Commission des transports au Canada.

M. MAYBANK: Mais en réalité il n'en coûte pas plus pour un passager de parcourir le trajet Moncton-Vancouver par votre réseau que s'il volait de Détroit à Seattle aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Je ne le crois pas.

L'hon. M. HANSON: Il existe une taxe là-bas sur les billets?

M. SYMINGTON: Oui il y en a une aussi.

M. MAYBANK: Et elle est basée sur le prix des billets.

M. NICHOLSON: Cette taxe de 10 p. 100 n'est-elle pas comparable à notre taxe de 15 p. 100?

M. SYMINGTON: Elle est légèrement inférieure; je ne suis pas sûr des chiffres. Je crois que c'est tout le contraire; la taxe là-bas est de 15 p. 100 et la nôtre est de 10 p. 100.

L'hon. M. HANSON: La nôtre est de 15 p. 100.

M. SYMINGTON: Alors aux Etats-Unis elle est actuellement de 15 p. 100.

L'hon. M. HANSON: L'est-elle?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: N'est-ce pas exact, monsieur, leur taxe sur le transport est de 15 p. 100?

L'hon. M. MICHAUD: Je ne m'en souviens plus; je ne saurais vous le dire de mémoire.

M. NICHOLSON: Je crois que la nôtre est de 15 p. 100 et qu'elle est de 10 p. 100 aux Etats-Unis.

M. COOPER: Elle est de 15 p. 100 aux Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Oui, je pense qu'elle est de 15 p. 100.

M. JACKMAN: Il semble que les tarifs-passagers d'Air-Canada lui rapportent une partie importante de ses bénéfices, parce qu'ils sont généraux. Si le taux du courrier postal doit s'abaisser d'année en année, comment allez-vous, en toute justice pour le public voyageur et les usagers du courrier aérien, déterminer un tarif équitable pour Air-Canada; vous basez-vous entièrement sur les taux d'exploitation aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Non. La Commission des Transports fixe les taux maxima.

L'hon. M. HANSON: Ils sont fixés par la loi.

L'hon. M. HOWE: La Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada stipule que les taux concurrenceront ceux des lignes parallèles des Etats-Unis.

M. JACKMAN: Est-ce que ce sont des taux maxima?

L'hon. M. HOWE: La loi stipule que les taux de base seront concurrents.

M. MAYBANK: Alors il semble qu'Air-Canada ne puisse abaisser ses taux à moins d'une diminution correspondante des taux des lignes parallèles transcontinentales outre-frontière?

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

L'hon. M. HANSON: Est-ce exact que son service doit correspondre à un service de même nature aux Etats-Unis?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Les taux appliqués sont-ils les taux maxima ou les taux minima?

M. SYMINGTON: Voici encore une question que vous devrez réserver à la Commission des transports ou à d'autres que nous. La loi en question décrète que nos taux doivent être comparables—et, à propos, nous ne nous opposons pas—nous soumettons nos taux à la Commission et elles les approuve.

L'hon. M. HANSON: Vous dites qu'elle les approuve?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et aucune décision ne régit le point que j'ai soulevé?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Le statut est-il basé sur quelque entente internationale à l'effet que vos taux doivent être comparables à ceux des lignes des Etats-Unis?

L'hon. M. HOWE: Pas du tout.

M. SYMINGTON: Lorsque nous avons commencé l'exploitation d'Air-Canada, personne ne connaissait rien au Canada de l'exploitation des lignes aériennes. Nous savions cependant que nous n'étions qu'un petit pays avec une faible population. Comme il s'agissait d'une exploitation par l'Etat, celui-ci s'est protégé en décrétant que nos taux devaient être comparables à ceux des lignes similaires aux Etats-Unis.

L'hon. M. HOWE: La loi se lit ainsi qu'il suit:

Le transport des passagers et marchandises par la Corporation à des tarifs sur une base de concurrence avec les autres services similaires de transport de l'Amérique du Nord.

L'hon. M. HANSON: S'ils réduisaient leurs taux vous auriez droit de diminuer les vôtres et *vice versa*?

L'hon. M. HOWE: Nous y serions forcés.

L'hon. M. HANSON: Existe-t-il un tableau montrant le détail de ces frais d'exploitation?

M. SYMINGTON: Je puis vous donner le détail de tout ce que vous pouvez demander.

M. JACKMAN: Avant de laisser la question des taux, au point de vue des services publics, est-il préférable d'essayer d'abaisser le plus possible les taux du courrier aérien pour les Postes, ou doit-on traiter équitablement les passagers qui contribuent à rendre les services moins coûteux? Quels sont les avantages et les désavantages que le gérant d'un service aérien doit étudier?

M. SYMINGTON: Cela est prévu par la loi. Un temps viendra peut-être où les taux du courrier aérien seront peut-être trop bas, mais ce temps n'est pas encore arrivé. On s'est plaint plutôt que les taux étaient trop élevés. Si les lignes aériennes du Canada peuvent réussir à adopter des taux plus bas que ceux des services aériens du pays bien plus productif au sud, il faudrait les en féliciter, mais je ne crois pas que nous devions nous tracasser à ce sujet pour l'instant. Nous n'en sommes pas encore rendus à ce stade, mais si nous appliquons des taux de concurrence pour le transport des passagers comparables à ceux des services aériens rivaux du sud, nous nous tirons bien d'affaires.

M. NICHOLSON: Si le volume du courrier continue d'augmenter, est-ce que la situation décrite pour novembre, alors que son transport a entraîné une perte de tant de milliers de dollars,—si le volume du courrier augmente qu'en résultera-t-il?

M. SYMINGTON: Naturellement nous espérons qu'alors nous aurons reçu d'autres avions et ainsi donc nous pourrions faire face à toutes les exigences du transport.

M. NICHOLSON: J'ai dégagé de la statistique étudiée plus haut que si vous aviez pu laisser une partie du courrier en plan et transporter des passagers au maximum vous eussiez réalisé \$40,000 de plus pour le mois.

M. SYMINGTON: Oui, \$50,000. J'ai parlé de décembre. Bien entendu, le courrier de Noël était très considérable pendant la semaine qui a précédé cette fête. Au lieu de transporter quatorze passagers par avion pendant un bon nombre des trajets, nous n'en avons transporté que quatre à cause du fort volume de courrier et ce dernier a la préséance à bon droit.

M. MAYBANK: Si vous aviez quatorze sacs de courrier de plus, leur transport ne vous rapporterait rien de plus. Vous pourriez transporter deux ou trois passagers, mais à perte.

Le PRÉSIDENT: Le nombre des livres de courrier n'est-il pas limité?

M. SYMINGTON: Il est de douze cents livres.

M. JACKMAN: Je suppose que les besoins du commerce s'accroissent beaucoup vers le temps de Noël. Il faudrait considérer la ligne de conduite à ce sujet. Je soupçonne que la forte augmentation du courrier pendant tout le temps de Noël dépend de l'envoi des cartes de souhaits.

M. SYMINGTON: Je l'ignore. En tout cas, c'est une marque de l'esprit qui règne alors.

M. JACKMAN: Il y a le fait que bien des gens doivent voyager à cette époque.

M. SYMINGTON: Les passagers voyagent aussi alors pour aller voir leurs parents, etc. Je ne vous ai donné que les faits et les chiffres.

M. JACKMAN: Certains hauts fonctionnaires rétribués à raison d'un dollar par année sont peut-être allés dans leurs foyers. On peut imputer ces voyages à l'effort de guerre.

M. NICHOLSON: Lorsqu'un avion transporte 1,200 livres de courrier, quel est le nombre maximum de passagers qu'il peut prendre à bord?

M. SYMINGTON: Tout dépend de la longueur du trajet parce qu'une plus grande distance comporte le transport d'une plus forte quantité d'essence.

M. NICHOLSON: Disons de Toronto à Winnipeg.

M. SYMINGTON: Si un avion transportait 1,200 livres de courrier sur ce trajet il ne prendrait probablement pas plus de huit passagers.

L'hon. M. HANSON: Je vois ici un poste: frais d'exploitation, \$8,974,000 à la page 4. S'agit-il de la somme des tableaux aux pages 11 et 12?

M. SYMINGTON: Oui, ceux-ci en constituent les détails.

L'hon. M. HANSON: Nous aborderons cela un peu plus tard. Je voudrais vous poser une question relativement au personnel en regard du nombre d'avions que vous exploitez.

M. SYMINGTON: C'est le poste 601 à la page 11—en êtes-vous à ce poste?

L'hon. M. HANSON: Non, j'aborde la question du personnel.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous faisons mieux, messieurs, d'ajourner, avec l'entente que nous nous réunirons à 4 heures si la Chambre nous le permet.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité suspend la séance.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 4 h. de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Nous avons un quorum. Nous allons reprendre la suite de la discussion.

M. JACKMAN: Où en étions-nous?

M. SYMINGTON: J'avais expliqué les dépenses accrues.

Le PRÉSIDENT: C'était à la page 10, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui, les dépenses plus fortes.

M. JACKMAN: Je présume qu'en exploitant une ligne comme celle-ci vous compteriez qu'avec un volume plus considérable vous pourriez reporter une plus grande partie des dépenses brutes aux dépenses nettes; c'est-à-dire, dans les circonstances ordinaires. La loi des recettes plus fortes au lieu de plus faibles s'appliquerait.

M. SYMINGTON: Oui, généralement. Mais naturellement, s'il nous faut transporter du courrier dans les circonstances particulières où nous nous trouvons...

M. JACKMAN: Vos frais ont monté. Le point est que vos frais ont augmenté à un rythme plus rapide que vos recettes?

M. SYMINGTON: Oui. C'est parce que nous avons fourni de l'espace, de l'essence et tout le reste pour le transport d'un courrier accru de 61 p. 100 et qu'il ne nous a rien rapporté, de sorte que cet espace a été improductif.

M. JACKMAN: Si votre compagnie était une compagnie privée, admettriez-vous les conditions prévues dans le contrat avec les Postes?

M. SYMINGTON: Rien que si c'était une compagnie excluant la participation aux bénéfices.

M. JACKMAN: Oui. C'est un genre de contrat désavantageux, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Tout dépend de la façon dont on l'envisage. Simplement, le Gouvernement qui possède ces lignes profite des avantages du contrat. Cela nous est égal. A tout événement, nous n'en retirons rien.

M. JACKMAN: Je m'en rends compte. Mais pour des fins de comparaison, pour que les contribuables sachent si vos lignes sont prospères ou sont exploitées à perte, il serait peut-être avantageux que vous accusiez une augmentation ou

une diminution nette d'excédent, plutôt que de vous adresser à un autre organisme, bien qu'éventuellement à la même source, au Gouvernement.

M. SYMINGTON: Peut-être. Mais il n'est pas douteux, monsieur Jackman, d'après ce que je puis constater, que nos lignes ont rapporté plus de bénéfices que jamais cette année, eu égard à la mise de fonds.

L'hon. M. HANSON: Que voulez-vous dire au juste?

M. SYMINGTON: J'entends qu'elles ont donné un meilleur service, qu'elles ont été mieux exploitées que jamais auparavant.

M. JACKMAN: C'est là une affirmation générale. Je suppose que nous ne pouvons la contredire.

M. SYMINGTON: Il y a des éléments évidents qui le démontrent. Par exemple, nos avions ont parcouru 1,300,000 milles de plus et notre compte d'essence n'a pas augmenté proportionnellement. Notre exploitation est plus efficace, même avec des avions plus anciens. Si vous utilisez des avions comme nous y avons été contraints de le faire parce que nous n'avons pu en obtenir de nouveau, il en résulte bien des frais d'entretien. Si d'après les règlements qui s'appliquent à l'exploitation d'un service aérien, après qu'un avion a volé pendant un certain nombre d'heures on lui fait subir ce qu'on appelle le pointage n° 4, et après un certain nombre d'heures de plus, le pointage n° 5, le pointage n° 6 et le pointage n° 7, ce qui signifie le démontage complet d'un avion et puis son montage, si des avions sont utilisés à plein rendement comme les nôtres, ces pointages s'imposent avec une fréquence accrue, d'où beaucoup d'entretien pour y arriver.

M. JACKMAN: Assurément.

M. SYMINGTON: De sorte que les frais d'entretien augmentent naturellement. En même temps lorsqu'on exploite un matériel autant que nous exploitons le nôtre, et que les avions sont remplis de passagers, de courrier ou de messageries, l'on obtient naturellement des résultats plus favorables,—il faut qu'il en soit ainsi—dans la valeur du service donné pour la somme engagée.

M. JACKMAN: Avez-vous des chiffres indiquant le pourcentage de l'espace occupé dans les avions?

M. SYMINGTON: Oui, nous en avons. C'est une de ces questions qui offrent une importance toute relative. Il est de 83 p. 100. Bien entendu, cela se produit parce que tout l'espace n'est pas occupé sur le parcours Vancouver, Saint-Jean, Terre-Neuve, les passagers quittent l'avion et sont remplacés.

L'hon. M. HANSON: La moyenne précitée semble bonne.

M. SYMINGTON: Elle est très élevée, monsieur Hanson. Elle ne saurait l'être davantage.

M. NICHOLSON: Elle est de 83 p. 100 cette année contre 74 p. 100 l'an dernier.

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Où voyez-vous cela?

M. NICHOLSON: A la page 10.

L'hon. M. HANSON: Cela indique aussi que les gens vont voyager de plus en plus par avion.

M. SYMINGTON: Si nous possédions les avions, monsieur Hanson, je n'hésiterais pas un instant à établir quatre services transcanadiens; il y en aurait au moins six entre Montréal, Ottawa, Toronto et Windsor et je suis tout à fait convaincu que les passagers y afflueraient.

L'hon. M. HANSON: Oui. Bien entendu cela signifie que des particuliers pourraient établir des lignes rivales. C'est tout ce qui en est.

M. SYMINGTON: Je ne le crois pas. Je ne discuterai pas cela avec vous. Je vous dirai simplement que si nous avions les services que j'ai signalés,

je crois que nous devrions réaliser assez de bénéfices pour transporter le courrier gratuitement.

M. HANSON: (Skeena): Pourquoi parler nécessairement de services privés, monsieur le président? Si le matériel était disponible, pourquoi les Lignes aériennes Trans-Canada actuelles ne l'obtiendraient-elles pas, à l'exclusion d'une compagnie privée?

L'hon. M. HANSON: Vous croyez qu'il faut un stimulant pour votre propre commerce, celui des bénéfices. Il n'y a personne au pays qui se rallie plus que vous, mon ami, à ce principe, et pour la même raison.

M. HANSON: (Skeena): Je crois que bien des services appartiennent au peuple canadien.

L'hon. M. HANSON: S'il en est ainsi et que la population réclame autant que veut nous le faire croire M. Symington, l'extension des services aériens, il y a place pour des services rivaux dans ce domaine.

M. HANSON: (Skeena): Pourquoi ne les prolongerions-nous pas nous-mêmes?

L'hon. M. HANSON: Parce qu'on n'obtiendrait pas au moyen d'un réseau aérien étatisé, sans participation aux bénéfices, le service donné là où existe le stimulant des bénéfices particuliers.

M. HANSON (Skeena): La population du Canada profite de ces services.

M. SYMINGTON: Je ne veux pas prendre part à cette discussion si vous laissez entendre qu'elle n'obtient pas ce service. Mais si vous dites qu'elle ne l'obtient pas, je vous arrête. Cela intéressera peut-être le Comté d'apprendre quelque chose sur la réputation de nos Lignes aériennes. Lors de mon séjour à Londres, à ma grande surprise et satisfaction, la première personne qui est venue me trouver venait de Birmanie. Cet homme avait entendu parler de l'exploitation de ce réseau et il voulait avoir l'occasion d'étudier nos méthodes et le reste. Il estimait que cette exploitation constituait une magnifique réalisation. Je reçus ensuite la visite de sir Frederick Symes, le premier aviateur de l'Inde. J'ai vu ensuite des Sud-africains, des Australiens, des Néo-zélandais. Tout le monde à cette conférence a déclaré qu'il considérait que Air-Canada avait obtenu le plus de succès dans le domaine de l'aviation commerciale. Je ne savais même pas qu'on en connaissait l'existence.

L'hon. M. HANSON: C'était un grand éloge. Voulez-vous dire par là qu'un concurrent ne saurait donner un aussi bon service?

M. MAYBANK: Que le témoin termine son exposé; il promet d'être intéressant.

M. SYMINGTON: J'ai eu la visite de représentants des pays ravagés par la guerre qui voulaient inspecter notre réseau aérien ainsi que nos méthodes, en vue d'en établir un dans leurs pays. Un Australien est maintenant en route pour le Canada et il nous a demandé la permission d'étudier nos méthodes et le reste. Les réseaux aériens des Etats-Unis admettent qu'Air-Canada est mieux exploité qu'aucune de leurs propres lignes.

L'hon. M. HANSON: Je voudrais que vous m'en donniez des preuves.

M. SYMINGTON: Vous les avez sous les yeux. Il ne saurait en être autrement. Ces chiffres en donnent la preuve.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que le moment ni le lieu ne conviennent à la discussion de la propriété privée en regard de l'étatisation.

L'hon. M. HANSON: Peut-être que non. Mais elle surgit naturellement de l'avancé du président d'Air-Canada.

M. SYMINGTON: Aucunement.

L'hon. M. HANSON: Il a dit que si ce réseau avait le matériel voulu il pourrait accroître fortement son chiffre d'affaires.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Je répète que s'il existe une demande d'extension des services aériens au Canada, il y a place pour des lignes rivales. En tout cas, c'est mon opinion.

M. SYMINGTON: Je ne puis que vous dire que notre pays, comme vous le savez a quatre mille milles de largeur.

L'hon. M. HANSON: Non, de longueur.

M. SYMINGTON: Si vous voulez; et mille milles de largeur.

L'hon. M. HANSON: Il a trois cents milles de largeur.

M. SYMINGTON: Et il est relativement peu peuplé.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. SYMINGTON: Et naturellement, plus une ligne aérienne peut obtenir de trafic, particulièrement dans l'Est où la dépense par livre de transport est très forte, plus elle pourra en obtenir, le mieux elle s'en trouvera. Il faut se rappeler que les immobilisations d'Air-Canada s'élèvent à \$4,600,000. Je suppose que le Dominion y a placé, ou que lorsqu'il aura versé les \$58,000,000 aux Etats-Unis, il y aura placé \$100,000,000. Bref, l'Etat avance 95 p. 100 et les lignes aériennes, soit privées ou étatisées versent le 5 p. 100 qui reste.

L'hon. M. HANSON: Vraiment?

M. SYMINGTON: Je dirais que c'est à peu près cela. Il faut aussi tenir compte qu'Air-Canada est au service du public, qu'il transporte principalement le courrier postal et qu'en conséquence une bonne partie de ses recettes lui viennent aussi de l'Etat. Ce réseau a été établi par l'Etat avec un capital de \$4,600,000. Je ne le vendrais pas aujourd'hui s'il m'appartenait, pour \$25,000,000. Il a été établi à même les recettes et les privilèges de l'Etat.

L'hon. M. HANSON: Autrement dit, monsieur Symington...

M. SYMINGTON: Je suis un adepte de l'initiative privée, mais j'affirme que votre argument contre notre réseau est le plus faible que vous ayez employé dans toute cette discussion.

L'hon. M. HANSON: Je suis heureux de vous entendre dire que vous êtes un partisan de l'initiative privée.

M. SYMINGTON: J'en suis un.

L'hon. M. HANSON: Je vous considère comme le propagandiste de l'initiative privée, vous et votre compagnie.

M. SYMINGTON: C'est très bien. J'ai toujours été un partisan de l'initiative privée.

L'hon. M. HANSON: Je m'étonne que vous défendiez le principe de l'étatisation et du monopole dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. SYMINGTON: Peu important mes vues. Mais je vous dirais que je ne suis pas l'un de ceux qui disent que le noir doit être noir et que le blanc doit être blanc. J'avance, à titre de partisan de l'initiative privée, que ses partisans qui prennent comme exemple Air-Canada choisissent un service qui a plus de raison d'être étatisé que tout autre.

L'hon. M. HANSON: C'est une question d'opinion.

M. SYMINGTON: Naturellement...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Reprenons le sujet.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, ai-je compris que M. Symington...

L'hon. M. HANSON: Cette discussion est des plus intéressantes.

Le PRÉSIDENT: Mais ce n'est pas ici le lieu.

M. NICHOLSON: M. Symington a dit que s'il était partisan de l'initiative privée...

M. MAYBANK: Il n'a pas supposé qu'il l'était, mais a dit qu'il l'est.

M. NICHOLSON: Alors puis-je m'exprimer autrement. M. Symington a bien réussi dans bon nombre de ses entreprises. Si lui et ses associés s'étaient lancés dans le transport aérien en 1937 et qu'il aurait maintenant l'actif indiqué dans le rapport qu'il a déposé comme valant un peu plus de \$8,000,000, estimerait-il que cet actif vaudrait maintenant \$25,000,000?

M. MAYBANK: Il a dit que s'il lui appartenait, il ne le céderait pas pour \$25,000,000.

M. NICHOLSON: Il ne le vendrait pas pour une somme moindre.

M. JACKMAN: Rien n'indique qu'il va le céder.

M. NICHOLSON: J'espère qu'il ne sera pas vendu du tout.

M. SYMINGTON: Malheureusement, je n'ai rien à voir à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence.

M. NICHOLSON: Je m'entends avec M. Hanson pour reconnaître que les avantages et les désavantages de l'étatisation en regard de l'initiative privée devraient être exposés souvent au Comité. S'il existe quelque raison pour qu'Air-Canada soit cédé à l'initiative privée ou que des compagnies privées puissent lui faire concurrence, comme le P.-C. se propose de le faire, je crois que le Comité devrait être prêt à faire certaines recommandations. A mon sens, à la lumière de ce rapport, et vu les réalisations d'Air-Canada, ce serait un grand malheur si ce service public n'était pas continué comme tel.

L'hon. M. HANSON: Je ne suggère pas qu'il devrait être vendu, mais qu'Air-Canada ayant un protecteur comme le gouvernement, aucun monopole rival ne réussirait. C'est la vérité, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non.

M. DONNELLY: Monsieur le président, dois-je comprendre que M. Symington a dit que le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada se compare favorablement à celui de toute autre compagnie en Amérique?

M. SYMINGTON: Tout à fait.

M. DONNELLY: Ou à celui de toute autre compagnie de transport au monde?

M. SYMINGTON: Oui.

M. DONNELLY: Et c'est cette comparaison à l'avantage de notre compagnie par opposition à toute autre compagnie privée analogue qui le porte à croire que l'étatisation lui conviendrait le mieux. Existe-t-il des compagnies de transport auxquelles vous puissiez la comparer?

M. SYMINGTON: Elle peut être comparée à n'importe laquelle des compagnies privées des Etats-Unis ou de tout autre pays; surtout de celles des Etats-Unis. C'est à peu près le seul pays où il y en ait. Je ne vais pas me lancer dans une discussion à ce sujet. J'ai simplement dit lorsqu'on a laissé entendre qu'elle donnerait un meilleur service si elle était assujettie à la concurrence, que je ne pouvais l'admettre. Air-Canada donne le meilleur service possible.

M. HARRIS: Je me demande si le témoin qui a dit que les services d'Air-Canada se comparent favorablement à ceux des lignes aériennes des Etats-Unis aurait la bienveillance de déposer les taux par avion-mille de certains services de courrier aérien aux Etats-Unis et au Canada, afin d'étayer sa déclaration à l'effet que nos services aériens sont considérés comme supérieurs même à ceux qui existent actuellement aux Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Je ne vous ai pas très bien suivi. Je ne crois pas vous avoir compris.

M. HARRIS: Laissez-moi m'étendre un peu sur le sujet. Air-Canada a pu puiser dès le début dans la caisse du ministère des Postes. Cela apparaît à la page 4 de son rapport où l'on voit que ses taux se sont abaissés de 60 à 42 cents .9 tout en n'étant pas encore aussi bas que ceux des Etats-Unis. Si le témoin nous

dit quels sont les taux payés pour le courrier aérien par avion-mille dans les services aériens approuvés au Canada et aux Etats-Unis, nous aurons alors quelque idée de la manière dont nous nous sommes pris afin d'établir un service aérien très satisfaisant au Canada, ce qui, d'après moi, dépend surtout du fait que nous pouvons profiter d'un taux par avion-mille dans le contrat avec le ministère des Postes de beaucoup plus élevé que celui en vigueur aux Etats-Unis. Je dis donc qu'il n'est pas juste de faire un avancé comme vient de le faire le témoin à l'effet que nous avons accompli de grandes réalisations en comparaison des Etats-Unis. Mettons les cartes sur table et nous pourrions juger la question selon ses mérites.

M. SYMINGTON: Nous avons étudié la question des taux du courrier aérien au Canada et aux Etats-Unis ce matin. Les taux pour les passagers sont les mêmes dans les deux pays. Le taux moyen par passager-mille est de 5 cents .3, tant au Canada qu'aux Etats-Unis. J'ai parlé de l'efficacité de l'exploitation et je répète que l'on ne saurait contester que, tout bien considéré, par aviateur, par avion, par mille parcouru, et vu le bon rendement des moteurs de nos avions, cette exploitation par Air-Canada est égale ou supérieure à celle de toute autre compagnie à laquelle il puisse être comparé. Le fait est qu'Air-Canada ne s'est pas vanté de celle-ci. Ses bureaux ne sont pas vastes. En fait, j'ai parfois honte de ses bureaux. On nous a dit que nous devions prendre à notre service tous les anciens combattants que nous pourrions. Nous avons conservé notre personnel au minimum afin de pouvoir embaucher le plus d'aviateurs rééduqués que nous le pourrions. Notre personnel est insuffisant. Il n'existe pas de doute à ce sujet, mais l'exploitation est moins coûteuse.

L'hon. M. HANSON: Vous avez dit que les réseaux aériens des Etats-Unis ont reconnu que vos services l'emportaient sur les leurs. C'est un avancé plutôt étonnant. Je doute de sa véracité.

M. SYMINGTON: Je vais vous en donner un exemple, monsieur Hanson. L'un des principaux administrateurs,—le principal administrateur, je crois,—de l'un des plus grands réseaux aériens des Etats-Unis voulait se rendre à Seattle. Il m'a écrit pour me demander s'il pouvait réserver une place pour un trajet à bord d'un de nos avions. Il ne voulait pas de laissez-passer. Il voulait faire le trajet aller et retour par Air-Canada, parce qu'il voulait comparer ses services à ceux de son propre réseau. Il m'a dit avoir beaucoup entendu parler de notre réseau. Je lui ai réservé une place et il s'est rendu à Seattle. Je le connais très bien et je lui ai demandé de me faire savoir ses critiques et comment nos services se comparaient à ceux de sa compagnie. Il m'a écrit qu'il estimait notre exploitation supérieure à la sienne, que pour ce qui était de notre personnel, sa vigilance, le déchargement des avions, l'ambiance agréable, l'attention qu'il prodiguait aux passagers, il se ralliait à tout ce qu'on en avait dit. Il n'avait qu'une suggestion à faire concernant nos services: c'était à propos de la vente des cigarettes dans nos divers bureaux de billets. Il m'a écrit que lorsqu'il avait offert ses cigarettes à bord de l'avion tout le monde les avait acceptées et s'était plaint de ne pouvoir s'en procurer à nos aéroports.

L'hon. M. HANSON: Il a rendu hommage à la courtoisie de votre personnel, et je m'y associe. J'ai beaucoup voyagé aux Etats-Unis par chemin de fer et un peu par avion, et je veux déclarer que le personnel de nos chemins de fer est bien plus courtois que là-bas. On vous tolère sur certains réseaux des Etats-Unis; c'est à peu près tout.

M. SYMINGTON: Puis-je dire que ce que vous pouvez dire de notre personnel est un témoignage de sa vigilance?

M. NICHOLSON: M. Symington connaît les taux du courrier aérien aux Etats-Unis. Pourrait-il aussi nous faire connaître les taux des lignes aériennes du Pacifique-Canadien pour le courrier qu'elles transportent au pays, ainsi que leurs tarifs-passagers?

M. SYMINGTON: Je n'ai pas d'autres taux que ceux que je vous ai fait connaître ce matin. J'ai dit quels étaient ceux du courrier aérien aux Etats-Unis; c'est-à-dire j'ai signalé que ceux des grands réseaux aériens pour les services entre les régions peuplées étaient encore un peu inférieurs aux nôtres, que ceux des réseaux aériens moins importants sont bien plus élevés que les nôtres, qu'en moyenne ils sont encore un peu plus faibles que les nôtres, mais qu'ils ne sauraient être comparés, vu la limite de 300 livres de courrier par avion alors que les nôtres en emportent jusqu'à 1,200 livres.

L'hon. M. HANSON: Cela ne tient-il pas aussi au fait que ces taux sont basés sur le poids du courrier et non pas sur le parcours en milles par avion, et qu'ainsi, il est très difficile d'établir une comparaison?

M. SYMINGTON: Le système diffère, mais je concède que les taux des grands réseaux sont encore un peu inférieurs aux nôtres, mais que ceux-ci s'en rapprochent rapidement.

L'hon. M. HANSON: Mais il reste encore la densité du trafic du courrier et des passagers?

M. SYMINGTON: Naturellement, et la possibilité de charger les avions comme on le veut au lieu d'accorder la préséance au courrier.

N. NICHOLSON: M. Symington ne nous a pas dit les taux qui s'appliquent aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Pourrait-il les donner sur-le-champ?

M. SYMINGTON: Je ne les connais pas.

L'hon. M. HANSON: Les Postes pourraient nous les communiquer.

M. SYMINGTON: Oui. Je crois qu'il sont à peu près les mêmes que les nôtres par avion-mille, à ma connaissance.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous assigner un fonctionnaire des Postes pour le savoir?

M. SYMINGTON: Ils peuvent être plus élevés pour certains services, par exemple, pour celui de Norman Wells.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous assigner quelqu'un des Postes pour qu'il nous le dise?

Le PRÉSIDENT: Je le présume.

L'hon. M. HANSON: Etiez-vous sérieux lorsque vous avez dit que vous ne céderiez pas Air-Canada pour \$25,000,000 alors qu'une exploitation d'un an ne vous a rapporté qu'un surplus de \$148,000?

M. SYMINGTON: Il semble, monsieur Hanson, que vous ne m'avez pas très bien écouté ce matin.

L'hon. M. HANSON: J'ai essayé.

M. SYMINGTON: Je vous ai démontré que nos Lignes avaient transporté 61 p. 100 de plus de courrier avec seulement 9 p. 100 de plus de recettes, et que si elles eussent été sur la même base que d'autres elles auraient réalisé un autre \$1,600,000.

L'hon. M. HANSON: J'ai entendu tout cela.

M. SYMINGTON: C'est la réponse. De plus, nos Lignes sont en voie d'évolution. Leurs services techniques ne le cèdent à ceux d'aucun réseau aérien. Elles se sont adaptées et peuvent compter sur un très brillant avenir; je n'en connais pas de plus brillant.

L'hon. M. HANSON: Alors, le chiffre que vous avez cité tantôt dépend de la disparition des contraintes que ce réseau subit?

M. SYMINGTON: Tout à fait.

L'hon. M. HANSON: Si vous pouvez avoir vos coudées franches et obtenir tout le trafic possible ce réseau pourrait valoir \$50,000,000?

M. SYMINGTON: Je n'entends pas tout le trafic possible au regard des taux, mais tout ce que nous pouvons accepter. Si nous possédions les avions et le personnel pour un transport maximum, ce réseau serait très prospère. Il serait prospère, mais pas pour Air-Canada, parce que son organisation lui interdit de réaliser des bénéfices.

L'hon. M. HANSON: N'est-ce pas surtout la perspective des bénéfices qui stimule l'efficacité de l'exploitation? Lorsque le gouvernement doit absorber les bénéfices et défrayer les pertes, n'y a-t-il pas tendance à négliger l'exploitation?

M. SYMINGTON: En vertu de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada le gouvernement doit absorber les bénéfices et compenser les pertes.

L'hon. M. HANSON: Le facteur humain entre en ligne de compte dans l'administration d'Air-Canada, n'est-ce pas, comme partout ailleurs, à moins qu'elle ne compte des surhommes?

M. SYMINGTON: Le moral de notre personnel ne saurait être supérieur à ce qu'il est aujourd'hui.

L'hon. M. HANSON: Je suis heureux de l'apprendre.

M. MAYBANK: Toute cette discussion à propos de l'étatisation contre l'entreprise privée...

Le PRÉSIDENT: Est irrégulière.

M. MAYBANK: J'ignore si elle l'est ou non. Je n'entendais pas me plaindre à ce sujet. Peu m'importe, mais je crois que cette discussion surgit cette année plus particulièrement à la suite de décisions communiquées dernièrement, me semble-t-il. L'on remarque que la presse revient souvent sur l'encouragement donné à des lignes privées. Celles-ci sont allées de l'avant et se sont établies dans certaines régions. Par exemple, elles ont acquis à différentes époques divers réseaux. Je voudrais savoir si je pourrais faire insérer au compte rendu les dates où le Pacifique-Canadien a acquis ses diverses lignes qu'il tente maintenant d'unifier, d'après la demande qu'il a soumise à la Commission des transports. J'ignore si M. Symington possède ces données ou si vous proposeriez de les obtenir d'une autre source. Je voudrais avoir des données sur cette expansion afin de pouvoir répondre à l'accusation que le gouvernement a encouragée le Pacifique-Canadien à y donner suite, puis lui ferme maintenant la porte.

M. SYMINGTON: Bien entendu, j'ignore les desseins du gouvernement. On peut peut-être s'en faire une idée en consultant la carte. Le fait est que les décisions prises à l'égard d'Air-Canada ont été annoncées longtemps avant la formation des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: Je ne laisse pas entendre que vous connaîtrez les desseins de qui que ce soit. Cela ne m'intéressait pas. J'ai demandé si nous pourrions savoir à quelles dates le Pacifique-Canadien a obtenu les diverses lignes qu'il veut évidemment raccorder maintenant pour en faire un service transcanadien.

M. SYMINGTON: Je ne puis vous donner les dates où il a acquis les diverses compagnies qu'il a achetées, mais c'était certainement postérieur à la communication des décisions concernant Air-Canada.

M. MAYBANK: Vous en êtes tout à fait sûr?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Antérieurement à cela M. Richardson avait fondé les *Canadian Airways*. N'a-t-on pas invité les deux réseaux ferroviaires à s'y joindre?

M. SYMINGTON: Chacun d'eux y possédaient des actions.

L'hon. M. HANSON: Certaines gens ont dit aux chemins de fer qu'ils étaient mieux préparés à se lancer dans cette nouvelle sphère d'action.

M. SYMINGTON: M. Richardson était en quête de fonds et il s'est naturellement adressé aux autorités ferroviaires pour les trouver.

M. MAYBANK: Je crois que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien se sont certainement constituées en un réseau unique après la communication des initiatives concernant Air-Canada. Toutefois, il y a eu pendant longtemps une entente avec la *Canadian Airways* qui était considérée comme la propriété de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et exploitée par celui-ci.

L'hon. M. HANSON: Ah! ah!

M. MAYBANK: Eh! bien, je prends sur moi de faire cette affirmation.

L'hon. M. HANSON: Elle était sur le même pied que le Canadien-National, n'est-ce pas?

M. MAYBANK: Peu importe qu'elle l'était ou non. Pourrions-nous savoir que les *Canadian Airways* ont acquis les diverses petites lignes qui ont toutes servi à constituer les diverses routes aériennes du Pacifique-Canadien qui existent aujourd'hui? Je veux simplement savoir s'il est possible d'obtenir ces données afin d'étayer ou de contredire l'accusation qu'on a portée. C'est tout ce qui en est. Si nous ne pouvons obtenir ces données de M. Symington, alors je vais demander, monsieur le président, s'il est possible de les obtenir d'une autre source et de les consigner au compte rendu?

M. SYMINGTON: Il faudrait que vous les obteniez du ministère des Transports.

M. MAYBANK: Pouvons-nous les obtenir de ce ministère, monsieur Edwards?

M. EDWARDS: Nous n'avons pas de données concernant les dates d'achat de ces lignes par le Pacifique-Canadien. Nous avons les dates où cette compagnie a demandé des permis pour la cession de chaque ligne au P.-C.

L'hon. M. HANSON: C'était antérieurement à ces dates?

M. MAYBANK: Vous pouvez nous donner toutes les dates de demandes de concessions.

M. EDWARDS: La date de chaque permis demandé et accordé au ministère des Transports.

M. MAYBANK: Ainsi que la date de ces cessions. Cela répondrait très bien à mes fins.

M. DONNELLY: Pendant que ce ministère s'occupera de trouver ces données, je me demande s'il pourrait nous en obtenir sur le taux par passager par avion-mille, ainsi que le taux des messageries et du courrier afin que nous puissions les comparer à ceux d'Air-Canada?

Le PRÉSIDENT: De qui parlez-vous, des *Canadian Pacific Airways*?

M. DONNELLY: Oui.

M. EDWARDS: Le ministère des Transports publie tous ces tarifs.

M. HANSON (*Skeena*): Ils devraient être uniformes pour tous les services. Il les régleme pour tous les services?

M. SYMINGTON: Quelqu'un m'a demandé des renseignements sur les taux entre Vancouver et Victoria. Je les ai. Les voulez-vous?

M. HANSON (*Skeena*): Il vaut mieux les consigner au compte rendu.

M. SYMINGTON: Les taux des voyageurs entre Vancouver et Victoria avant le 1er mars 1944 étaient de \$7 pour les Lignes aériennes du P.-C. et de \$3 pour Air-Canada. Après le 1er mars 1944, celui du P.-C. était de \$5.50 et celui d'Air-Canada de \$3.

L'hon. M. HANSON: C'est là le résultat de la concurrence.

M. SYMINGTON: Le passage aller et retour avant le 1er mars 1944 était de \$12.60. Après le 1er mars 1944, il était tombé à \$9.50—j'entends celui du P.-C. Celui d'Air-Canada était de \$5.40.

M. HANSON (*Skeena*): Le service d'Air-Canada entre ces deux villes a la faveur du public.

M. SYMINGTON: Tels sont les taux passés et les taux actuels.

L'hon. M. HANSON: Et ils sont approuvés par la Commission des Transports?

M. SYMINGTON: Oui. Je présume qu'en toute justice pour le réseau aérien du P.-C. ses taux devraient être plus élevés que les nôtres.

L'hon. M. HANSON: Les parcours de celui-ci sont moins étendus et les vôtres le sont davantage; c'est là la situation.

M. SYMINGTON: En partie.

M. JACKMAN: Vous avez dit que le capital d'Air-Canada était de \$5,000,000 plus un surplus?

M. SYMINGTON: Il est de \$4,600,000.

M. JACKMAN: Le Gouvernement a dépensé cette somme pour le matériel et il a dû déboursier encore environ \$100,000,000 de plus pour l'acquisition de ces aéroports des lignes aériennes américaines, en Colombie-Britannique?

M. SYMINGTON: Je vous donne un chiffre général. Vous constateriez, je crois, qu'ils ne sont pas trop élevés.

M. JACKMAN: Voici ce que je veux savoir: le Gouvernement des Etats-Unis a-t-il des dépenses semblables pour ses lignes aériennes et ses aéroports aux Etats-Unis ou bien la plupart de ces dépenses sont-elles à la charge des compagnies privées?

M. SYMINGTON: Je ne saurais vous le dire. Je crois que le Gouvernement les a surtout financées. Je n'en suis pas certain.

L'hon. M. HANSON: Certaines municipalités assument les frais.

M. SYMINGTON: Oui, par exemple New-York.

L'hon. M. HANSON: Oui, pour l'aéroport La Guardia.

M. SYMINGTON: New-York a consacré de \$80,000,000 à \$90,000,000 à l'aménagement de cet aéroport et elle projette maintenant de dépenser \$200,000,000 pour un nouvel aéroport à Idlewilde qui sera le plus vaste au monde. C'est la municipalité de New-York qui y voit.

M. NICHOLSON: Aucune des lignes aériennes des Etats-Unis n'a dépensé des sommes considérables pour des aéroports où que ce soit?

M. SYMINGTON: Je ne saurais dire, mais je ne le crois pas.

M. JACKMAN: Profitez-vous de services météorologiques ou autres que ceux fournis par le gouvernement et acquittés par le ministère des Transports qui seraient défrayés par des compagnies aux Etats-Unis?

M. EDWARDS: Aux Etats-Unis ils sont entièrement à la charge du ministère du Commerce.

L'hon. M. HANSON: Ce dernier fournit entièrement ces services?

M. EDWARDS: Comme ici.

M. JACKMAN: Les gouvernements des deux pays assument les frais des services météorologiques.

M. SYMINGTON: Oui, chaque gouvernement respectif, comme vous l'a dit le commandant Edwards.

L'hon. M. HANSON: Cela s'impose.

M. NICHOLSON: Maintenant que je connais les taux du transport entre Victoria et Vancouver je serais porté à croire qu'Air-Canada s'efforcera davantage

d'augmenter le chiffre du trafic de voyageurs entre ces deux villes. J'ai compris ce matin que vous n'aviez pas fait de représentations là-dessus à la Commission des transports. Cette ligne de conduite, il me semble, est bien celle que vous devriez suivre.

M. SYMINGTON: Nous avons témoigné à ce sujet devant la Commission. Je dois dire pour la gouverne du Comité que la Commission des transports a considéré la Loi au point de vue juridique. Nous n'étions pas suffisamment sûrs qu'elle était dans l'erreur, que sa décision n'était pas conforme aux pouvoirs que les statuts nous accordent, voilà où nous en sommes. Cela relève du gouvernement et non pas de nous.

M. NICHOLSON: De la simple supposition que vous exploitez un service transcontinental, les Lignes aériennes Trans-Canada devraient naturellement transporter les passagers.

M. SYMINGTON: Il y a plus que cela; c'est une question juridique qui implique des considérations d'un caractère très embrouillé et que je ne veux pas mettre en discussion devant ce Comité. L'audition a été loyale. Il a été décidé, en ce qui nous concerne, que nous étions prêts à assurer un service aux habitants de l'île de Vancouver et de Victoria, s'ils le désiraient.

L'hon. M. HANSON: J'ai lu cette décision. Il y avait un autre aspect; parmi les autres questions qui ont été soulevées, une avait trait aux droits acquis, les droits au sol...

M. SYMINGTON: C'est sur l'océan.

L'hon. M. HANSON: Oui, je suppose que cela fait une différence. C'était là le facteur, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Parfaitement. Il y avait une directive sur la concurrence. Il y avait une loi privée et une loi publique, et l'on se demandait laquelle allait prévaloir et ainsi de suite; et les seuls gens qui peuvent se plaindre sont celles qui sont intéressées, c'est-à-dire le ministère des Postes. Nous pourrions gagner plus d'argent et le ministère des Postes en profiterait, si l'on nous permettait de faire le service Vancouver-Victoria.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, je crois que nous sommes rendus à la fin de la page 11.

L'hon. M. HANSON: Pardon, monsieur le président, nous ne sommes pas encore arrivés à la page 11.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. JACKMAN: D'une façon générale, monsieur Symington, que pensez-vous de la séparation des Lignes aériennes Trans-Canada de leur compagnie propriétaire, les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. SYMINGTON: Je présume que les chemins de fer Nationaux vont demander un prix raisonnable pour cette propriété.

M. JACKMAN: Que faites-vous de la question de comptabilité dans tout cela? J'imagine qu'il y aura sûrement de la critique.

M. SYMINGTON: Inutile de me le demander, car je n'en sais rien.

M. JACKMAN: Après tout, vous exercez une double fonction: d'abord, à titre de directeur des chemins de fer Nationaux du Canada et, ensuite, à titre de président des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. SYMINGTON: Ce n'était là qu'une seule fonction jusqu'ici.

M. JACKMAN: Vraiment?

M. SYMINGTON: Il est possible qu'elle soit double à l'avenir.

M. JACKMAN: Vous n'allez certainement pas laisser le gouvernement enlever cette ligne au chemin de fer?

Le PRÉSIDENT: Vous avez l'idée de les faire payer pour cela?

M. MAYBANK: Cette idée serait de faire porter \$25,000,000 au crédit de la compagnie de chemin de fer. Il nous a déjà dit cela.

M. SYMINGTON: En ce qui nous concerne, je crois que ce serait assez simple; le gouvernement reprendrait notre capital-actions, annulerait le prêt de \$4,600,000 au chemin de fer et deviendrait propriétaire du capital-actions. Il me semble que ce serait une façon de procéder bien simple.

L'hon. M. HANSON: Ici, le Comité aurait peut-être avantage à pousser son enquête plus avant; aux Etats-Unis, on est absolument opposé à ce que les chemins de fer exploitent des lignes aériennes, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que cela ne se fonde pas sur le principe que l'on a cru que, si les chemins de fer exploitaient des lignes aériennes, ils se serviraient de leur droit de possession pour protéger leurs passagers et leurs autres recettes en tant que chemins de fer. N'est-ce pas là la raison profonde?

M. SYMINGTON: Je ne connais pas leurs raisons. On a dit que c'en était une. C'était une question de monopole et, comme vous le savez, les Américains sont énergiquement opposés aux monopoles.

L'hon. M. HANSON: Je comprends que c'était une raison. Vous admettez que c'est un facteur?

M. SYMINGTON: Le fait est là néanmoins.

L'hon. M. HANSON: Vous ne voulez pas vous prononcer là-dessus?

M. SYMINGTON: Mais non, je ne veux pas entrer dans une discussion philosophique.

L'hon. M. HANSON: Cela est très pratique, ce n'est pas seulement philosophique, et cela peut devenir une question importante dans notre pays.

M. SYMINGTON: Je sais, je ne le nie pas, je n'y suis pas.

L'hon. M. HANSON: C'est bien la première fois, si ma mémoire est fidèle. Maintenant, dites-moi, je pense au montant de \$218,000 (page 4) que, selon vous, vous avez mis de côté en frais d'exploitation pour 1943, en vue d'une mise au point d'inventaire dans l'après-guerre; est-ce que cela signifie que vous vous attendez à voir diminuer la valeur de votre inventaire?

M. SYMINGTON: Passablement, car, comme je l'ai expliqué ce matin, notre inventaire se chiffre à \$1,247,000 au lieu de la moitié de cette somme, parce que nous ne savons pas si nous pourrions obtenir du matériel pour exploiter des lignes aériennes. Et vous vous rappelez, sans doute, que j'ai déjà dit que nous avons été très chanceux et très bien avisés de nous procurer tout ce que nous avons pu en ce temps-là.

L'hon. M. HANSON: Votre compagnie est exempte d'impôts, elle n'est pas soumise à l'impôt sur le revenu, comme les autres. Est-ce que les compagnies soumises à l'impôt sur le revenu font cela?

M. SYMINGTON: Naturellement, elles peuvent le faire. C'est raisonnable.

L'hon. M. HANSON: Si elles y réussissent.

M. SYMINGTON: Non, cela se fait dans toutes les compagnies, monsieur Hanson. Si vous regardez les réserves de dépréciation des chemins de fer du Pacifique-Canadien ou des chemins de fer Nationaux du Canada, dans l'exposé que vous verrez demain, ou de n'importe quelle des compagnies avec lesquelles vous êtes en relations,—je ne sais pas lesquelles,—vous constaterez, je crois, que toutes ont constitué une réserve pour la dépréciation et l'inventaire en temps de guerre. Cela se fait toujours.

L'hon. M. HANSON: C'est-à-dire que vous en avez le droit.

M. SYMINGTON: Certainement.

L'hon. M. HANSON: En ce qui concerne les compagnies qui paient des impôts, permettez-moi de vous rappeler qu'il y a des restrictions très rigoureuses sur le montant que vous pouvez mettre de côté.

M. SYMINGTON: C'est vrai, mais il est évident que si les compagnies se déprécient jusqu'à l'extrême limite, elles éprouveront probablement quelques ennuis; à tout prendre, c'est un procédé essentiel aux affaires.

L'hon. M. HANSON: Je suis tout à fait de votre avis sur ce point.

M. SYMINGTON: Autant que je sache, les agents du fisc l'ont reconnu.

L'hon. M. HANSON: Quel est le taux d'amortissement que vous avez fixé?

M. SYMINGTON: Nous avons amorti environ 20 p. 100, soit \$218,000—approximativement.

L'hon. M. HANSON: C'est tout ce que je veux savoir sur ce point; je passe maintenant à la question du personnel—

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en sommes restés à la page 12.

L'hon. M. HANSON: Non, nous ne sommes pas encore rendus à la page 12.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous y sommes.

L'hon. M. HANSON: Pardon, pas encore; et si nous y sommes, nous allons revenir en arrière, en ce qui me regarde.

Le PRÉSIDENT: Très bien, cela me va, pourvu que vous ne perdiez pas de temps.

L'hon. M. HANSON: Parfait. Je crois que nous sommes loin de perdre du temps; et, si cela peut soulager quelqu'un, je dois dire que, pour ma part, je voudrais bien que le Comité en finisse avec les Lignes aériennes Trans-Canada; je suis assuré que M. Symington est aussi de cet avis.

M. JACKMAN: Alors, relativement aux 35 p. 100 de frais d'exploitation, je suppose que les Lignes aériennes Trans-Canada payent les impôts ordinaires sur l'essence?

M. SYMINGTON: Oui, la taxe de vente et tout le reste.

M. MAYBANK: Quels sont les impôts que payent les compagnies privées et que vous ne payez pas?

M. SYMINGTON: L'impôt sur le revenu, tout simplement.

M. MAYBANK: L'impôt sur le revenu et la taxe sur les excédents de bénéfices.

M. SYMINGTON: Nous ne pouvons jamais acquitter la taxe sur les excédents de bénéfices, parce que l'on ne nous permet jamais d'en réaliser.

M. MAYBANK: Alors, ce sont là les seuls impôts que vous ne payiez pas?

M. SYMINGTON: Oui. Cela peut être un sujet d'inquiétude pour le ministère. Naturellement, nous soutenons que nous payons de toute façon 100 p. 100 de toutes nos recettes au gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Mais, cela n'est pas de l'impôt.

M. SYMINGTON: Appelez-le comme vous voudrez, mais voilà le fait.

L'hon. M. HANSON: Tout l'argent que vous faites va au gouvernement.

M. SYMINGTON: Pendant le peu de temps qu'il me reste à passer ici, je suis très content qu'il en soit ainsi.

M. HANSON (*Skeena*): En d'autres termes, tout bénéfice, s'il y a échoit au peuple canadien.

L'hon. M. HANSON: Et s'il y a une perte, c'est le public qui la subit.

M. SYMINGTON: S'il y a une perte, le tarif pour le transport du courrier augmente.

L'hon. M. HANSON: De quelque côté que vous l'envisagiez, cela est tiré du fonds consolidé. Maintenant, il y a un petit compte d'impôts généraux à la page 12—

M. SYMINGTON: Vous voulez dire l'impôt sur la propriété?

L'hon. M. HANSON: Oui, vos immeubles.

M. SYMINGTON: Je peux vous donner des précisions à ce sujet.

L'hon. M. HANSON: Ce n'est pas la peine, cela n'a pas d'importance.

M. JACKMAN: Je vois ici un poste concernant les services des lignes américaines qui pénètrent au Canada, et il me semble que vous avez certaines lignes qui font maintenant le service aux Etats-Unis. Combien de lignes avons-nous actuellement aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON: J'ai entendu cela si souvent à la Chambre que je devrais le savoir. La seule ligne que nous exploitons, est celle de Toronto à New-York.

L'hon. M. HANSON: C'est la seule; combien en ont-elles à peu près, environ une douzaine?

M. SYMINGTON: Elles en comptent huit ou neuf et toutes perdent de l'argent.

L'hon. M. HANSON: Il faudrait rectifier cela; il me semble qu'il s'agit d'un service en sens unique.

M. SYMINGTON: Monsieur Hanson, c'est précisément la question qu'il va falloir débattre; j'ai bien peur que cela ne change après la guerre.

L'hon. M. HANSON: Vraiment?

M. SYMINGTON: Oui, je le crains.

L'hon. M. HANSON: Voulez-vous dire que toutes perdent de l'argent, que ces lignes américaines fonctionnent toutes à perte?

M. SYMINGTON: A l'exception de la ligne Montréal-New-York, peut-être.

L'hon. M. HANSON: Est-ce à dire que vous interviendrez si elles viennent à faire de bonnes affaires?

M. SYMINGTON: Nous ne pouvons pas faire cela, car tout dépend de l'entente qui a été conclue avec le gouvernement américain. Nous ne pouvons nous immiscer nulle part, si ce n'est en vertu d'une entente entre les deux gouvernements.

L'hon. M. HANSON: Mais vous pourriez empêcher les autres d'intervenir?

M. SYMINGTON: Il va de soi que le gouvernement pourrait refuser à n'importe quelle ligne américaine de venir au Canada.

M. JACKMAN: Pour chaque ligne américaine qui vient au Canada, nous aurions le droit, en retour, de faire le même parcours, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Quelles sont nos lignes qui vont aux Etats-Unis, seulement celle de Toronto à New-York?

M. SYMINGTON: C'est la seule.

M. JACKMAN: Et vous dites que les Etats-Unis en ont neuf, tandis que nous n'en avons qu'une.

M. SYMINGTON: Ils ont une petite ligne de Seattle à Vancouver, d'une petite ville de l'ouest à Lethbridge, de Fargo à Winnipeg, de Minneapolis à Winnipeg, etc. Il faut dire que notre ligne à elle seule dessert une région plus considérable que toutes les leurs ensemble.

L'hon. M. HANSON: En d'autres termes, vous possédez la meilleure ligne?

M. SYMINGTON: Justement, et c'est ce que nous avons tâché d'avoir.

L'hon. M. HANSON: N'y a-t-il pas eu une ligne américaine reliant Boston aux provinces maritimes?

M. SYMINGTON: Les Américains en exploitent actuellement une entre Boston et Moncton.

L'hon. M. HANSON: Et vous dites que toutes ces lignes fonctionnent à perte?

M. SYMINGTON: Oui, c'est-à-dire en temps normal; il se peut que, durant la présente guerre, ces services aient transporté beaucoup de monde et de matériel à Terre-Neuve et à Gander, et cela est différent; encore une fois, je ne dis pas que ces lignes seront toujours exploitées à perte, mais, selon toute probabilité, après la guerre, quand on étudiera cette entente, c'est-à-dire l'entente actuelle, il me semble que l'on conclura des accords réciproques pour avoir des lignes dans les deux sens, entre tous les points. C'est-à-dire que si les Etats-Unis désirent diriger le service de New-York à Montréal, par exemple, le Canada pourra diriger celui de Montréal à New-York, et ainsi de suite partout; mais ce n'est là qu'une opinion, je n'en sais rien.

L'hon. M. HANSON: Cela est probable, voilà tout ce que vous voulez dire?

M. SYMINGTON: C'est probable; mais n'oubliez pas que sur toutes leurs lignes les Américains ne pénètrent qu'à quarante ou cinquante milles à l'intérieur du Canada, tandis que notre service de New-York couvre 400 milles à travers leur pays. De sorte que la proportion de 8 à 1 ne jure pas trop.

L'hon. M. HANSON: Cela dépend du point de vue.

M. SYMINGTON: Oui, cela dépend du point de vue, mais cette situation a été étudiée de près à l'origine, et j'espère que les droits seront réciproques après la guerre. Je ne saurais dire, mais je doute que nous nous trouvions alors dans de meilleures conditions.

M. JACKMAN: Si les Lignes aériennes Trans-Canada veulent avoir le privilège de faire le service aux Etats-Unis par une autre voie, à qui doivent-elles s'adresser?

M. SYMINGTON: Le secrétariat d'Etat du Canada doit en faire la demande au secrétariat d'Etat de Washington; tout se fait entre les deux gouvernements.

L'hon. M. HANSON: Est-ce en vertu d'un traité?

M. SYMINGTON: C'est en vertu d'un traité. Voilà la situation actuelle.

L'hon. M. HANSON: Est-ce un traité ou un simple *modus operandi* qui a été établi? Car je crois savoir qu'une compagnie privée ne peut faire de démarches auprès du gouvernement américain.

M. SYMINGTON: Non, aucune compagnie privée des Etats-Unis ne peut faire de démarches auprès du gouvernement canadien; les démarches doivent être faites par l'entremise du secrétariat d'Etat.

L'hon. M. HANSON: Cela n'est pas un traité, c'est une façon de procéder établie par les gouvernements. M. Edwards peut sans doute nous renseigner là-dessus.

M. EDWARDS: J'ai déposé, l'an dernier, des documents qui ont été imprimés pour le Comité—une analyse détaillée de tous les traités et échanges de notes.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que je n'ai pas eu le temps de les lire.

M. EDWARDS: C'est ce qu'ils appellent des échanges de notes.

L'hon. M. HANSON: Des échanges de notes?

M. EDWARDS: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et le résultat est tel que M. Symington l'a indiqué?

M. EDWARDS: Cet échange a expiré, je crois, il y a un an, et les choses en sont restées là pour le reste de la guerre; voilà qui en est actuellement.

L'hon. M. HANSON: Merci. Cela répond à ma question.

M. JACKMAN: Quant à cette ligne qui avait l'habitude de faire le service de Vancouver à Seattle, nous l'avons abandonnée, et c'est une compagnie privée qui l'exploite aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non, les Américains y avaient des droits. La compagnie Canadian Airways qui dirigeait cette ligne, a demandé à s'en défaire et les Lignes aériennes Trans-Canada l'ont prise comme route d'exercice pour leurs premiers services. Nous y avons perdu de l'argent et, en fin de compte, nous avons abandonné le service Vancouver-Seattle quand nous avons conclu l'accord. Cette ligne ne peut pas et ne pourra jamais être exploitée avec profit, parce qu'elle est trop courte.

M. JACKMAN: Et c'est une ligne américaine qui s'en est chargée.

M. SYMINGTON: Non, les Américains y faisaient déjà le service.

M. JACKMAN: Et ils le font encore?

M. SYMINGTON: Je crois qu'il y a un avion par jour.

L'hon. M. HANSON: Et ils perdent de l'argent?

M. SYMINGTON: Oui, j'en suis sûr. Toutes ces lignes ont connu une certaine prospérité pendant le développement du Nord-ouest, mais je crois qu'elles ne transportent maintenant qu'un ou deux passagers par voyage, et l'on ne peut maintenir un service de cette façon.

M. NICHOLSON: Si vous aviez le service projeté entre Toronto, Sault-Ste-Marie, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, etc., avec quatre villes au lieu de sept ou huit, quelles chances y aurait-il de voir augmenter le trafic entre Toronto et New-York, quand il y a un service direct?

M. SYMINGTON: Si nous donnons le service le plus efficace et le plus rapide, nous avons bon espoir d'obtenir cette entreprise. Nous avons effectué récemment une envolée d'essai avec un appareil quadrimoteur et nous sommes parvenus à Winnipeg en 3 heures et 15 minutes.

M. NICHOLSON: Combien de temps vous faut-il actuellement en comparaison de cela?

M. SYMINGTON: Sept heures.

M. NICHOLSON: Et de Winnipeg à Edmonton, combien d'heures mettez-vous à faire ce trajet?

M. SYMINGTON: Nous n'en sommes pas encore là, mais cela ne prendrait pas beaucoup plus de temps.

M. NICHOLSON: Combien d'heures, d'après vous, faudrait-il pour aller de Toronto à Edmonton, si ce nouveau service existait?

M. SYMINGTON: De six à six heures et demie.

M. NICHOLSON: Vous y gagneriez...

M. SYMINGTON: Cela se ferait en six ou six heures et demie.

L'hon. M. HANSON: Il y a 800 milles, je crois.

M. SYMINGTON: Il y a plus que cela.

M. NICHOLSON: Combien de temps vous faut-il présentement pour faire l'envolée de Toronto à Edmonton?

M. SYMINGTON: Nous n'y allons pas directement, nous passons par Lethbridge.

M. NICHOLSON: Combien d'heures faut-il en tout pour se rendre de Toronto à Edmonton?

M. ENGLISH: Quatorze heures et vingt-cinq minutes.

M. NICHOLSON: Et vous avez franchi ce trajet en six ou sept heures?

M. ENGLISH: Six heures et demie.

M. JACKMAN: On peut conclure, je suppose, du paragraphe qui a trait à l'étape de Vancouver à Victoria, à la page 4, que, si vous aviez le droit de faire le service local entre ces deux points, vous n'opéreriez pas à perte, financièrement parlant?

M. SYMINGTON: C'est juste. L'avion, voyez-vous, transporte probablement un ou deux passagers qui viennent de quelque endroit éloigné à l'est de Victoria, mais, si nous avons pleine charge, nous faisons avec ces places \$50,000 ou \$60,000 de plus qu'avec cette petite ligne.

M. JACKMAN: Quand vous avez relevé l'autre compagnie sur cette ligne...

M. SYMINGTON: Nous n'avons relevé l'autre compagnie sur aucune ligne.

M. JACKMAN: Quand votre compagnie s'est chargée de la ligne qui était déjà desservie...

M. SYMINGTON: Non, il n'y a jamais eu de ligne à Patricia-Bay, il n'y avait pas d'aéroport. Patricia-Bay est un terrain du C.A.R.C., et c'était le seul champ où un appareil terrestre pouvait se poser. L'autre service était un service d'hydravion pour Victoria. Alors, quand le C.A.R.C. a construit la piste sur laquelle un avion terrestre pouvait atterrir, nous lui avons demandé la permission de nous en servir, et il a consenti à nous accorder l'usage de son terrain militaire, à Patricia-Bay, pour deux avions par jour dans les deux sens; et le gouvernement a passé un arrêté en conseil ajoutant ces dispositions à la Loi sur le C.A.R.C.

M. JACKMAN: Vous a-t-on laissé le choix de le prendre ou de le laisser, après la promulgation de cet arrêté en conseil?

M. SYMINGTON: Mais non, il nous a fallu le prendre, naturellement.

L'hon. M. HANSON: A la page 6, vous parlez des propriétés et du matériel, et vous avez douze avions Lockheed 14-08, munis de deux moteurs Pratt and Whitney, et onze avions Lockheed Lodestar. Alors, combien de ces avions sont en service; combien d'appareils mettez-vous en circulation par jour et combien en avez-vous en réserve?

M. SYMINGTON: Je crains bien que nous n'en ayons aucun en réserve.

L'hon. M. HANSON: Tous sont utilisés?

M. SYMINGTON: Oui, voilà justement l'une de nos difficultés.

L'hon. M. HANSON: C'est certainement un inconvénient que de n'avoir pas un seul avion en réserve.

M. SYMINGTON: Oui, nous devrions avoir quelques avions de réserve. Qu'il survienne quelque chose, par exemple à Toronto, et nous sommes alors obligés d'envoyer un avion de Winnipeg pour relever le premier, ce qui représente des frais considérables.

L'hon. M. HANSON: Vous avez raison. Je me reporte maintenant au personnel, sur la même page. Je vois que vous employez 2,343 personnes pour l'exploitation de vingt-trois avions?

M. SYMINGTON: C'est-à-dire...

L'hon. M. HANSON: Fort bien, alors, un instant seulement. Je voudrais avoir le détail de cette liste des membres de votre personnel, si le détail ne figure pas dans le rapport, et je ne pense pas qu'il y soit. Je présume qu'une partie de ce personnel de 2,343 personnes travaille à la révision des avions militaires pour le compte de l'Etat?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Combien de personnes?

M. SYMINGTON: 606. Voulez-vous avoir la liste que j'ai dressée?

L'hon. M. HANSON: Oui, je serais heureux de l'avoir.

M. SYMINGTON: Personnel à la date du 31 décembre 1943, 2,343; 1942, 1,662.

Déduire le contrat de guerre, Service de livraison transatlantique, 1943, 606...

L'hon. M. HANSON: La livraison dans les deux sens?

M. SYMINGTON: Oui: 1942, 410; un total, en 1943, de 1,737 et, en 1942, de...

L'hon. M. HANSON: Avec 1,737 à l'emploi d'Air-Canada?

M. SYMINGTON: Je vais vous le dire. En 1942, 1,252.

Par avion exploité, en 1943, 72; en 1942, 52.

Ajoutez une augmentation proportionnée à l'augmentation des recettes de passages (transport), c'est-à-dire 37 p. 100, à votre 52 et vous obtenez le chiffre de 21.

Cela vous donne, pour chaque avion exploité, le chiffre de 73 en 1942, et de 72 en 1943.

Il est généralement admis dans l'industrie du transport aérien que, pour chaque avion exploité, l'exploitant devrait avoir trois équipages complets, et que pour chaque employé de bord, il devrait y avoir six à dix employés au sol.

L'hon. M. HANSON: La chose semble raisonnable.

M. SYMINGTON: A la date du 31 décembre 1943, Air-Canada comptait 2½ équipages par avion, et une moyenne de neuf employés au sol par rapport à chaque membre d'équipage.

L'expérience a prouvé aussi que, tout en tenant compte de la tâche magnifique qu'accomplissent les employés féminins, nous ne pouvons remplacer deux hommes que par trois femmes, cela à cause de la constitution physique des femmes et pour d'autres motifs. Et il ne faut pas perdre de vue ce fait quand on songe que 35 p. 100 de nos employés sont des femmes.

L'hon. M. HANSON: Sur quoi fondez-vous vos calculs? Voulez-vous parler de l'expérience des compagnies américaines de transport aérien?

M. SYMINGTON: Oui, ce sont là des moyennes généralement admises.

L'hon. M. HANSON: Ces moyennes sont basées sur l'expérience des compagnies américaines?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et vous concluez de ces chiffres quant à votre propre situation?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Voilà les renseignements que je voulais obtenir.

M. SYMINGTON: Je suis heureux que vous les ayez demandés.

L'hon. M. HANSON: Je ne trouve pas que le nombre de vos employés au sol est disproportionné; est-ce que le C.A.R.C. en compte beaucoup plus que cela, n'est-il pas vrai?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: A peu près vingt?

M. SYMINGTON: Au moins. Plus que cela. Mais voilà la moyenne à laquelle s'en tiennent les lignes aériennes américaines.

L'hon. M. HANSON: Je ne vois pas pourquoi cette compagnie ferait plus qu'il n'est nécessaire. Je présume qu'elle s'en tient au nécessaire. Mais nous voulions le détail de ces chiffres, parce que, ayant 100 employés pour chaque avion, vous ne paraissez pas vous rendre justice à vous-mêmes.

M. SYMINGTON: Je suis heureux de vous fournir l'explication. Mais même avec cette déduction, monsieur Hanson, je ne crois pas que nous puissions dire que nous n'avons en tout que 606 employés qui travaillent, parce que les surin-

tendants et les surveillants consacrent généralement beaucoup de temps à la tâche. Notre activité transatlantique s'accélère de jour en jour. Notre troisième avion, parti hier soir, a atteint l'Angleterre ce matin, ce qui représente un trajet de douze heures en gros, et la chose ne s'est pas accomplie sans de grandes difficultés. Nous avons essayé en quelque sorte de faire du camionnage avec des moteurs qui seraient comme des chevaux de course, et c'est impossible. Récemment, un représentant de la compagnie Rolls-Royce nous rendait visite pour la première fois. Nous avons été obligés de faire nous-mêmes les frais de la représentation, mais si vous voulez savoir ce qu'il pense du personnel d'Air-Canada, vous n'avez qu'à le lui demander.

L'hon. M. HANSON: Je ne veux pas condamner le personnel d'Air-Canada. Je n'y songe même pas. Ce qui m'étonnait, c'était le nombre relativement élevé de personnes que vous employez par rapport au nombre d'avions que vous exploitez. Sous ce rapport, vous verrez que mes chiffres sont exacts.

M. SYMINGTON: Mais oui. Et voilà justement pourquoi. Nous travaillons tous à cette tâche supplémentaire.

L'hon. M. HANSON: Une critique portait sur le grand nombre de femmes employées dans certains centres. Je suppose qu'il est impossible d'agir autrement, vu la pénurie d'hommes. Au fait, c'est un homme qui a porté plainte.

M. SYMINGTON: Dans la pratique, les femmes réussissent probablement mieux que les hommes sous certains rapports.

L'hon. M. HANSON: Dans le travail de bureau?

M. SYMINGTON: Au point de vue des contacts avec le public. Voici un exemple vécu. Un avocat réputé de Montréal—que vous connaissez bien—voyage souvent à Toronto. Comme je le croisais l'autre jour dans la rue, il me dit: "Vous avez Mlle Une Telle dans vos bureaux de Toronto". Je lui répondis que oui. Il reprit: "Le moment où vous renverrez cette personne, laissez-le-moi savoir. Je la veux chez moi". Je lui demandai: "Mais pourquoi? Comment cela"? Il m'expliqua alors ce qui suit: "L'autre jour, j'avais retenu une place pour mon voyage de retour, et je reçus par téléphone la nouvelle que je ne pourrais partir. Je m'en mordais les poings de colère. Mais à la fin de ma conversation avec cette jeune fille, je considérais comme un privilège de céder ma place."

L'hon. M. HANSON: Je vous concède que la plupart de ces jeunes filles sont de très belles personnes, qu'elles plaisent, et le reste.

M. SYMINGTON: Elles ont plus que le charme extérieur.

L'hon. M. HANSON: Elles sont très jolies.

M. MAYBANK: Savez-vous d'autres histoires?

L'hon. M. HANSON: J'ai vu, un jour, quelqu'un qui avait dû céder sa place à bord d'un avion et qui était furieux.

M. MAYBANK: Peut-être un garçon de bord vint-il à lui.

L'hon. M. HANSON: C'est tout ce que je veux savoir sur ce sujet.

M. NICHOLSON: A propos du paragraphe sur le personnel, j'ai toujours eu l'impression que les Chemins de fer nationaux du Canada soutenaient très favorablement la comparaison avec le service de n'importe quelle compagnie en n'importe quel pays. Je pense que je suis d'accord avec cet avocat qui a parlé à M. Symington.

L'hon. M. HANSON: Vous, un ministre du culte!

M. NICHOLSON: La même chose, à peu près, m'est arrivée à Regina, il y a environ un an, en plein milieu de la nuit. Il fallait que je prenne un train le lendemain. Je me demande si M. Symington peut nous expliquer pourquoi Air-Canada a la réputation d'offrir un service tellement plus courtois que celui des autres lignes de Chemins de fer nationaux du Canada?

M. SYMINGTON: Ma réponse serait probablement que la technique ici et là est différente. En transport aérien, la technique consiste à prendre pour ainsi dire d'assaut, à force de politesses, quiconque déclare qu'il a l'intention d'acheter un billet, et de ne pas lui laisser de répit tant qu'il n'est pas revenu à son point de départ. Les gens aiment mieux se faire dire au téléphone que l'avion arrivera à temps, que de se faire dire qu'il sera en retard. Nous formons notre personnel. Ces jeunes filles suivent toute une série de classes sur la manière de faire face à différentes situations, elles reçoivent des leçons d'étiquette, et le reste. Elles apprennent le métier. Voilà ce qu'elles ont à faire. Il s'agit d'une formation. Cette formation ressemble à un corps d'infirmière, ou à un autre cours. Une hôtesse d'Air-Canada doit être formée avant d'obtenir un emploi.

M. NICHOLSON: Comptez-vous que ce service sera maintenu à l'avenir?

M. SYMINGTON: Certainement.

L'hon. M. HANSON: Oh! oh!

M. HANSON (*Skeena*): S'il plaît, nous devrions tous raconter une histoire. Je pense que nous nous éloignons entièrement de notre sujet.

Le PRÉSIDENT: Impossible de suivre un ordre strict dans la présente discussion, mais nous allons quand même de l'avant.

L'hon. M. HANSON: Pour ma part, j'en jouis beaucoup. Je ne me priverais pas volontiers de ce plaisir. Ne m'en veuillez pas trop, monsieur Hanson.

M. MAYBANK: Je me suis demandé lequel de ces Hanson était le chef du clan.

M. HANSON (*Skeena*): Procédons à ce que nous avons à faire.

L'hon. M. HANSON: Passons, alors, au "personnel".

Le PRÉSIDENT: Voici ce que je propose. L'honorable M. Hanson m'a donné assez de fil à retordre, ce matin, parce que la discussion se faisait de façon désordonnée. Mais je pense que c'est lui qui, cet après-midi, manque de se conformer à l'ordre établi.

L'hon. M. HANSON: Je ne saurais l'admettre. Je suis comme M. Symington. Je n'admets rien qui puisse prévaloir contre moi. Les avocats comprendront ce que je veux dire.

M. JACKMAN: Pour relever un point ou deux, à l'article "Service de l'Atlantique", vous déclarez...

M. HANSON (*Skeena*): De quelle page s'agit-il?

M. JACKMAN: De la page 5, "Service de l'Atlantique".

M. MAYBANK: Il revient sur ses pas.

M. JACKMAN: Vous êtes allé trop vite pour moi. Vous déclarez que ces Lancasters sont fabriqués dans nos ateliers. Ne pouvez-vous pas dire, lorsque ces Lancasters sont manufacturés au Canada, qu'ils serviront à tel usage, au lieu d'être affectés à des fins militaires?

M. SYMINGTON: On le peut, dans une certaine mesure; c'est-à-dire que, dans la construction de l'avion même, la tourelle peut être supprimée, et d'autres modifications apportées à la structure.

M. EMMERSON: Les canons peuvent être supprimés.

M. SYMINGTON: Les canons et tout le reste. Voici maintenant ce qui se présente. Avec les deux dernières machines, nous avons envoyé à Malton, lieu de fabrication de ces avions, nos propres équipes de techniciens qui devaient procéder en cet endroit à l'installation des moteurs d'avions commerciaux, plutôt qu'à Dorval où l'espace manque. Mais il y a toutes sortes d'appareils protecteurs, d'instruments et le reste, et aussi de changements de moteur, à introduire. Je le répète, les besoins d'un avion construit pour la vitesse, qui survole un territoire, puis en revient et rentre de nouveau dans les ateliers d'entretien, diffère sensiblement de ceux d'un avion qui fait régulièrement, deux fois par

semaine, le long et pénible trajet transocéanique—il faut deux espèces bien distincts d'avions, et il y a beaucoup de changements et de modifications à effectuer.

M. EMMERSON: Avez-vous dit qu'il fallait modifier le moteur?

M. SYMINGTON: Oui, le moteur—il faut ajouter et changer le moteur. Les moteurs d'un bombardier arrivent par paires, par groupes. Ces moteurs, je le répète, ont été construits pour faire de la vitesse, pour franchir comme l'éclair telle ou telle distance. Impossible de survoler l'océan dans ces machines et à une pareille vitesse, parce qu'il est impossible d'emporter l'essence nécessaire. Il faut donc les piloter à un rythme ordinaire; et la combustion et les pointes et le reste, dans les moteurs, doivent donc être réajustées, à force d'essais et d'erreurs, pour que nous puissions garantir la sûreté des envolées transocéaniques.

L'hon. M. HANSON: Cela me paraît raisonnable. Je voudrais avoir, à un certain moment, le détail du classement de votre personnel.

M. SYMINGTON: Je crois pouvoir vous fournir tout de suite ce renseignement.

L'hon. M. HANSON: Très bien. Je ne veux pas connaître les salaires individuels, mais plutôt les sommes qui vont à chaque catégorie. Combien avez-vous de catégories d'employés?

M. SYMINGTON: La liste est assez longue.

L'hon. M. HANSON: Vous pourriez peut-être consigner la liste au compte rendu.

M. SYMINGTON: Fort bien. Je vais la déposer.

L'hon. M. HANSON: Je ne puis tout à fait vous suivre quand vous donnez lecture, mais je puis relire après coup.

M. SYMINGTON: La liste sera déposée, liste de tous nos employés.

L'hon. M. HANSON: Répartie en catégories, si c'est là le meilleur moyen de la subdiviser.

M. SYMINGTON: Les catégories s'intitulent personnel au sol, personnel de bord, et préposés aux envolées, capitaines, premiers officiers, premiers officiers à instruction, communications et stations, entretien et révision, et le reste. Vous avez là une liste complète et exacte.

L'hon. M. HANSON: Que cette liste soit donc déposée au compte rendu.

(Voir l'appendice A.)

M. JACKMAN: Au sujet du paragraphe de la page 6, sur l'assurance pratiquée à votre propre compte, croyez-vous que la ligne puisse continuer de pratiquer ce système d'assurance autonome? Je songe justement à une poursuite intentée, pour accident d'automobile en Ontario, à un seul homme et qui a atteint la somme de \$120,000. Si l'un de vos avions chargés, par exemple, de hauts officiers, s'abattait avec des pertes de vie, cette réserve de \$647,000 y passerait, et beaucoup davantage.

M. SYMINGTON: Peut-être. Mais nous avons été assez pressés de questions par le Comité,—en tout cas, l'an dernier, nous avons pratiqué l'assurance à notre propre compte, sauf pour les hangars, où se trouve concentré un énorme risque d'incendie; et nous avons constitué, moyennant des taux réguliers, une caisse de réserve de \$647,000 dont nous répondions comme assureurs. En continuant durant un an ou deux ce que nous avons commencé, nous serions à peu près capables de faire face à la situation.

M. JACKMAN: Pouvez-vous me dire à combien s'élèvent vos primes brutes, ou vos taux bruts d'assurance, et combien vous avez payé pour les risques?

M. SYMINGTON: Je vais vous dire le tout en détail.

M. JACKMAN: Peut-être pouvez-vous nous dire si, oui ou non, les lignes américaines assument elles-mêmes tous les frais de leur responsabilité?

M. SYMINGTON: Pas que je sache, monsieur. A la suite de notre initiative, elles avaient lancé, je pense, une espèce de plan coopératif en vertu duquel elles constituaient une compagnie, les compagnies d'assurance et les compagnies de transport aérien, et chacune avait des parts dans l'entreprise; cela ressemblait à la compagnie d'assurance sur les récoltes, au Canada.

M. HANSON: (*Skeena*): L'an dernier, monsieur le président, la question de l'accident survenu à Armstrong a été soulevée devant le Comité, et certaines réclamations n'avaient pas encore été réglées à ce moment-là. A-t-on fini par y faire droit?

M. SYMINGTON: Oui. On a fait droit à toutes ces réclamations.

M. MAYBANK: J'avais une question à poser, mais vous vous proposez peut-être de répondre d'abord à un autre. Pourriez-vous nous dire combien a coûté en tout cet accident d'Armstrong? Peut-être répondrez-vous à autre chose avant de répondre à ma question.

M. SYMINGTON: Il y a deux ou trois ans de cela. Je ne puis vous donner tout de suite les chiffres. C'est la compagnie d'assurance qui a payé. Et non pas nous. Nous étions assurés à cette époque.

M. MAYBANK: Oui. Très bien.

M. SYMINGTON: Voulez-vous connaître cette assurance, M. Jackman? En ce cas, voici.

En fait de matériel volant, pour l'année 1943, nous avons payé aux assureurs \$24,900, assurance personnelle, \$267,554; responsabilité publique, nous avons versé aux assureurs \$3,267, et à notre caisse d'assurance personnelle, \$6,612; dédommagement des passagers, versé aux assureurs, \$32,500, à notre caisse d'assurance personnelle, \$68,457; pour les immeubles et leur contenu, le matériel de vol et au sol, nous avons payé aux assureurs \$11,721, à l'assurance personnelle \$2,332; dédommagement des employés, aux assureurs rien, à l'assurance personnelle, \$43,167; obligations de fidélité, \$416 aux assureurs, rien en fait d'assurance personnelle; assurance-vie en groupe, part d'Air-Canada, \$13,308 payé aux assureurs. Nous avons pris une police d'assurance sur la vie de nos employés

M. JACKMAN: Ma question nous reporte vraiment à ce qu'a dit M. Maybank. Je me demandais comment se comparaient le montant de la caisse constituée contre les risques et celui des frais subis pour dédommagements. Il faut naturellement faire la somme de ce que les compagnies d'assurance ont payé. Elles ont évidemment été les perdants dans le désastre d'Armstrong.

M. SYMINGTON: Ces gens ont réalisé un profit. Ils nous ont vus lorsque nous lancions notre projet, et nous ont offert des taux très réduits si nous voulions continuer de faire affaire avec eux.

M. HARRIS: Le total excède de beaucoup celui de 1943, fixé à \$293,347.70. Où figure la balance?

M. SYMINGTON: Pardon?

M. HARRIS: Le total des chiffres que vous venez de donner?

M. SYMINGTON: Le total des chiffres que je viens de donner s'élevait à \$86,000 pour les assureurs, à \$388,000 pour l'assurance personnelle, ce qui fait un total de \$474,000.

M. HARRIS: Où se trouve la différence entre cette somme et la somme de \$293,347.70 à la page 11? Où apparaît cette différence?

M. SYMINGTON: Quel poste à la page 11?

M. HARRIS: Le poste 617.

M. SYMINGTON: Le poste 617, assurance sur le matériel volant, 618, 654 et 696. Cette somme est décomposée.

M. HARRIS: Les chiffres que vous venez de donner se totalisent à la somme indiquée?

M. SYMINGTON: Oui. Je m'en remets aux calculs de mon comptable. Je n'ai pas fait de calculs moi-même. Je puis vous fournir les primes si vous tenez à les vérifier.

M. JACKMAN: C'est plutôt une question de principe qui me préoccupe.

M. SYMINGTON: Vous avez parlé de responsabilité. Notre assurance du matériel volant s'élève à un total de \$3,000,000 en fait de valeur assurée. Nous chargeons 7½ p. cent, et le taux que nous avons payé auparavant aux compagnies d'assurance était de 8.426.

M. JACKMAN: Cette assurance ressemble à l'assurance d'automobile. Ce qui nous importe, ce n'est pas beaucoup les dommages causés à la propriété ou à votre propre machine, mais les pertes publiques, qui peuvent atteindre des chiffres fabuleux, et de même pour les avions.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêt à adopter le présent rapport, messieurs?

M. EMMERSON: Je voudrais savoir de M. Symington quels accidents se sont produits en 1943?

M. SYMINGTON: Le seul accident de quelque importance a été celui d'Armstrong, survenu il y a trois ans.

L'hon. M. HANSON: C'est un record.

M. EMMERSON: Vous n'avez pas eu d'accidents en 1943?

M. SYMINGTON: Non.

M. EMMERSON: Aucun dommage, aucune réclamation de responsabilité publique?

M. SYMINGTON: Il y a eu des secousses, mais nul accident grave comportant des pertes sérieuses.

M. DONNELLY: Voilà le seul véritable accident que vous ayez subi depuis le début de votre exploitation?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Les frais de réparation d'un avion qui a été endommagé dans un accident sont-ils imputés sur la caisse d'assurance personnelle ou portés au compte du coût d'exploitation?

M. SYMINGTON: Sur la caisse d'assurance personnelle, monsieur Harris.

M. HARRIS: Une autre observation, monsieur le président. Je ne puis en convenir tout à fait avec vous quand vous dites que les frais généraux d'exploitation d'Air-Canada, en ce qui concerne la question des surintendants et des employés, ont subi une baisse considérable, puisque le grand total du coût cette année, tel qu'il figure à l'état que j'ai sous les yeux, dépasse d'à peu près 50 p. 100 celui de l'an dernier, tandis que le revenu total ne dépasse pas 50 p. 100. Je présume que vous développez les services nécessaires à la poursuite de l'activité d'Air-Canada. J'avais cru comprendre que, d'après le témoin, le personnel d'Air-Canada avait été de beaucoup réduit?

M. SYMINGTON: Nous ne l'avons pas réduit. A mesure qu'augmentait notre chiffre d'affaires, au lieu d'embaucher de nouveaux employés, nous en perdions par l'entremise du Service sélectif, surtout des mécaniciens.

M. HARRIS: Vous avez embauché assez d'employés pour passer, en un an, de \$326,000 à \$500,000?

M. SYMINGTON: Oui. Naturellement, j'ai déclaré par écrit, ce matin, les raisons de cet état de choses.

M. HARRIS: Rien n'indique que vous ayez réduit votre activité comme vous le prétendez dans votre déclaration d'aujourd'hui?

M. SYMINGTON: Je m'en tiens à ma déclaration d'aujourd'hui, que nous faisons le moins possible de frais par rapport à l'activité que nous maintenons.

M. HARRIS: Mais vos frais ne sont pas aussi réduits qu'il y a un an?

M. SYMINGTON: Oui, je pense qu'ils sont plus bas.

M. HARRIS: Pas d'après les chiffres produits?

M. SYMINGTON: Non, en effet, pas d'après les chiffres fournis.

M. HARRIS: Vous avez augmenté vos frais de \$156,000 à \$225,000.

M. SYMINGTON: A quel poste vous reportez-vous maintenant?

M. HARRIS: Au poste 631. Il y a eu une augmentation de \$156,000 à \$225,000, donc une augmentation de \$75,000. Ensuite, il y a une augmentation de \$326,000 à \$559,000. Cela n'implique pas la réduction que vous prétendez avoir réalisée dans votre bilan général. Je ne m'en plains pas. Mieux vaut que la réduction ne soit pas trop considérable.

M. SYMINGTON: Je pense que la réduction est trop considérable. J'ai demandé au C.A.R.C. de me procurer soixante-quinze pilotes, cent cinquante mécaniciens, navigateurs et télégraphistes. Ils essayent de me les recruter le plus vite possible.

L'hon. M. HANSON: Je crois que le principal grief formulé contre votre bilan porte sur la hausse énorme de vos frais d'exploitation; n'est-il pas vrai?

M. SYMINGTON: Voilà pourquoi je vous ai lu le bilan. J'ai pris la peine de lire, ce matin, une déclaration que j'ai préparée pour expliquer le bilan, et que j'ai déposée au compte rendu.

L'hon. M. HANSON: Mais, n'ayant pas sous les yeux cette déclaration, nous ne pouvons naturellement vous faire subir un contre-interrogatoire en règle, et je n'irai donc pas plus loin.

M. JACKMAN: Quant au plan contributoire de pensions de votre personnel, quel pourcentage souscrivez-vous et combien souscrit le contributeur?

M. SYMINGTON: Nous souscrivons le même pourcentage, jusqu'à 5 p. 100.

M. JACKMAN: Et il souscrit ce qu'il veut jusqu'à concurrence de ce pourcentage?

M. SYMINGTON: Les employés embauchés depuis la mise en vigueur du plan sont obligés de verser 2 p. 100.

M. JACKMAN: Ce pourcentage a l'approbation du ministère du revenu pour les fins de l'impôt?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Pourquoi ne placez-vous pas l'argent dans les rentes sur l'Etat, qui payent 4 p. 100, au lieu de n'avoir que 3 p. 100 avec des obligations garanties de l'Etat? Pourquoi ne pas acheter avec cet argent des rentes sur l'Etat, pourquoi ne pas acheter des rentes sur l'Etat pour le compte de vos employés?

M. SYMINGTON: Nous ne pouvons leur acheter des rentes tant que nous n'aurons pas l'argent voulu pour acheter des rentes.

M. JACKMAN: Vous pouvez les acheter par versements.

M. SYMINGTON: Peut-être ne voudrons-nous plus des rentes quand l'heure viendra de les avoir. Nos employés ne cherchent pas à se procurer des rentes actuellement. Ils cherchent à se constituer, grâce au plan, une caisse où ils pourront puiser pour s'acheter une rente à l'époque de leur retraite.

M. JACKMAN: Mais pendant toute la période où ils constituent la fameuse caisse, si c'est là ce que vous voulez dire, ils pourraient toucher 4 p. 100 au lieu de 3 p. 100?

M. SYMINGTON: Naturellement, plusieurs d'entre eux quitteront probablement le service et voudront retirer leur argent. Le plan comporte l'achat de titres sur l'Etat, et au moment de la retraite la somme qui a été déposée, quelle qu'elle soit, permet au contribuable d'acheter une rente viagère, une rente sur l'Etat.

M. JACKMAN: Si l'employé veut retirer son argent, il ne peut le faire; le Gouvernement n'approuvera aucun plan qui verse une somme ronde à tout employé qui laisse son emploi?

M. SYMINGTON: Dans le domaine de l'air, je ne pense pas que nous puissions retenir nos employés et les empêcher de quitter le service.

M. JACKMAN: Ils ne peuvent retirer leur argent en vertu d'un plan approuvé par le Gouvernement?

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'ils consentiraient à cela.

M. JACKMAN: Ils n'ont pas le choix à l'heure actuelle, quand ils quittent votre service?

M. SYMINGTON: Non, ils retirent leur argent, mais s'ils prennent leur retraite, ils touchent une rente pour le reste de leurs jours.

M. JACKMAN: Un employé peut faire partie de ce plan approuvé par le Gouvernement, et toucher une somme ronde au moment où il quitte votre emploi?

M. SYMINGTON: Il touche l'argent qu'il a souscrit, plus l'intérêt sur cet argent.

M. JACKMAN: Lequel argent a toujours été exempt d'impôt pour cet employé?

M. COOPER: Il n'est pas exempt d'impôt.

M. JACKMAN: Pourquoi alors ne pas avoir un plan où l'argent serait exempt d'impôt? Les employés en bénéficieraient beaucoup plus.

M. COOPER: La chose n'est pas sûre.

L'hon. M. HANSON: Vous pourriez avoir un plan où l'argent ne serait pas imposable.

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Peut-être cela comporterait-il une question de calculs qui modifierait votre plan.

M. HARRIS: Je voudrais savoir, monsieur le Président, si les postes 631, 681 et 691, traitements et salaires, sont stabilisés?

M. SYMINGTON: Oui, ils sont stabilisés.

M. HARRIS: Par quel moyen retenez-vous à votre service vos employés?

M. SYMINGTON: Nous les retenons tout simplement, quand nous le pouvons. La composition du personnel change beaucoup.

M. HARRIS: Modifiez-vous vos catégories? Sur le point de perdre un employé précieux, par suite de la stabilisation de son salaire, le portez-vous dans une autre catégorie?

M. SYMINGTON: Si nous pouvons lui obtenir un meilleur poste, il touchera une augmentation de traitement.

M. HARRIS: Avez-vous créé de nouveaux emplois ou postes au cours de l'année?

M. SYMINGTON: Je ne sais s'il est juste de dire que nous avons créé de nouveaux emplois. Naturellement, avec l'expansion et le développement de nos réseaux, nous avons nommé des surintendants, et le reste, dans les différents territoires.

M. HARRIS: Avez-vous réussi à retenir vos hommes?

M. SYMINGTON: Oui, nous avons réussi à retenir nos employés.

L'hon. M. HANSON: Ce que vous faites, et ce que fait, je le présume, qui-conque veut retenir des employés, est ceci: vous assignez de nouvelles fonctions, qui comportent une augmentation de traitement. La méthode me paraît juste, pour ma part.

M. SYMINGTON: Nous avons sûrement élevé en grade certains de nos hommes, et nous avons modifié leurs fonctions.

L'hon. M. HANSON: Naturellement.

M. SYMINGTON: Mais je pense que, dans chaque cas, l'avancement était bien motivé.

L'hon. M. HANSON: Je n'en doute pas. La chose me paraît raisonnable.

M. SYMINGTON: L'avancement accordé n'a été ni général ni marqué, mais il s'est fait dans certains cas, oui.

M. JACKMAN: Peut-être M. Cooper voudrait-il nous dire pourquoi vous ne constituez pas une caisse fiduciaire de rentes au chapitre de l'actif, en inscrivant une contre-partie au chapitre du passif? C'est la coutume, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non, le rapport mentionne, monsieur Jackman, relativement à la caisse de rentes des employés, que la compagnie n'est que dépositaire. La caisse n'est pas la propriété de la compagnie, et il serait donc inexact de la porter à l'actif de la compagnie.

L'hon. M. HANSON: Le fonds du revenu consolidé du Dominion englobe la caisse de pension, et il y a donc eu erreur sous ce rapport.

M. COOPER: Je ne traite pas des comptes publics.

L'hon. M. HANSON: Vous défendez votre propre comptabilité, c'est tout.

M. COOPER: Justement.

L'hon. M. HANSON: Vous avez peut-être raison.

M. COOPER: La caisse de rentes des employés ne constitue pas un actif de la compagnie. Pourquoi devrait-elle être portée à notre actif?

M. JACKMAN: Parce que vous la gérez pour eux.

M. COOPER: Seulement comme dépositaire.

M. SYMINGTON: Vous ne voulez pas que nous la portions à l'actif de la compagnie si elle ne constitue pas un actif?

M. JACKMAN: Et une contre-partie au passif pour la même somme.

M. COOPER: Nous avons mentionné la chose dans le rapport.

M. JACKMAN: Si jamais il vous arrive de ne pas le mentionner, nous ne pourrions savoir que vous êtes responsables de l'argent. A défaut d'une inscription au bilan, vous devriez avoir une apostille, indiquant un passif contingent, si vous tenez à l'appeler ainsi. Vous êtes responsable de la gestion de cette caisse en tant que compagnie, ou existe-t-il chez vous un corps de fiduciaires indépendants?

M. SYMINGTON: Un corps de fiduciaires indépendants.

L'hon. M. HANSON: Vous n'exercez pas vous-mêmes la gestion?

M. SYMINGTON: C'est l'organisme qui l'exerce.

L'hon. M. HANSON: Vous avez donc charge de l'administration?

M. SYMINGTON: La compagnie n'est pas fiduciaire, ce sont des particuliers qui sont les fiduciaires.

L'hon. M. HANSON: Le tableau que nous avons n'est donc pas complet.

M. JACKMAN: En cas de détournement de fonds par exemple, Air-Canada ne s'estimera-t-il pas responsable si l'un de ses administrateurs était un concussionnaire?

M. COOPER: Peut-être.

M. JACKMAN: Voilà qui est une responsabilité.

M. COOPER: Je n'admets pas du tout que la caisse de rentes fiduciaires soit un actif d'Air-Canada; j'irai même plus loin et je dirai qu'il serait contraire à l'usage qu'une compagnie porte cette caisse à son actif.

M. JACKMAN: Cela s'est fait souvent à ma connaissance.

Le PRÉSIDENT: Avant que de nouveaux députés sortent de la salle des délibérations, je voudrais savoir si nous nous réunirons demain matin ou non?

L'hon. M. HANSON: Il est impossible pour moi de venir demain matin.

M. HANSON (*Skeena*): Le Comité d'enquête sur la Loi des élections se réunit demain matin.

Le PRÉSIDENT: Je le sais, et c'est pourquoi je voulais discuter avec vous la question de savoir si nous siégerons durant la séance du Comité d'enquête sur la Loi des élections.

L'hon. M. HANSON: Je pense qu'il serait préférable d'ajourner la présente réunion jusqu'après Pâques.

M. HANSON (*Skeena*): Nous pourrions siéger demain après-midi, à quatre heures?

L'hon. M. HANSON: Le Comité de la Banque et du commerce siège demain, et je ne pourrai être avec vous. Mais la chose n'a pas d'importance. J'estime que je devrais être ici. Voilà justement la difficulté.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, nous nous réunirons demain après-midi, à quatre heures, dans la salle 262, du côté du Sénat.

M. JACKMAN: Que comprend le poste des compagnies affiliées, \$2,751?

M. SYMINGTON: Il s'agit du terminus de New-York; titres A, 25 parts à \$1; titres C, à ordre pour dix ans, en date du 21 juillet 1941, 2,000: voilà ce qu'il faut pour atterrir à l'aéroport LaGuardia.

L'hon. M. HANSON: La chose paraît logique.

M. JACKMAN: Le service offert à l'aéroport LaGuardia est-il aussi bon que celui des compagnies américaines?

M. SYMINGTON: Je le pense, monsieur; nous n'avons pas reçu de plaintes. On s'est plaint que la douane et l'immigration occasionnent parfois des retards; mais quant aux employés d'aéroport, nous n'avons entendu aucun grief.

L'hon. M. HANSON: L'aéroport est très étendu, n'est-il pas vrai?

M. SYMINGTON: Oui. Vous devriez voir le plan du nouvel aéroport. C'est merveilleux.

Le PRÉSIDENT: Si les délibérations sur le présent rapport sont maintenant terminées, quelqu'un aura-t-il l'obligeance d'en proposer l'adoption?

M. JACKMAN: Un moment, monsieur le Président. Certaines personnes, je pense, ont trouvé que les commodités offertes étaient insuffisantes; je crois savoir que les services accessoires offerts cette année, tels qu'ils figurent ici, se sont élevés à \$855,000, tandis qu'ils n'étaient que de \$599,000 l'an dernier.

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas de comptoirs de rafraîchissements, où l'on peut se procurer du café ou autre chose, n'est-ce pas; je veux dire que vous n'offrez pas les mêmes commodités que les compagnies américaines.

M. SYMINGTON: Ce ne sont pas là des services accessoires. Les services accessoires visent la vente de l'essence et les autres services du temps de guerre dont nous avons parlé. Vous dites qu'il y eut des plaintes?

M. JACKMAN: Oui, que vous ne vendez pas de café et de sandwiches, comme les lignes américaines en vendent à leurs aéroports.

M. SYMINGTON: Nous avons de ces comptoirs à Montréal et à Malton. Non que je sois fier de Malton, non. Il y a uniquement là une question de manque d'espace. La difficulté vient au fait que ces installations ont été construites pour faire face à la situation présente, non pas en prévision de l'avenir, et que tout dépend de ce qu'on peut faire. Le service offert à Malton n'est pas satisfaisant, parce que l'endroit est éloigné de la ville, qu'il n'y a pas de pièce à la disposition des employés, pas de salle à dîner, et que ceux-ci doivent se déplacer continuellement. Il est très difficile de se procurer de l'aide de nos jours. Les choses s'amélioreront, mais en ce moment il ne faut pas y songer.

L'hon. M. HANSON: Que dire de la bière, la demande de bière se fait-elle sentir?

M. SYMINGTON: Nous n'avons pas de permis, et l'usage n'en est pas encouragé au cours des trajets aériens.

L'hon. M. HANSON: Je pense que vous avez raison.

M. JACKMAN: En votre qualité de directeur de T.C.A., seriez-vous disposé à exprimer vos vues sur l'aéroport de Malton, sur les avantages et les lacunes des services offerts à la population de Toronto?

M. SYMINGTON: Je ne sais trop; tout irait certainement mieux si l'endroit était moins éloigné.

M. JACKMAN: Et il faudrait qu'il fût moins éloigné?

M. SYMINGTON: Je n'ai pas dit cela, je n'ai pas qualité pour faire une pareille affirmation.

M. JACKMAN: Etes-vous au courant d'un projet d'expansion de l'aéroport de l'île?

M. SYMINGTON: Nous avons fait l'épreuve de l'aéroport de l'île, mais quant aux dimensions de l'avion, il ne fait pas de doute que nous pourrions l'exploiter sous peu. Je puis vous dire, en passant, que je me suis presque noyé à cet endroit. Pour développer cet aéroport comme il conviendrait, il faudrait un déboursé d'un million de dollars ou davantage. Vous n'ignorez probablement pas que les plus gros avions sont obligés d'atterrir contre le vent et de démarrer contre le vent. En outre, le champ d'atterrissage, tel qu'il existe actuellement, ne suffit pas à recevoir même nos avions à double moteur, et il serait certainement fort insuffisant pour recevoir les avions quadrimoteurs que nous espérons exploiter sous peu. Il faut tout simplement nous rendre à l'évidence: l'île n'a pas l'étendue voulue pour recevoir ces gros avions.

M. JACKMAN: En fin de compte, l'île a plus d'un mille de longueur par endroits, ne pourrait-on la développer?

M. SYMINGTON: Si la ville de Toronto veut la développer, très bien, je n'entends pas m'en occuper.

M. JACKMAN: Est-ce simplement une question de coût?

M. SYMINGTON: Pas uniquement, l'île ne convient pas, elle n'est pas suffisamment longue.

L'hon. M. HANSON: Ne pourriez-vous rapprocher Toronto de l'aéroport?

M. SYMINGTON: Vous voyez, il ne suffit pas que vous ayez une piste d'envol, mais il vous faut un certain nombre de pistes d'envol pour répondre aux conditions de vents différents. Vous devez atterrir et démarrer face au vent et il vous faut des pistes différentes pour faire face à des vents différents. Autrement, vous pourriez vous trouver dans une situation à l'aéroport de l'île de Toronto où vous ne pourriez atterrir ou démarrer pendant une période de deux ou trois jours. La plus longue piste d'envol à cet endroit est trop courte et ne peut être allongée suffisamment. On pourrait établir une piste assez longue à beaucoup de frais pour servir à nos avions à deux moteurs, mais elle ne pourrait jamais répondre

aux besoins de nos avions quadrimoteurs, et ce sont des avions de ce modèle qui seront employés à l'avenir.

M. JACKMAN: Je me suis enquis de cela parce que l'île est, somme toute, passablement longue.

M. SYMINGTON: Le ministère des Transports vous dira que la question a été examinée sous tous ses aspects. Le terrain a été arpenté et la situation a été étudiée sous tous rapports et le projet n'est pas réalisable.

M. JACKMAN: Les voyageurs peuvent-ils se procurer de l'assurance de compagnies privées à l'aéroport?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de difficulté sous ce rapport?

M. SYMINGTON: Aucune; et l'assurance coûte peu parce que nos antécédents sont bons.

M. JACKMAN: En examinant les comptes d'entretien et de dépréciation relatifs à l'exploitation des avions à la page 11, je constate par un simple coup d'œil sur certains postes qui s'y trouvent que les frais d'exploitation ont accusé une augmentation générale de 35 p. 100. Certains de ces postes paraissent tout à fait disproportionnés au regard du montant dont ils ont été augmentés. Votre augmentation globale s'établit à 35 p. 100 et quelques-unes de ces augmentations dépassent de beaucoup ce pourcentage. Prenez ce poste, réparations des instruments d'avions. Les frais ont été de \$79,000 en 1942 et se sont élevés à \$90,000 en 1943. Comment expliquez-vous cette augmentation disproportionnée?

M. SYMINGTON: Je puis répondre à cette question en disant que ce sont dans les instruments que les progrès les plus marquants ont été réalisés. Il a fallu les changer parce qu'ils étaient devenus désuets, et ils en sont rendus maintenant à un point où il faut les remplacer.

M. JACKMAN: N'avez-vous pas établi un compte de dépréciation relativement à ces postes d'année en année?

M. SYMINGTON: Ah! oui.

M. JACKMAN: Vous semblez avoir imputé des sommes exceptionnellement élevées à l'exploitation dans une année particulière.

M. SYMINGTON: Cela tient au fait que nous avons acheté beaucoup d'instruments nouveaux.

M. JACKMAN: Inscrivez-vous une imputation pour les instruments?

M. SYMINGTON: S'ils sont remplacés, oui.

M. JACKMAN: Quel régime de dépréciation suivez-vous à ce sujet?

M. SYMINGTON: Nous déprécions la valeur des avions en quatre ans,—la durée des avions est fixée à quatre ans et la valeur de récupération est établie à \$5,000; moyeux d'hélices, 7,000 heures d'envol; moteurs d'avions, 6,000 heures d'envol; matériel de communication des avions, une durée de cinq ans; autre matériel volant, durée de cinq ans; matériel de communication au sol, durée de cinq ans; matériel de hangar, durée de dix ans; matériel d'atelier, dix ans; matériel de véhicules moteurs, 10 ans, 7 ans et 5 ans; matériel d'emmagasinage de combustible, 10 ans; meubles et garnitures, 20 ans; éclairage d'aéroports, 20 ans; matériel divers au sol, 10 ans; bâtisses et améliorations, 3 p. 100; droits de baux, hangars et le reste, 3 p. 100.

M. JACKMAN: Qu'en est-il de ces instruments d'avions, ce poste se rapporte-t-il uniquement à des réparations?

M. ENGLISH: Ils font partie de l'avion. Si vous remplacez les instruments, vous n'imputez pas de somme à la réserve pour dépréciation tant que la valeur totale de votre avion n'est pas amortie.

M. JACKMAN: Car, je note ici particulièrement, diverses réparations aux avions, \$20,000 une année et \$50,000 l'an dernier.

M. SYMINGTON: Cela ne constitue pas une différence très marquée. Nous avons compté un plus grand nombre de milles d'envol. Je ne crois pas que cela soit anormal.

M. JACKMAN: Vos frais d'exploitation ont accusé une augmentation moyenne de 35 p. 100. J'ai pensé que la plupart de vos frais accuseraient une telle augmentation.

M. SYMINGTON: Ah! non, je ne crois pas que vous pourriez supposer cela.

M. JACKMAN: Puis, il y a vos assurances de responsabilité et de dédommagement, \$153,000, et \$297,000 l'an dernier?

M. SYMINGTON: Oui. Eh! bien, cela tient au fait que l'an dernier (1942) six avions Lodestars ont été livrés en novembre seulement, et ce sont des avions coûteux. Notre assurance ne portait que sur une période d'un mois cette année-là, et les avions étaient assurés pour douze mois en 1943, et il faut aussi tenir compte que ce sont des avions neufs.

L'hon. M. HANSON: Et c'est ce qui explique la différence?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Six avions additionnels en plus de ceux-ci?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Dépréciation des moteurs d'avions, cela constitue un amortissement spécial; quelque \$39,000 opposés à \$292,000 en 1943.

M. SYMINGTON: Il s'agit de moteurs d'avions. Notre dépréciation pour les moteurs d'avions ne fut pas normale, l'an dernier, parce que nous avons vendu à diverses personnes, y compris des personnes dans l'Amérique du Sud, nos moteurs primitifs dont la valeur avait été complètement dépréciée. Nous les avons vendus dans des conditions particulières à la guerre pour un peu plus de \$100,000, et il va sans dire que cette somme fut défalquée de la dépréciation, l'an dernier.

L'hon. M. HANSON: Je me demande si vous vous êtes enquis de cette situation, monsieur Symington? Vous êtes-vous occupé de pénétrer dans un nouveau territoire, avez-vous exploré, si c'est bien le terme qu'il convient d'employer, de nouvelles routes dans les Tropiques? Je constate que vous en faites mention ici.

M. SYMINGTON: Nous avons envoyé un homme faire enquête aux Indes occidentales et dans tous les pays de l'Amérique du Sud. Il a rencontré les représentants des gouvernements et a examiné les terrains d'atterrissage. Il s'est enquis des propriétaires de ces terrains, a fait une étude du trafic qu'il serait possible d'escompter et s'est renseigné au sujet des exploitants dont nous aurions besoin.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous constaté que les Lignes Pan-American ont à peu près la haute main dans ce territoire?

M. SYMINGTON: Ah! non, les Lignes Pan-American font des envolées à l'Amérique du Sud, mais elles ne possèdent pas de privilège exclusif.

L'hon. M. HANSON: Vous dites qu'elles n'y possèdent pas de droits exclusifs?

M. SYMINGTON: Elles y sont établies, mais il n'y a pas de difficulté, nous pouvons y avoir accès. Il faudrait que nous fassions concurrence à des organismes étrangers.

L'hon. M. HANSON: En êtes-vous venu à une conclusion sur l'opportunité de pénétrer ce territoire?

M. SYMINGTON: Non, nous n'en sommes pas venu à une conclusion encore, bien qu'un grand nombre de champs d'aviation ont été établis aux Indes occidentales. Presque tous les terrains qui vailent la peine sont sous le contrôle

du gouvernement américain pour la durée de la guerre, et il faut que nous attendions et voyions ce qui en adviendra après la guerre.

L'hon. M. HANSON: Alors, tout cela tient de l'avenir.

M. SYMINGTON: Nous avons fait des préparatifs. Nous savons ce que nous voulons. Vous demandez ce que nous faisons en plus. Nous accomplissons beaucoup. Quant à l'avion dont nous nous servirons pour des envolées et au modèle d'avion dont nous voudrions nous servir, je dirais que nous sommes les seuls qui possédons une véritable expérience en matière de traversées régulières de l'océan en avion à titre d'opération; et je vous dirai qu'il...

L'hon. M. HANSON: A titre de quoi?

M. SYMINGTON: A titre d'opération commerciale.

L'hon. M. HANSON: Eh bien, à titre d'opération commerciale, mais pas à titre d'opération pratique...

M. SYMINGTON: A titre d'opération pratique, nous ne transportons pas d'avions de bombardement outre-mer, nous livrons des chargements.

M. HANSON (*Skeena*): Je vais proposer l'adoption de ce rapport.

L'hon. M. HANSON: Un instant, vous n'adopterez pas ce rapport en vitesse.

Le PRÉSIDENT: Il faut que nous en finissions avec ce sujet à six heures.

L'hon. M. HANSON: Non, il ne faut pas que nous finissions alors. Si nous n'avons pas terminé l'étude du rapport à six heures, alors nous n'en aurons pas fini. Nous n'entendons pas nous faire couper la parole. Je me rends bien compte que M. Symington a des motifs qui le pressent de vouloir partir, mais que des membres de ce Comité n'essaient pas de nous en imposer. Le président ne réussira pas à nous faire passer cela.

M. HANSON (*Skeena*): Le président n'essaie pas de faire passer quoi que ce soit. J'ai proposé l'adoption de ce rapport, et vous ne lui reprocherez rien dont je suis responsable.

L'hon. M. HANSON: Quant à moi, je constate une tendance à précipiter les choses, et forts d'une majorité technique vous pouvez agir de cette façon si vous le voulez. Toutefois, je vous avertis que vous feriez mieux de ne pas agir de la sorte.

M. HANSON (*Skeena*): Que dites-vous, proférez-vous une menace?

L'hon. M. HANSON: Appelez cela ce qu'il vous plaira.

M. HANSON (*Skeena*): Laissez-moi vous dire que je n'ai pas à subir des menaces de votre part.

L'hon. M. HANSON: Prenez cela comme vous le voulez; quant à moi, je n'entends pas laisser étouffer cette discussion. Je voulais poser cette question, car elle est importante et j'avais omis d'en parler.

M. SYMINGTON: C'est un fait, nous étudions cela très attentivement.

L'hon. M. HANSON: Vous dites que vous êtes les seuls gens qui avez fait des envolées transatlantiques pratiques; qu'en est-il de British Airways?

M. SYMINGTON: Cette compagnie fait des envolées avec des avions de bombardement.

L'hon. M. HANSON: Elle a fait la même chose, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non, pas exactement.

L'hon. M. HANSON: Pour ce qui concerne le commandement de livraison trans-atlantique d'avions en 1941, les commandants étaient tous des employés de British Airways.

M. SYMINGTON: Ils se sont occupés seulement de transporter des avions de bombardement outre-mer et les ont laissés là-bas.

L'hon. M. HANSON: Et ils ont fait des envolées de retour aussi.

M. SYMINGTON: Non, ils n'ont pas fait d'envolées de retour.

L'hon. M. HANSON: Je vous demande pardon, j'ai fait une envolée là-bas et je suis revenu à bord d'un de ces avions.

M. SYMINGTON: Il s'agit de B.O.A.C.

L'hon. M. HANSON: Non, je vous demande pardon, je sais ce dont je parle.

M. SYMINGTON: Eh bien, cette compagnie ne fait pas d'envolées régulières.

L'hon. M. HANSON: Cela constitue peut-être une affirmation plus explicite, mais vous ne voulez pas donner l'impression qu'Air-Canada est la seule ligne aérienne qui possède une expérience pratique dans ce genre d'envolées, car la compagnie British Airways pratique de telles envolées depuis des années.

M. SYMINGTON: Je voulais faire ressortir que nous sommes les seuls exploitants, je crois, qui avons tenté d'adapter un avion de bombardement au service d'un avion commercial et nous en servir pour des envolées transocéaniques.

L'hon. M. HANSON: Cela est peut-être vrai, et cela constitue peut-être une affirmation exacte. Quant à moi, vous pouvez passer outre.

M. JACKMAN: Pour revenir à la question fondée sur "exploitation, entretien et dépréciation des installations au sol", je constate que le coût de la surintendance a augmenté de \$156,266 à \$225,225. Devrait-il exister quelque rapport nécessaire entre l'augmentation générale des frais d'exploitation de 35 p. 100 et celle de postes particuliers tels que la surintendance?

M. SYMINGTON: La surintendance? J'ai noté ce poste. On m'a expliqué que la forte augmentation qu'a accusée le travail de l'Etat a contribué fortement à relever les frais de la surintendance de l'exploitation.

M. JACKMAN: Je voudrais poser une question semblable au sujet des employés d'aéroports et de hangars?

M. SYMINGTON: Je répondrai en signalant ce que j'ai déjà indiqué. Nous avons perdu un grand nombre d'hommes et nous avons aussi à notre emploi un grand nombre de femmes qui, naturellement, ne sont pas aussi efficaces quand il s'agit de ce travail particulier.

M. JACKMAN: Puis, il y a d'autres postes tels que le poste 650 "frais d'ateliers—main-d'œuvre indirecte et matériel". Vos frais s'établissent à \$85,000 en 1942 et à \$107,000 en 1943.

M. SYMINGTON: Quel numéro est-ce?

M. JACKMAN: Le numéro 650 à la page II.

M. SYMINGTON: Ce n'est pas une forte augmentation.

M. JACKMAN: Cette augmentation semble normale. Je ne conçois pas pourquoi la même explication ne serait pas donnée.

M. ENGLISH: Ces frais se rapportent aux employés qui agissent comme surintendants des ateliers. Ce sont tous des hommes.

M. JACKMAN: Pourquoi cette augmentation ne se compare-t-elle pas à celle de la surintendance en général?

M. SYMINGTON: Les surintendants sont des hommes; mais le travail exécuté pour le compte de l'Etat, de la B.O.A.C., du C.A.R.C., et du ministère des Transports a augmenté, et il fallu augmenter le nombre des surveillants à différents endroits.

M. JACKMAN: Je suis à analyser l'augmentation.

M. SYMINGTON: J'essaie de donner une explication.

M. JACKMAN: J'essaie de montrer ce qui arrive à une personne qui ne sait pas ce qui se passe.

M. SYMINGTON: Je suis content que vous ayez posé cette question. J'ai moi-même remarqué ce poste.

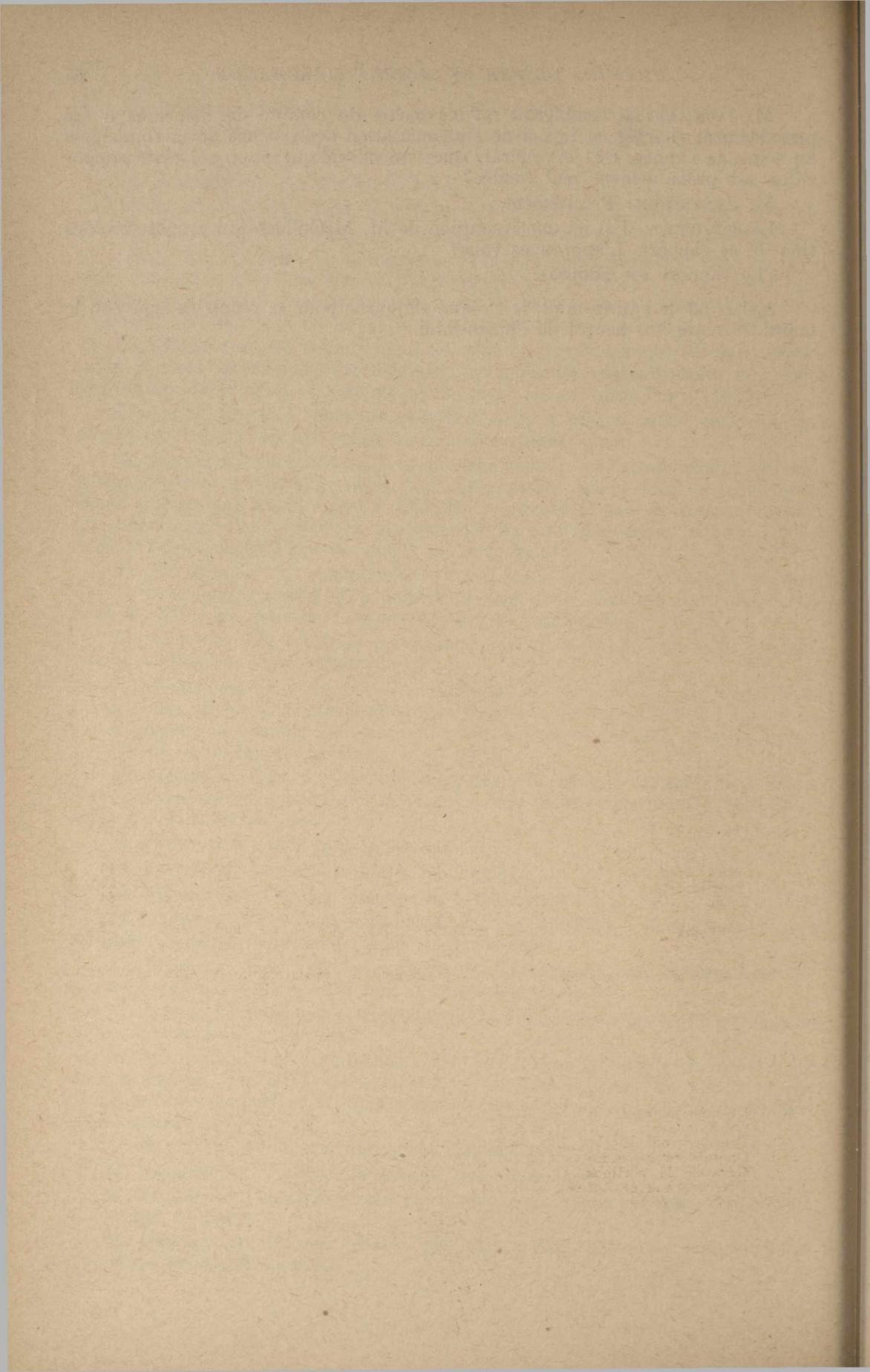
M. JACKMAN: Il semblerait qu'une partie du compte des dépenses a été passablement chargée en raison de l'augmentation des revenus de la compagnie au cours de l'année. Or, je voudrais que l'on m'explique pourquoi cette supposition est probablement mal fondée?

M. SYMINGTON: Précisément.

Le PRÉSIDENT: J'ai ici une résolution de M. McCulloch qui propose l'adoption de ce rapport. L'approuvez-vous?

(Le rapport est adopté).

A 5 h. 50 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mardi 28 mars à 4 heures de l'après-midi.



## APPENDICE A

## EMPLOYÉS ET LEURS RÉMUNÉRATIONS

	Le 31 décembre 1943			Le 31 décembre 1942		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Officiers .....	26	...	26	20	...	20
Personnels généraux de bureau .....	24	46	70	15	21	36
Envolées et circulation—						
Capitaines .....	57	...	57	50	...	50
Premiers officiers .....	55	...	55	53	...	53
Premiers officiers à l'instruction..	2	...	2	3	...	3
Hôteses .....	...	61	61	...	52	52
Préposés à la circulation .....	21	...	21	24	...	24
	135	61	196	130	52	182
Communication et Stations—						
Gérants de stations .....	14	...	14	11	...	11
Opérateurs de radio .....	90	34	124	95	...	95
Techniciens de radiophonie .....	7	...	7	5	...	5
Agents des voyageurs .....	31	70	101	22	41	63
Garde-places .....	14	31	45	12	16	28
Opérateurs de téléphone et de télétype .....	...	91	91	...	53	53
Commis préposés aux chargements.	91	6	97	56	4	60
Préposés au commissariat .....	...	14	14	...	...	...
Préposés aux écritures .....	1	8	9	4	6	10
	248	254	502	205	120	325
Entretien et révision—						
Génie et écritures.....	36	17	53	20	9	29
Mécaniciens en chef, contremaitres et sous-contremaitres, inspecteurs et chefs d'équipages.	112	...	112	65	...	65
Ingénieurs, mécaniciens et jeunes mécaniciens, aéronautique ...	344	...	344	170	...	170
Aides, apprentis et opérateurs...	217	166	383	194	122	316
Entretien des bâtisses et nettoyeurs .....	75	28	103	62	19	81
Chauffeurs .....	38	1	39	24	...	24
	822	212	1,034	535	150	685
Fournitures .....	27	29	56	22	18	40
Comptabilité .....	24	37	61	20	20	40
Trafic .....	33	79	112	47	37	84
*Total .....	1,339	718	2,057	994	418	1,412

\*Note.—Comprend le personnel employé directement à l'exécution de travaux de contrats de guerre: 1943—320: 1942—160.

## SERVICE TRANSATLANTIQUE

(Y compris le service des envolées de retour)

	Le 31 décembre 1943			Le 31 décembre 1942		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
Officiers surveillants .....	3	...	3	2	...	2
Capitaines .....	5	...	5	3	...	3
Premiers officiers.....	...	...	...	3	...	3
Opérateurs de radio.....	3	...	3	3	...	3
Gérants de stations.....	2	...	2	...	...	...
Préposés aux écritures.....	5	17	22	4	9	13
Entretien et révision .....	216	23	239	198	21	219
Fournitures .....	5	7	12	1	6	7
Total .....	239	47	286	214	36	250
Grand total .....	1,578	765	2,343	1,208	454	1,662

## COMITÉ PERMANENT

Pourcentage d'employés du sexe féminin, Air-Canada.—36 p. 100 le 31 décembre 1943.  
Total des salaires et traitements pour l'année—

	1943	1942
L.A.T.C. ....	\$3,375,964	\$2,402,552
Service transatlantique (y compris le service des envolées de retour) .....	515,196	309,006
	<u>\$3,891,160</u>	<u>\$2,711,558</u>

Total de l'indemnité de vie chère pour l'année—

	1943	1942
Air-Canada .....	\$ 352,172	\$ 225,598
Service transatlantique (y compris le service des envolées de retour) .....	54,423	21,610
	<u>\$ 406,595</u>	<u>\$ 247,208</u>

Relevé du personnel suivant les endroits où il est établi—

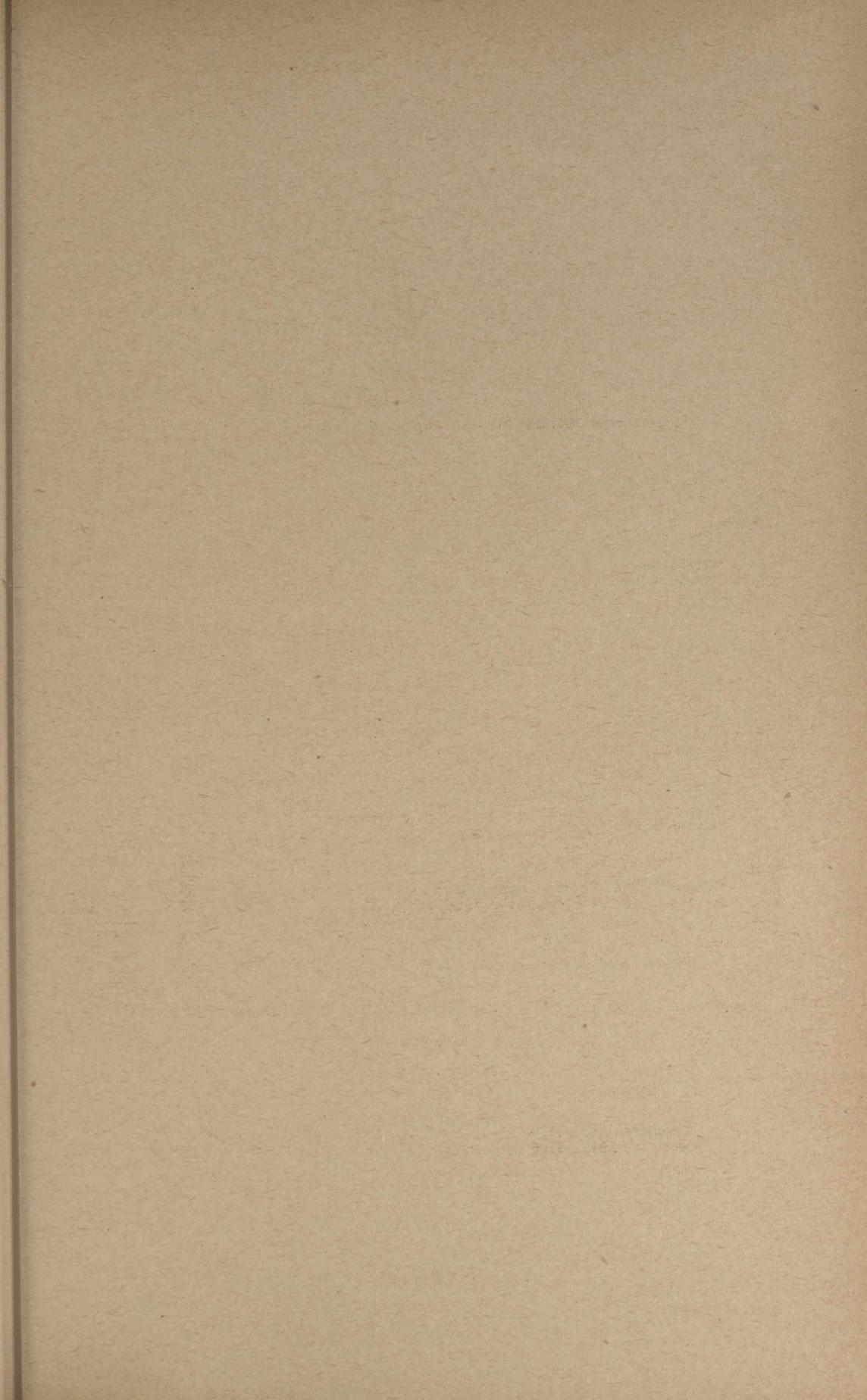
	Le 31 décembre	
	1943	1942
Victoria, C.-B. ....	10	2
Vancouver, C.-B. ....	54	47
Penticton, C.-B. ....	5	4
Kimberley, C.-B. ....	4	4
Lethbridge, Alta. ....	74	52
Calgary, Alta. ....	16	13
Edmonton, Alta. ....	25	18
Regina, Sask. ....	15	12
Winnipeg, Man. ....	1,110	717
Armstrong, Ont. ....	7	10
Kapuskasing, Ont. ....	10	8
North Bay, Ont. ....	10	8
Toronto, Ont. ....	348	275
London, Ont. ....	10	9
Windsor, Ont. ....	16	16
New York, N.-Y. ....	14	12
Ottawa, Ont. ....	35	27
Montréal, Qué. ....	99	58
Moncton, N.-B. ....	112	76
Halifax, N.-E. ....	42	23
Sydney, N.-E. ....	12	7
Stephenville, Terre-Neuve .....	3	1
Gander, Terre-Neuve .....	12	6
Saint-Jean, Terre-Neuve .....	14	7
Total .....	<u>2,057</u>	<u>1,412</u>
Montréal, Qué. (Service transatlantique) .....	283	250
Prestwick (Service transatlantique) .....	3	...
Total .....	<u>286</u>	<u>250</u>
Grand total .....	<u>2,343</u>	<u>1,662</u>

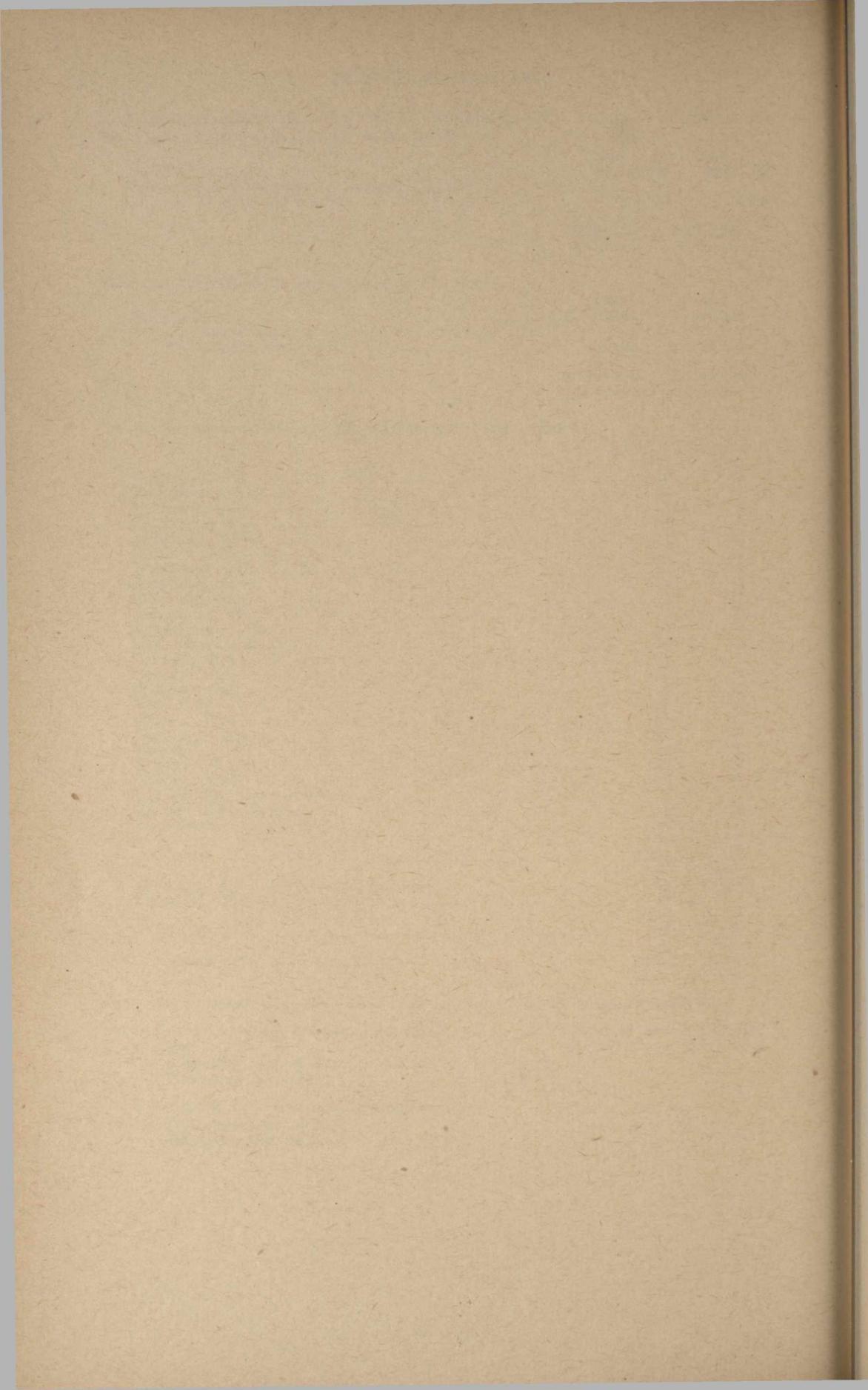
Employés en congé pour fins du service militaire, le 31 décembre 1943—227.

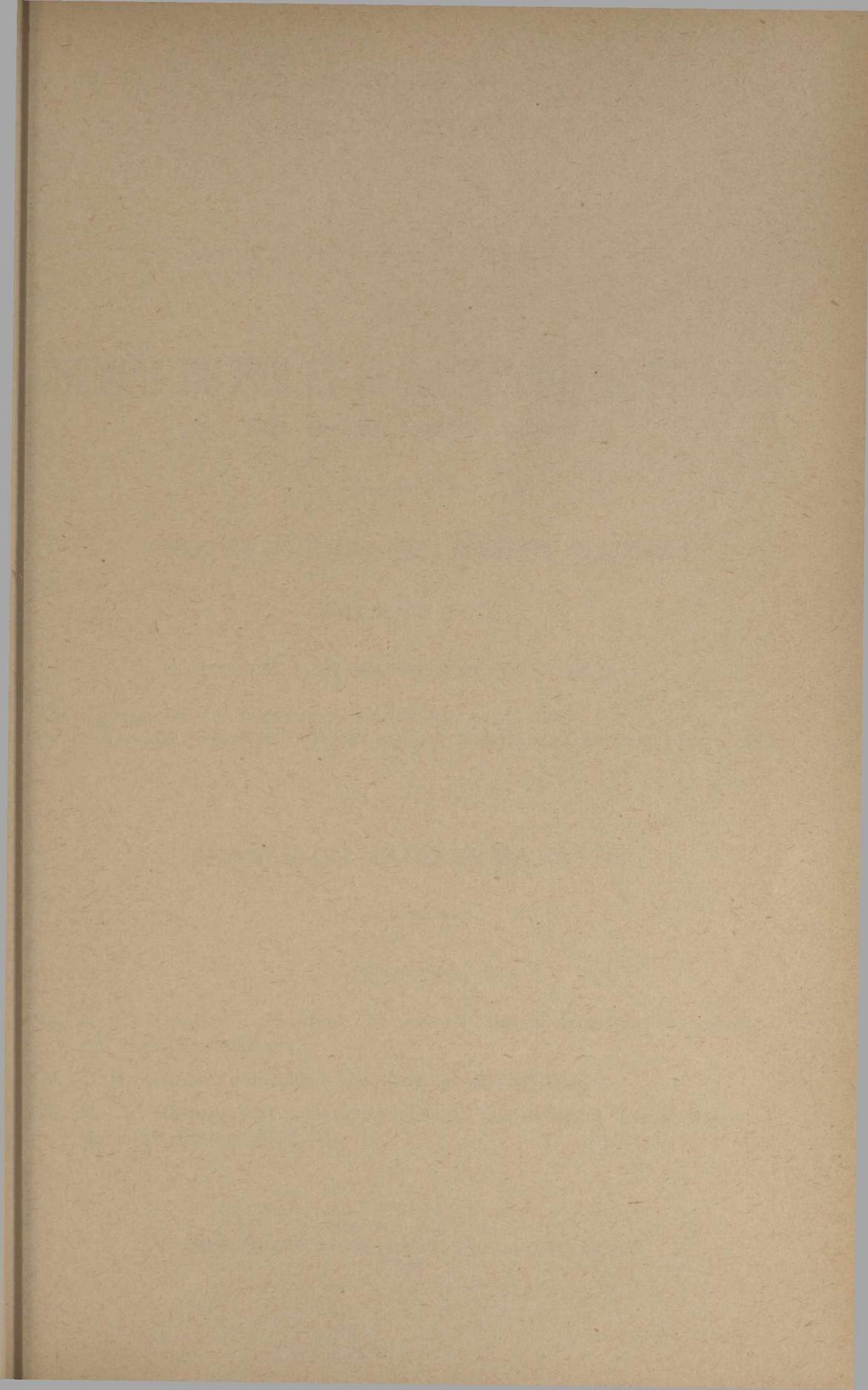
Rémunération moyenne de chaque employée (y compris l'indemnité de vie chère):

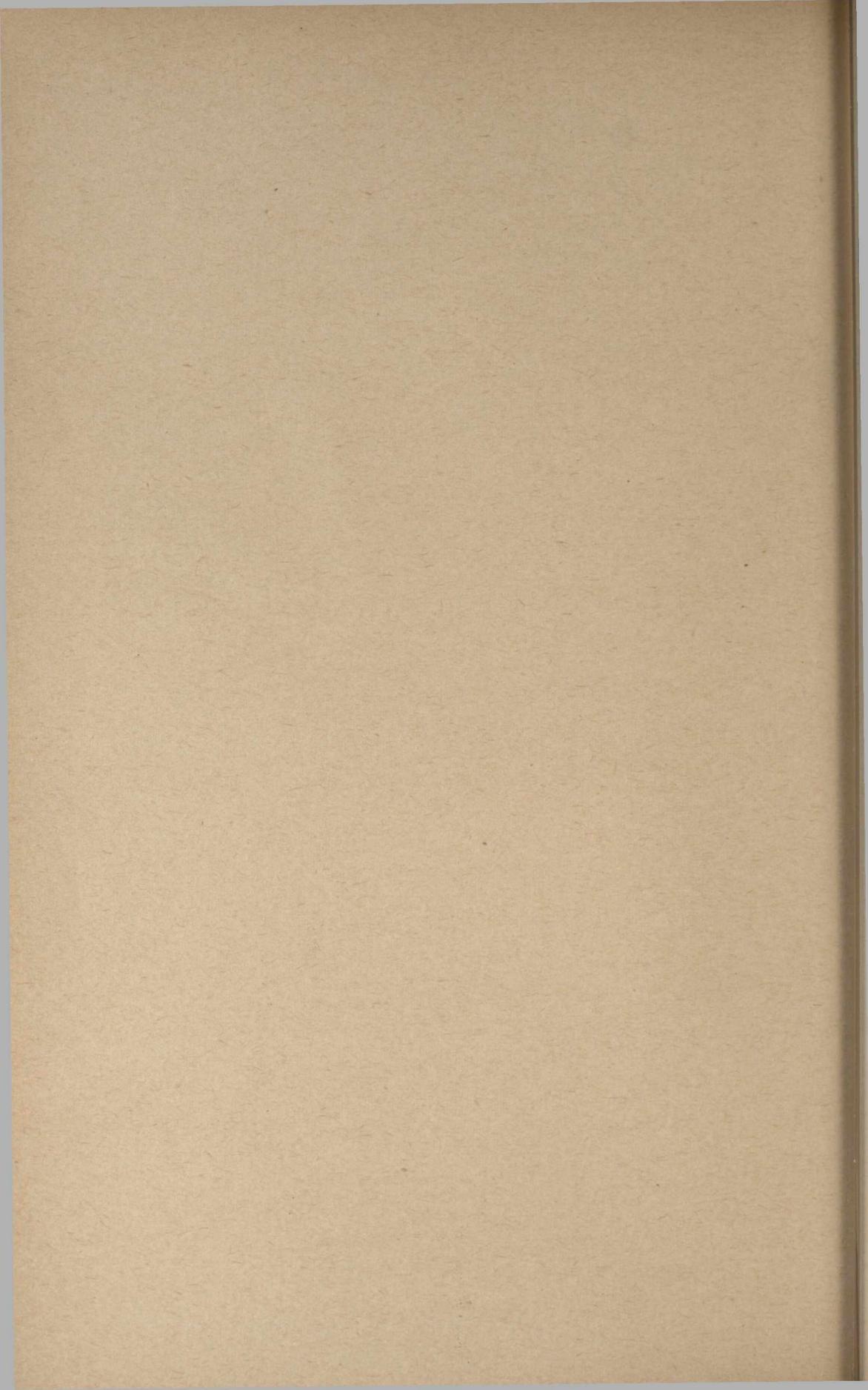
L.A.T.C.—
Décembre 1943—\$157
Décembre 1942—\$158

B.O.A.C. et Service transatlantique—
Décembre 1943—\$170
Décembre 1942—\$166









SESSION DE 1944  
CHAMBRE DES COMMUNES

---

COMITÉ PERMANENT  
DES

**CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE**

que l'Etat possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 2

ÉTUDE DES RAPPORTS ANNUELS:

des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1943  
de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited, pour 1943.

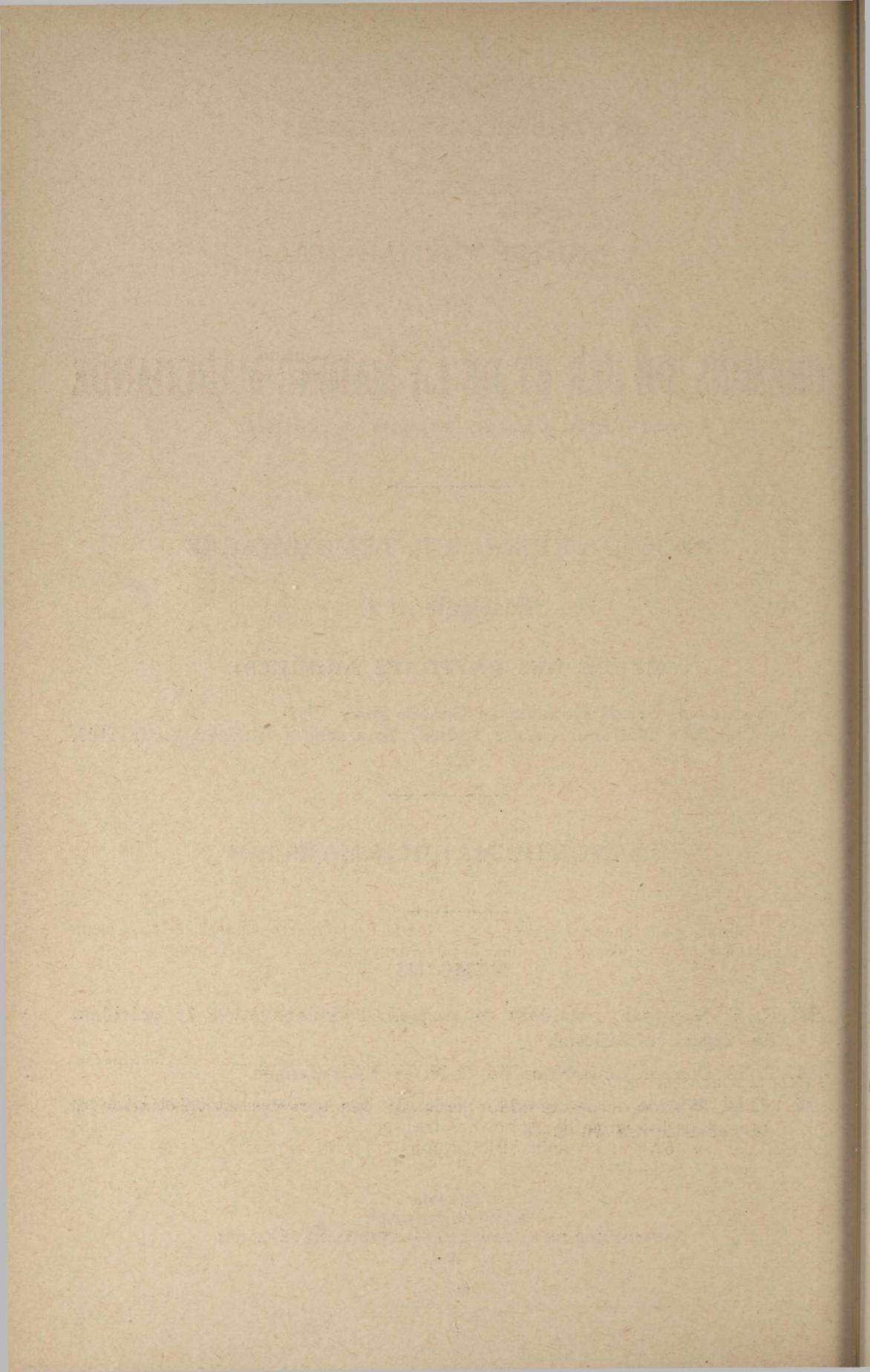
---

SÉANCE DU MARDI 28 MARS 1944

---

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et président du Canadien-National.
- M. T. H. Cooper, contrôleur du C.-N. et d'Air-Canada.
- M. N. B. Walton, vice-président exécutif des services d'exploitation et de construction du C.-N.



## PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 28 mars 1944.

(3)

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

*Membres présents:* MM. Donnelly, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Hanson (*York-Sunbury*), Harris (*Danforth*), Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Michaud, Nicholson, Parent, Sanderson et Sissons—(14).

Le Comité aborde l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1943.

M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et président des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé.

Avant de passer à la lecture de son rapport, le témoin esquisse ce qu'a accompli le Canadien-National de 1940 à 1943. On le félicite de cette entrée en matière.

Le témoin lit son rapport annuel et est interrogé à ce sujet.

MM. Walton et Cooper, respectivement vice-président exécutif et contrôleur du Canadien-National assistent M. Vaughan. Ils sont aussi appelés et interrogés.

Les témoins sont congédiés.

Sur la proposition de M. McCulloch, le Comité suspend la séance de 6 à 8 heures 30 du soir. La résolution est adoptée.

---

## SÉANCE DU SOIR

(4)

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande reprend la séance à 8 heures 30 du soir, sous la présidence de M. J. P. Howden.

*Membres présents:* MM. Donnelly, Durocher, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Howden, Jackman, McCulloch, Maybank, Michaud, Nicholson, Roebuck, Sanderson et Sissons—(14).

En réponse à une demande faite au ministère des Transports, les documents suivants sont déposés:

1. Le C.P. 6255 du 6 août 1943, nommant Winnipeg, Saskatoon et Edmonton, sous le régime de la Loi des transports.
2. Le C.P. 6256 du 6 août 1943, nommant Halifax et Saint-Jean, sous le régime de la Loi des transports.
3. Demande concernant la route aérienne Saint-Jean-Halifax, par les Lignes aériennes du P.-C.
4. Liste des demandes d'obtention de licences et de cessions concernant des routes aériennes avec dates des demandes.

COMITÉ PERMANENT

Sur la proposition de M. Donnelly, appuyé par M. McCulloch, les documents ci-dessus sont déposés comme pièces.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

*Résolu.*—Que M. Donnelly soit nommé vice-président du Comité.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel du Canadien-National.

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

MM. Cooper et Walton qui assistent M. Vaughan, sont aussi rappelés et interrogés.

M. HANSON (*Skeena*) ayant fait allusion au mémoire soumis par le Canadien-National au Comité spécial de la restauration et du rétablissement, le secrétaire se procure des exemplaires des procès-verbaux de le Comité qu'il distribue sur-le-champ.

M. Donnelly occupe alors le fauteuil.

Au cours des délibérations, M. Cooper, en réponse à une question, lit un dossier concernant la Toronto Belt Line Company et l'Irondale Bancroft and Ottawa Railway Company.

L'honorable M. Michaud donne des détails relatifs aux cessions de propriétés aux ministères du Gouvernement.

Le témoin consent à fournir au Comité des données sur les résultats d'exploitation de chaque hôtel du C.-N.

L'étude du rapport annuel du C.-N. ayant pris fin, il est adopté sur la proposition de M. McCulloch.

Le Comité aborde ensuite et termine l'étude du rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited, que M. Vaughan lit.

Sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*), le rapport est adopté.

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont congédiés.

A 10 heures 30 du soir, le Comité s'ajourne au mercredi 29 mars, à 4 heures de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,

ANTONIO PLOUFFE.

## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 28 mars 1944.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il a été convenu, si cela agréé à tous, que nous aborderions aujourd'hui l'étude du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada. Si personne n'y a d'objection, je vais demander à M. Vaughan de témoigner.

M. R. C. VAUGHAN, président du conseil d'administration et président du Canadien-National, est appelé.

M. VAUGHAN: Monsieur le président et messieurs; j'allais vous dire que c'est presque un plaisir pour moi d'être encore ici, mais je puis difficilement le dire. Cependant, il ne m'a pas été désagréable de témoigner au Comité ces deux ou trois dernières années. Je suis ici afin de fournir au Comité les renseignements les plus complets à tous égards sur nos opérations qui l'intéressent. Nous sommes occupés, tout comme vous-mêmes, et bien que nous ne voulions pas vous presser le moins, si vous pouviez nous libérer avant la vacance de Pâques cela nous obligerait beaucoup.

L'hon. M. HANSON: J'allais proposer que vous partiez maintenant et reveniez après Pâques. Nous avons plusieurs chats à fouetter avant de rentrer dans nos foyers.

M. VAUGHAN: Nous y perdrons si nous donnons suite à votre proposition. Avant d'aborder le rapport de 1943, j'ai quelques observations à faire touchant nos opérations des quatre dernières années. Avec votre permission, monsieur le président, et avec la vôtre, messieurs, je voudrais vous exposer certains faits sur ce qui a été accompli durant cette période.

Pendant ces quatre années non seulement nous avons contribué énormément à accroître l'effort de guerre du Canada, mais en outre, nous avons amélioré sensiblement la situation financière du réseau.

Dans le domaine du transport, nos trains ont parcouru au delà de 248 millions de milles, nos wagons-voyageurs ont parcouru 775 millions de milles et nos wagons à marchandises près de 6 milliards et demi de milles. Nous avons transporté 272 millions de tonnes de marchandises payantes et 93 millions de voyageurs. Nos recettes brutes ont dépassé \$1,368 millions. Nos frais d'exploitation se sont élevés à \$1,053 millions. Nous avons versé \$659 millions en salaires. Nous leur avons consacré près de 57 p. 100 de nos dépenses globales. Le combustible seul nous a coûté \$119 millions.

Pour nous conformer à la politique du Gouvernement en vue de prévenir l'inflation du numéraire par la stabilisation des salaires et des prix des matières premières, nous avons immobilisé les tarifs de marchandises et les prix des billets à leurs niveaux d'avant-guerre. En réalité, par suite des variations dans la nature du trafic, il s'est produit un fléchissement d'environ 9 p. 100 en 1943 dans nos recettes-voyageurs en comparaison de 1939. Malheureusement les chemins de fer n'ont pu maintenir les dépenses aux niveaux d'avant-guerre. Nos employés ont obtenu l'indemnité de vie chère maximum, ce qui a coûté \$40 millions  $\frac{1}{2}$  au réseau national. Les relèvements de salaires aux employés de nos lignes des Etats-Unis ont entraîné un déboursé de \$7 millions  $\frac{1}{2}$ . Le prix de la houille a monté à partir d'une moyenne de \$3.76 la tonne en septembre

1939 à \$5.43 la tonne en septembre 1943. Le prix des nouveaux rails a haussé de \$9.11 la tonne, celui des traverses non traitées a passé de 63 à 86 cents. Naturellement, tous ces prix sont des moyennes, et le matériel général de chemin de fer coûte presque 15 p. 100 de plus que pendant l'avant-guerre. En outre, nous avons inauguré en 1940 la comptabilité de dépréciation au Canada concernant le matériel roulant et la somme imputée à nos comptes basée sur les taux normaux de dépréciation a été de \$47 millions.

En sus des frais très accrus dont j'ai parlé et qu'on peut estimer comme inévitables pour nous, nous avons pourvu dans notre comptabilité à des imputations facultatives. C'est-à-dire, que nous n'étions pas forcés d'agir de la sorte, mais nous y avons pourvu parce que nous nous préoccupions davantage d'énoncer nos résultats d'exploitation sur une base modérée plutôt que d'accuser des résultats favorables aux dépens de l'avenir. En plus des frais normaux de dépréciation du matériel, nous y avons consacré encore \$14 millions  $\frac{1}{2}$ , parce que nous estimons que le fort trafic de la période de guerre en a abrégé la durée utile. Nous avons pourvu \$24 millions à l'entretien ultérieur des voies, ponts, bâtiments et matériel et \$2 millions  $\frac{1}{2}$  à l'amortissement des installations prévues uniquement pour le trafic de guerre et dont l'utilité prendra fin pour les opérations commerciales courantes après la guerre. Nous avons établi une réserve d'inventaire de \$5 millions. Ainsi que le Comité le constatera dans notre rapport de 1943, nous avons établi une réserve pour nos contrats de pension en cours, s'élevant en tout à \$21 millions, dont \$2 millions ont été imputés aux frais d'exploitation en 1943 et \$19 millions en tant que poste spécial dans les comptes. Le total de ces frais facultatifs s'élève à \$67 millions. Après le paiement des frais d'exploitation, y compris tous les postes supplémentaires et postes spéciaux dont j'ai parlé, nous avions des recettes nettes de \$295 millions pour l'acquittement des taxes, de l'intérêt, etc. Sur chaque \$100 de recettes supplémentaires dépassant le chiffre de 1939 nous avons reporté \$38 aux recettes nettes.

Au cours de la période à l'étude nous avons affecté \$75 millions  $\frac{1}{2}$  à des placements immobiliers y compris \$61 millions  $\frac{1}{2}$  pour renouveler le matériel. Malgré ces fortes dépenses nous avons en réalité réduit la dette capitale de \$38 millions et .8, et nos frais fixes, de plus d'un million de dollars.

D'après ce qui précède, le Comité s'est fait une idée de l'immensité, de la diversité et du caractère complexe des opérations qui nous incombent. Notre exploitation embrasse de très vastes propriétés. Le Canadien-National exploite des voies ferrées, des services de navigation, des lignes aériennes, des lignes télégraphiques, des messageries, des hôtels et à peu près trente compagnies actives distinctes exploitées séparément. En prenant pour base le territoire qu'il dessert et la longueur de ses parcours, notre chemin de fer est le plus considérable en Amérique. Nous comptons plus de 100,000 employés et notre feuille de paie actuelle s'élève à presque \$200 millions par année. En ce qui a trait aux officiers généraux de qui relèvent ces opérations, il est juste de dire que leur nombre ne s'est presque pas accru et que leur rémunération est plus basse que celle payée par d'autres chemins de fer à leurs officiers occupant des postes correspondants.

Cela intéressera peut-être le Comité de savoir comment nous nous tirons d'affaire en 1944. Jusqu'à la fin de la troisième semaine de mars nos recettes brutes accusent une augmentation de \$9.1 millions sur la période correspondante de 1943. Nos recettes nettes à venir fin février sont aussi en hausse d'environ un million de dollars. Nous doutons que les affaires puissent se maintenir à ce rythme, et lorsque vous étudierez notre budget de 1944 vous remarquerez que nous y exprimons cette opinion. Encore un mot,—en dépit de l'immensité de nos opérations et de l'énorme expansion qui s'est produite dans nos recettes et nos dépenses nous surveillons de très près nos déboursés afin de nous assurer que malgré des circonstances de nature à accélérer les dépenses

nous continuons à pratiquer l'économie et à maintenir un strict contrôle sur notre capital et les budgets d'exploitation.

L'hon. M. HANSON: Je veux faire une ou deux observations d'ordre général. Elles pourront ne pas vous surprendre mais surprendre mes collègues d'opinions politiques adverses. Je veux vous féliciter des résultats du Canadien-National cette année et vous dire qu'à mon sens vous avez fortement contribué à l'effort de guerre. J'en dirai autant de tous les dirigeants et employés de ce réseau. Le Gouvernement et le pays n'auraient pas pu accomplir ce qu'ils ont fait sans le concours de nos deux chemins de fer et le Canadien-National en a pris la part la plus importante. Je crois que ce mot de félicitations vous est dû, compte tenu du fait qu'en politique je suis un adversaire de la présente administration, à vous ainsi qu'à votre personnel, et je n'y apporte aucune réserve.

Cela dit, je ne vais pas user de mauvais procédés envers vous, mais vous dire que nous serons heureux d'analyser et de critiquer le rapport précité non pas en vue de vous nuire, à tout événement, mais d'obtenir, si nous le pouvons, les faits que la population canadienne devrait connaître.

M. VAUGHAN: Je vous suis reconnaissant de vos obligeantes observations, monsieur Hanson. Je puis vous assurer que nous sommes toujours consentants et désireux de donner tous les renseignements possibles et nous ne sommes pas du tout susceptibles en matière de critiques.

L'hon. M. HANSON: Je voudrais ajouter une note personnelle. Il y a des gens au pays, et je m'attends à ce qu'il y en ait parmi les employés du Canadien-National, qui me considèrent peut-être comme l'adversaire de ce réseau, mais c'est faux. Pendant dix ans j'ai été l'avocat du chemin de fer, de 1911 à 1921, et je m'y suis toujours intéressé. M. Girard Ruel, qui était alors l'avocat-conseil général de ce réseau, m'a félicité de ce que j'avais gagné plus de procès pour lui qu'aucun avocat qui avait été à son emploi. Ainsi donc, je veux que l'on comprenne que malgré que je critique bien des choses, je ne suis pas l'adversaire du chemin de fer et je n'espère pas obtenir des votes de ses employés, car ils sont très rares dans ma circonscription.

M. VAUGHAN: Nous nous en rendons compte.

L'hon. M. HANSON: Je veux aborder la question à ce point de vue. Il y a des choses que nous devrions comprendre. Il y a un point sur lequel je veux vous interroger de façon générale. Je n'étais pas député lors de l'établissement de la nouvelle organisation financière et je ne la connais pas autant que je devrais, mais je me souviens de l'agitation qui s'est produite pendant un assez grand nombre d'années avant,—était-ce 1937?

L'hon. M. MICHAUD: Oui.

M. COOPER: La Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada a été adoptée en 1937.

L'hon. M. HANSON: Avant cette année, pour la revision de l'armature financière, si j'emploie la bonne expression. Je comprends que cette loi a eu pour effet de faire disparaître de votre bilan les déficits d'exploitation jusqu'à cette année. Je vous le demande n'étant pas très sûr de ce que j'avance. Des titres sans valeur qui étaient débités à votre bilan ont été éliminés. Je ne puis me souvenir si la capitalisation de la compagnie elle-même fut alors diminuée ou non. Je voudrais savoir si à votre avis, l'organisation financière est aujourd'hui satisfaisante.

M. VAUGHAN: Je présume que vous faites allusion, monsieur Hanson, à nos frais fixes.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. VAUGHAN: Nous estimons qu'aujourd'hui ils sont tout à fait disproportionnés à notre puissance de gain en comparaison des chemins de fer de la première catégorie aux Etats-Unis ou même du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HANSON: C'est le point auquel j'en venais. Vous dites que vos frais fixes sont trop forts pour votre puissance de gain en comparaison des chemins de fer de la première catégorie aux Etats-Unis. Est-ce que vos subordonnés ici—je crois que M. Cooper pourrait nous donner le chiffre de la dette fondée des chemins de fer privés incorporés au réseau en 1919, n'est-ce pas, comme le Grand-Tronc?

M. VAUGHAN: Vers 1918.

L'hon. M. HANSON: Le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien Northern. Combien a été ajouté à cette dette fondée par la compagnie unifiée? Il n'est pas douteux que vous avez dû assumer une dette fondée très considérable de compagnies obligées de suspendre leurs opérations par suite de la guerre et pour d'autres raisons. Si nous pouvions obtenir un résumé de cette situation, cela serait peut-être instructif, en ce qu'il nous montrerait les difficultés que vous éprouvez et qui, vous dites, militent contre les résultats que vous obtenez eu égard à votre puissance de gain. J'ignore si je me suis bien fait comprendre ou non.

M. VAUGHAN: Je sais exactement ce qu'il vous faut. J'ignore si M. Cooper a des chiffres sur ce point ou non.

L'hon. M. HANSON: S'il ne peut les donner maintenant, il pourra le faire un peu plus tard.

M. COOPER: Je puis dire, monsieur Hanson, à propos de la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada, de 1937, qu'elle a eu pour résultat d'enlever de notre bilan les capitaux sociaux sans valeur du Grand-Tronc et du Canadian Northern.

L'hon. M. HANSON: Vous souvenez-vous ce qu'ils étaient? Voyons la valeur de ce qui a été enlevé.

M. COOPER: Environ \$275,000,000.

L'hon. M. HANSON: En chiffres ronds?

M. COOPER: Oui, je parle de mémoire.

L'hon. M. HANSON: Cette opération n'a pas diminué votre puissance de gain. Vous n'avez pas acquitté de dividendes sur cette somme qui constituait un actif sans valeur. Etait-ce cela?

M. COOPER: C'était une obligation du capital-actions, mais on a jugé que les capitaux sociaux proprement dits n'avaient aucune valeur, et que pour cette raison ils ont été rayés de notre bilan.

L'hon. M. HANSON: Personne n'y a gagné et personne n'y a perdu. Cette obligation a été rejetée. Il en est résulté, n'est-ce pas, l'amélioration de votre situation en apparence.

M. COOPER: Oui. Je décrirais cette opération comme entièrement comptable.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. COOPER: Elle n'a pas eu le moindre effet sur les résultats financiers du réseau. Ensuite, nous avons vu à la dette envers le Dominion.

L'hon. M. HANSON: La situation fut améliorée sous ce rapport?

M. COOPER: Il s'agissait de prêts qu'il nous avait consentis afin de combler des déficits, ainsi que des intérêts sur ces prêts...

L'hon. M. HANSON: Jusqu'à quand?

M. COOPER: Jusqu'à fin 1936. Ils furent supprimés aussi de notre bilan.

L'hon. M. HANSON: A combien s'élevaient-ils? Je vous le demande parce que je n'étais pas député alors et ne suis pas au courant de cette question. Je veux simplement en connaître les principaux points.

M. COOPER: Je vous ai dit que la valeur approximative des capitaux sociaux supprimés était de \$275,000,000. Elle figure à \$262,000,000 dans la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada.

L'hon. M. HANSON: Elle y est réduite de quelques millions.

M. COOPER: Les avances du Gouvernement pour combler les déficits s'élevaient à \$373,000,000.

L'hon. M. HANSON: Elles comprenaient les intérêts?

M. COOPER: Non.

L'hon. M. HANSON: Tel était le principal des prêts pour combler les déficits?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Est-ce qu'on vous a imputé aussi les intérêts accumulés?

M. COOPER: Les frais des intérêts accumulés s'élevaient à \$530,000,000.

L'hon. M. HANSON: Et vous avez dû aussi les assumer comme passif?

M. COOPER: Jusqu'alors.

L'hon. M. HANSON: De sorte que l'annulation de cette obligation a soulagé votre bilan de quelque \$1,000,000,000.

M. COOPER: De \$1,167,000,000.

L'hon. M. HANSON: Était-ce l'unique aide dont vous avez bénéficié? Bien entendu, elle était importante.

M. COOPER: En outre les prêts consentis par le Gouvernement qui avaient servi à la capitalisation furent transportés de la catégorie d'une dette portant intérêt à ce qu'on appelle le capital-actions.

L'hon. M. HANSON: Il a acquis des actions?

M. COOPER: Dans ce qu'on appelle le Trust des titres du Canadien-National.

L'hon. M. HANSON: Pour quel montant?

M. COOPER: Pour environ \$270,000,000.

L'hon. M. HANSON: De sorte que l'on vous a libéré d'une somme de près de \$1,300,000,000.

M. COOPER: Les \$270,000,000 de la dette capitale n'ont pas été complètement enlevés du bilan mais reportés d'une dette portant intérêt au capital-actions.

L'hon. M. HANSON: Ils ont été transformés en une autre forme d'obligation?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Celle de propriétaire.

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et par conséquent ils n'ont pas figuré comme dette imputée au réseau?

M. COOPER: C'est cela.

L'hon. M. HANSON: Autrement dit, le Canadien-National a été avantagé d'environ \$1,300,000,000?

M. VAUGHAN: Oui, mais nous ne croyons pas que ces imputations auraient jamais dû nous être imposées.

L'hon. M. HANSON: C'est une autre question.

M. VAUGHAN: On peut difficilement dire que le réseau a été libéré d'une obligation quand on n'aurait pas dû la lui imposer.

L'hon. M. HANSON: On vous l'avait imposée, que vous aimiez cela ou non, et cela ne dépendait pas de vous, non plus que du conseil d'administration actuel. Cette obligation s'était accumulée pendant des années et je suppose que le Gouvernement d'alors, quel qu'il fût, vous a obligé de l'assumer. Ces fonds

ont été reportés aux contribuables du pays; ces derniers les ont assumés. Pour notre part, nous n'en avons guère profité, mais je veux établir si votre situation en a été améliorée. Votre puissance de gain n'en a pas été amoindrie, n'est-ce pas?

M. COOPER: Vous avez aussi demandé si la libération obtenue par le réseau a créé ce qu'on pourrait appeler une capitalisation raisonnable.

L'hon. M. HANSON: Exactement.

M. COOPER: Je crois pouvoir vous répondre nettement par la négative.

L'hon. M. HANSON: Vous entendez qu'elle n'allait pas assez loin.

M. COOPER: Non.

L'hon. M. HANSON: Vous dites qu'elle n'allait pas assez loin?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: A quel égard?

M. COOPER: Je crois que pour s'en rendre compte il faut comparer la proportion qu'ont nos frais fixes relativement à nos recettes brutes à celle des frais fixes des autres chemins de fer à leurs recettes.

L'hon. M. HANSON: En d'autres termes, vous dites que la proportion de vos frais fixes est relativement plus élevée qu'elle devrait l'être?

M. COOPER: Oui, tout à fait.

L'hon. M. HANSON: En comparaison de ceux de compagnies semblables?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Parlez-vous des frais fixes contre les compagnies constituantes qui sont entrées dans la fusion, telles que le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadian Northern, auxquels vous avez dû faire face?

M. COOPER: J'entends les frais fixes qui restaient après l'entrée en vigueur de la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada.

L'hon. M. HANSON: Mais les principaux frais fixes étaient ceux des trois compagnies précitées, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Tient-on quelque peu compte d'une partie des obligations du Gouvernement relativement à l'ancien Intercolonial et au Transcontinental national? Vous n'avez jamais été obligé d'en assumer une partie?

M. COOPER: Elles figurent à notre bilan. Nous assumons le coût de l'Intercolonial.

L'hon. M. HANSON: Contre sa valeur, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui. A l'actif nous avons la valeur au grand livre de tous les chemins de fer de l'Etat. Au passif figure en tant qu'obligation envers le Gouvernement, sous la rubrique de "Capital des propriétaires", la somme en compensation. Je voudrais revenir aux frais fixes et vous dire pourquoi je les crois trop élevés.

L'hon. M. HANSON: Je vous ai invité à me le dire; je voudrais que vous le fassiez.

M. COOPER: Basé sur 1939 comme la dernière année d'avant-guerre, le pourcentage de nos frais fixes en comparaison des recettes d'exploitation des chemins de fer de la première catégorie aux Etats-Unis a été de 15.21.

L'hon. M. HANSON: Cela figure au rapport?

M. COOPER: Non, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Il n'en est pas question dans le rapport du président?

M. VAUGHAN: Ce chiffre n'y figure pas.

L'hon. M. HANSON: Je vous demande pardon.

M. COOPER: C'est-à-dire, que sur chaque \$100 de recettes réalisées par les chemins de fer de cette catégorie aux Etats-Unis, il a fallu \$15 pour acquitter leurs frais fixes.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. COOPER: Par exemple, pour ce qui est du Pacifique-Canadien, ce chiffre est de \$16.12 par \$100 de recettes. Dans le cas du Canadien-National il est de \$26.24.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. COOPER: En 1942 la proportion des frais fixes aux recettes brutes pour les chemins de fer de la première catégorie s'établissait à \$8.82. Je vais vous donner les pourcentages de certains de ceux-ci: celui du Pennsylvania était de 9.16; celui du New York Central, de 8.17; celui du Southern Pacific, de 6.07; celui de l'Atchison, Topeka and Santa Fe, de 2.72; celui de l'Union Pacific, de 4; celui du Baltimore and Ohio, de 6.49; celui du Pacifique-Canadien de 8.87 et celui du Canadien-National, de 13.75.

L'hon. M. HANSON: Le pourcentage des frais fixes du Pacifique-Canadien figure-t-il dans cette énumération?

M. COOPER: Oui, il est de 8.87.

L'hon. M. HANSON: Son pourcentage correspond à peu près à la moyenne?

M. COOPER: Le nôtre est de 13.75.

L'hon. M. HANSON: Vous attribuez son taux élevé à l'énorme dette capitale dont a été surchargé le réseau lors de la fusion des chemins de fer?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que le Gouvernement décidera si le réseau doit la garder ou non. Il va falloir en rester là.

M. COOPER: Nous espérons que cette dette va diminuer.

L'hon. M. HANSON: Je vous demande pardon?

M. COOPER: Je dis que nous espérons qu'elle va diminuer bientôt.

L'hon. M. HANSON: Si M. Coldwell arrive au pouvoir, il va étatiser le Canadien-National et supprimer toute cette dette. C'est là une conclusion intéressante.

L'hon. M. MICHAUD: Prenez garde à ce que vous dites.

M. MAYBANK: Le pourcentage du Pacifique-Canadien était de 8 et quelques centièmes alors que celui du National-Canadien était de 13 et quelques centièmes. L'étatisation vous mettrait dans la moyenne; alors les deux réseaux auraient le même pourcentage.

M. COOPER: Je crois qu'il est raisonnable de soutenir que les frais fixes du Canadien-National comparativement à ses recettes brutes devraient correspondre à peu près à ceux des autres chemins de fer.

L'hon. M. HANSON: Oui, si les conditions étaient les mêmes. Mais je crois que l'une des difficultés auxquelles est acculé votre réseau et que j'ai toujours admise c'est que la politique du Gouvernement vous a attribué une multitude de lignes non profitables. Nous le savons dans l'Est.

M. COOPER: Naturellement c'était la politique du Gouvernement en 1914, 1918 et 1920.

L'hon. M. HANSON: La guerre sévissait alors. Mais depuis, considérez le nombre de petites lignes dont a hérité le réseau seulement pour en maintenir l'existence. C'étaient des lignes qui n'auraient pu subsister; elles constituent une lourde obligation pour celui-ci.

M. VAUGHAN: J'en conviens, mais je présume qu'il fallait assurer le transport de la population qu'elles desservent.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que c'est là l'explication. Je vais vous en donner un exemple concret. Il y en a une dans ma région, entre Saint-Jean et Québec, qui a été construite avec le consentement des deux partis politiques parce que l'emplacement du Transcontinental traversait la province dans une région où il n'avait aucune utilité, et la Nouvelle-Ecosse avait imposé ses vues au Nouveau-Brunswick. C'est ce qui est arrivé. C'est une ligne dont le Gouvernement n'a pris possession qu'après une longue période, et elle a dû toujours constituer un fardeau pour le Canadien-National.

Je puis vous nommer quelques embranchements dans cette région. Pendant dix ans la population a réclamé l'amélioration du service sur le chemin de fer de Gaspé. Voici encore un élément important pour le réseau. L'absorption de tous ces réseaux a accru vos charges, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Incontestablement. Comme vous le savez, près de 30 p. 100 des voies ferrées des Etats-Unis ont été mises entre les mains du syndic et leurs frais fixes ont été rajustés à raison de 3 à 6 p. 100 de leurs recettes brutes moyennes de 1936 à 1939. Prenez la ligne de Topeka. Ses frais fixes s'élevaient à huit millions et demi de dollars et ils ont été réduits à \$54,000 par année.

L'hon. M. HANSON: Ils ont été mis entre les mains du syndic. Mais vous ne pouvez agir ainsi.

M. VAUGHAN: Non. Il nous faut continuer d'assumer toutes ces charges.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que c'est d'après la théorie que le Gouvernement ne saurait les répudier. Est-ce cela?

M. DONNELLY: Il ne peut rompre un contrat.

M. VAUGHAN: Le Gouvernement ne peut répudier ses garanties.

L'hon. M. HANSON: A tout événement telle est la situation; il vous faut l'endurer bon gré mal gré et elle n'est guère enviable.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: En comparaison d'autres lignes.

M. VAUGHAN: Oui, surtout lorsqu'il n'y a pas beaucoup de trafic.

L'hon. M. HANSON: Oui. Vous avez été dégagé jusqu'à un certain point des obligations du Gouvernement, mais pas assez, dites-vous.

M. VAUGHAN: Ce fut un soulagement jusqu'à un certain point, mais dans un autre sens, il n'en fut rien, parce que ces charges n'auraient jamais dû être imposées.

L'hon. M. HANSON: Cela peut être discuté. En tout cas, vous et moi ne saurions régler ce point.

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. HANSON: Je ne suis pas certain que vous ayez raison, et je n'en connais pas assez à ce sujet pour dire que j'ai raison. J'en arrive maintenant à la période qui a suivi la loi de 1937. Vous avez passé alors par une ère troublée?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Elle dépendait de deux facteurs dont vous avez traité: le faible trafic et des faux frais trop forts eu égard aux frais fixes?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: A combien se sont-ils élevés en tout, monsieur Cooper, jusqu'à l'époque où ont cessé les déficits?

M. COOPER: Soit de 1937 à 1939?

L'hon. M. HANSON: Alors que votre situation financière s'est améliorée.

M. COOPER: En 1937 nous avions un déficit de \$42,000,000.

L'hon. M. HANSON: Le Gouvernement vous a avancé cette somme et a exigé que vous en payiez les intérêts de ce chef.

M. COOPER: Je vous demande pardon?

L'hon. M. HANSON: Le Gouvernement vous a avancé cette somme?

M. COOPER: Il l'a contribué.

L'hon. M. HANSON: Vous dites qu'il l'a "contribué". Il vous a payé cette somme?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que le gouvernement vous a prêté cet argent ou vous l'a-t-il donné?

M. COOPER: Il nous l'a donné.

L'hon. M. HANSON: Il vous l'a donné?

M. COOPER: C'est-à-dire qu'il a absorbé notre déficit. Il n'a pas considéré cela comme un prêt.

L'hon. M. HANSON: Que lui avez-vous donné en retour?

M. COOPER: Rien, si ce n'est des services.

L'hon. M. HANSON: Ah! vous n'avez pas ouvert un compte de crédit?

M. COOPER: Non.

M. MAYBANK: Le gouvernement n'a pas porté cela comme une dette.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que cela donnait suite aux statuts ou était-ce en vertu d'une disposition des statuts?

M. COOPER: Il y a eu un vote à la Chambre à ce sujet.

L'hon. M. HANSON: Je sais comment on vous a avancé cet argent.

M. COOPER: Cela a été voté comme une contribution et non pas comme un prêt.

L'hon. M. HANSON: Non pas comme un prêt. C'était pendant la session de 1937-38?

M. COOPER: Oui, je le crois. J'ai oublié de quelle session il s'agissait. M. Rhodes était alors ministre des Finances. Il y a eu là une période rétroactive d'un an environ.

L'hon. M. HANSON: Ce ne pouvait pas être M. Rhodes.

M. DONNELLY: M. Rhodes a été ministre des Finances en 1935 ou 1934.

M. MAYBANK: Il s'agit de 1937.

L'hon. M. MICHAUD: Pour mettre les choses au point, la Loi a été votée pendant la session de 1937.

L'hon. M. HANSON: C'est ce que je pensais. Il a dit 1936.

L'hon. M. MICHAUD: Non. Cette Loi a été votée en 1937.

L'hon. M. HANSON: De combien a été le déficit, l'année suivante?

M. COOPER: En 1937, le déficit a été de \$42,000,000.

L'hon. M. HANSON: \$43,000,000?

M. COOPER: \$42,000,000.

L'hon. M. HANSON: Et cela a été payé par le gouvernement sur un vote de crédit du Parlement?

M. COOPER: C'est bien cela.

L'hon. M. HANSON: Comment vous êtes vous arrangés à ce sujet, au point de vue de la comptabilité?

M. COOPER: Nous?

L'hon. M. HANSON: Avez-vous porté cela au crédit du gouvernement ou celui-ci l'a-t-il passé à votre compte dans ses livres?

M. COOPER: Non. Nos livres indiquaient un déficit de \$42,000,000. Nous avons reçu cette somme du gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Personne n'a été créditée de cette somme?

M. COOPER: En ce qui nous concerne, nous en avons été crédités au compte des profits et pertes. Dans les livres du gouvernement, la somme fut imputée au compte du revenu consolidé.

M. MAYBANK: Cela n'a figuré dans vos livres qu'à titre d'une augmentation de revenu?

M. COOPER: Dans nos livres, nous avons un déficit et nous l'avons mis à la charge du gouvernement. Celui-ci nous a payé le montant requis, et cela a réglé le compte.

L'hon. M. HANSON: Sans qu'il en résulte aucune obligation?

M. COOPER: Non.

L'hon. M. HANSON: Il n'y a pas eu d'obligation. Fort bien. Quel a été le montant du déficit, l'année suivante?

M. COOPER: \$54,000,000.

L'hon. M. HANSON: Pour l'année 1938?

M. COOPER: Oui. En 1939, le déficit a été de \$40,000,000.

L'hon. M. HANSON: Et l'on a procédé de la même façon?

M. COOPER: Oui. Et en 1940, le déficit a été de \$16,000,000.

L'hon. M. HANSON: De combien, en 1940?

M. COOPER: De \$16,000,000, en 1940.

L'hon. M. HANSON: Et en 1941?

M. COOPER: En 1941, nous avons eu un excédent de \$4,000,000.

L'hon. M. HANSON: Quelle est la somme totale des déficits avant que vous ne preniez le dessus? Je ne peux calculer tout cela haut la main.

M. COOPER: \$152,000,000.

L'hon. M. HANSON: Alors, voulez-vous continuer jusqu'à 1943 inclusivement?

M. COOPER: En 1941, nous avons eu un excédent de \$4,000,000. En 1942, un excédent de \$25,000,000. En 1943, un excédent de \$35,000,000.

L'hon. M. HANSON: Combien cela fait-il en tout?

M. COOPER: \$64,000,000.

L'hon. M. HANSON: Par rapport à un déficit global de combien?

M. COOPER: De \$152,000,000.

L'hon. M. HANSON: Qu'a-t-on fait de cet argent, c'est à dire des excédents que vous avez eus? Vous vous en êtes servis pour payer le gouvernement, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, nous l'avons remis en espèces au gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Vous l'avez remis en espèces au gouvernement. Est-ce que cela a été versé au compte du revenu consolidé?

M. COOPER: Que voulez-vous dire?

L'hon. M. HANSON: Qu'a-t-on fait de cet argent? Qu'est-ce que le gouvernement a fait de votre excédent de \$35,000,000, cette année, le savez-vous?

M. COOPER: Il l'a porté au crédit de notre dette, je crois.

L'hon. M. HANSON: En d'autres termes, dans les comptes publics, on vous a débité des déficits que le gouvernement paye depuis 1937?

M. COOPER: Non. Le gouvernement a appliqué nos excédents à notre dette en immobilisations.

L'hon. M. HANSON: En même temps que le payement des déficits de 1937 à 1940, dont nous avons parlé, on vous a fait des avances pour immobilisations.

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Quel en a été le montant par année et à combien le total se chiffre-t-il? Cela peut paraître futile à certains d'entre vous—

M. MAYBANK: Je crois que c'est une excellente idée, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Ce sont des renseignements et je voudrais obtenir des précisions à ce sujet.

M. MAYBANK: Je crois que c'est une excellente idée à bien des points de vue et que tout le Comité en convient.

M. COOPER: Je voudrais revenir en arrière, monsieur Hanson, avant de répondre à cette autre question. Je vous ai donné les déficits qui ont suivi la promulgation de la Loi sur la revision du capital.

L'hon. M. HANSON: C'est ce que je vous ai demandé.

M. COOPER: On m'a fait remarquer que l'accord en vertu duquel le gouvernement a assumé les déficits, a commencé avant la Loi sur la revision du capital. En réalité, il a commencé en 1932.

L'hon. M. HANSON: Oui. J'aurais dû le savoir. Je l'ai oublié. Je suppose que, pour compléter le tableau, il nous faudrait donner les chiffres à compter de 1932. Peut-être que vous pourriez fournir ces renseignements au sténographe pour le procès-verbal, en lui donnant les chiffres à partir de 1932. On a procédé dans ce cas exactement de la même façon que pour le reste?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Il faut que le tableau soit complet. Si vous donnez au sténographe le total de chacune de ces années et ensuite le total global, tout y sera. Et maintenant, vous allez me faire part des avancées en immobilisations.

M. COOPER: Oui. Je regrette de ne pas avoir les chiffres annuels, mais ces avances datent de 1932.

L'hon. M. HANSON: Et après la promulgation de ce qu'on appelle la Loi du National Canadien et du Pacifique Canadien?

L'hon. M. MICHAUD: Oui.

M. COOPER: A mon avis, il y eut un changement dans le programme financier du gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Effectué par le gouvernement.

M. COOPER: Comme l'a expliqué le ministre des Finances dans son discours sur le budget, le 21 mars 1933.

L'hon. M. HANSON: Ah oui!

M. COOPER: Il serait peut-être bon que je lise cela.

L'hon. M. HANSON: Il s'agit de M. Rhodes, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui, en effet. Je vais lire ce qu'il a dit:

L'une des choses préconisées par la commission royale relative aux chemins de fer et aux transports et auxquelles la loi actuellement en projet donne effet, c'est que les sommes nécessaires pour combler les déficits soient votées annuellement par le Parlement. Pour donner suite à cette proposition le gouvernement affecte \$53,422,661 au déficit d'exploitation du réseau en 1932 (sauf les pertes des lignes de l'Est déjà prévues par un crédit).

L'hon. M. HANSON: Par un autre crédit.

M. COOPER: Et il a ajouté:—

Ce montant sera mis au crédit en face des emprunts de \$61,500,000, dont on a déjà parlé, laissant un reliquat de \$8,077,339, dû au gouvernement et qui demeurera comme prêt portant intérêt, représentant en réalité une avance au compte du capital et de réduction de la dette.

En commençant par ce montant de \$8,000,000, en 1932, qui restait dû sur un prêt de \$61,000,000, (dont \$53,000,000 consistaient en déficit et \$8,000,000, en capital), que comme nous le disons dans notre rapport annuel, le gouvernement nous avait avancé pour fins d'immobilisations—

L'hon. M. HANSON: De quelle page parlez-vous?

M. COOPER: De la page 11 du rapport annuel. Dans l'intervalle, le gouvernement nous a avancé en tout \$537,000,000, et cela a servi aux fins indiquées—rapatriement de titres, \$388,000,000; rachat d'obligations échues, \$94,000,000; achat de nouveau matériel roulant, \$40,000,000; et capital d'exploitation supplémentaire, \$14,000,000; soit un total de \$537,000,000.

L'hon. M. HANSON: Cela est très intéressant, n'est-ce pas—\$537,000,000 en prêts du gouvernement depuis 1932. Cela représente le total, depuis 1932?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: En commençant par les \$8,000,000 que vous avez mentionnés?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: La majeure partie de ces prêts a servi à rapatrier des titres entre les mains de porteurs anglais?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Il s'agissait des titres du Grand Trunk?

M. COOPER: Pour la plupart.

L'hon. M. HANSON: Cette opération a-t-elle donné lieu à une grosse économie de capital?

M. COOPER: Oui, en effet.

L'hon. M. HANSON: De combien?

M. COOPER: Le rapport indique que ces titres qui avaient une valeur au pair de \$408,000,000, ont été rachetés pour la somme de \$388,000,000.

L'hon. M. HANSON: Cela est le montant brut.

M. COOPER: Un gain de capital d'environ \$20,000,000.

L'hon. M. HANSON: Cela représente une partie de ce que vous avez payé pour les titres au-dessous du pair et une partie pour le change?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Quelle est la proportion dans chaque cas? Dites-moi, à quoi se rapporte ces \$20,000,000—

M. COOPER: Il me faudrait décomposer le montant pour répondre à votre question.

L'hon. M. HANSON: Vraiment, cela n'a pas d'importance; le fait est que vous avez fait une économie de \$20,000,000.

M. COOPER: Nous avons réalisé un gain de capital de \$20,000,000.

M. DONNELLY: Quant à ces \$388,000,000, comment les a-t-on payés? Le gouvernement les a-t-il versés en espèces?

M. COOPER: Les porteurs du Royaume-Uni ont été payés par la Banque d'Angleterre; la Banque d'Angleterre a acheté les titres aux résidents du Royaume-Uni.

L'hon. M. HANSON: Cela s'est-il fait en vertu de la Loi des mesures de guerre?

M. COOPER: Oui, cela fait partie d'un accord entre le Canada et le Royaume-Uni pour le financement de la guerre.

L'hon. M. MICHAUD: Ce montant a été crédité à l'Angleterre et affecté au paiement des marchandises qu'elle a vendues au Canada.

L'hon. M. HANSON: C'est un article de comptabilité. Le fait est que le National Canadien a gagné \$20,000,000 au moyen de crédits qui lui ont été avancés par le gouvernement canadien.

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: Naturellement, nous payons un intérêt de 3½ p. 100 au gouvernement.

L'hon. M. HANSON: De 3½ p. 100. Je ne vois pas pourquoi on ne vous laisserait pas cet argent à 3 p. 100.

M. VAUGHAN: Nous voudrions que cela fût établi sur une base de prélèvement à même le revenu, de sorte que nous ne payerions de l'intérêt que si nos recettes étaient suffisantes.

L'hon. M. HANSON: Après tout, il s'agit de l'argent des contribuables. Je pense que vous devez payer de l'intérêt, mais vous ne devez pas payer plus que cela coûte au gouvernement, plus les frais de service.

M. COOPER: Nous ne savons pas combien cela coûte au gouvernement. En ce qui nous concerne, le gouvernement nous fait payer 3½ p. 100.

L'hon. M. HANSON: Cela est arbitraire; il vous a fallu l'accepter. Vous avez eu ensuite une réduction dans les valeurs échues, d'après la Loi de rachat 1938, qui se chiffrent à \$94,000,000. Je ne suis pas très au courant de cela, voulez-vous me l'expliquer; est-ce que cela fait partie des \$538,000,000?

M. COOPER: Voici, nous avons une émission de \$55,000,000 en obligations à 2 p. 100 garanties pour sept ans, qui étaient échues le 15 février 1943. Le gouvernement nous a prêté \$55,000,000 pour les acheter.

L'hon. M. HANSON: Cela a été un paiement anticipé, en 1943?

M. COOPER: Non, ces obligations venaient à l'échéance en 1943.

L'hon. M. HANSON: Elles ont été émises en vertu de la Loi de 1938 et sont venues à l'échéance en 1943?

M. COOPER: Le gouvernement a avancé de l'argent au Canadien National pour racheter ces obligations, conformément à la Loi de rachat 1938, et nous a fait payer 3 p. 100 sur les \$55,000,000.

L'hon. M. HANSON: Vous devez encore cette somme?

M. COOPER: Oui, nous la devons encore.

M. HANSON (*Skeena*): Quel intérêt payiez-vous auparavant?

M. COOPER: Deux pour cent.

M. HANSON (*Skeena*): Le gouvernement vous fait donc payer plus cher qu'auparavant?

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: Le taux a été porté de 2 à 3½ p. 100.

LE PRÉSIDENT: Ne vaudrait-il pas mieux étudier le rapport, avant de poser d'autres questions?

L'hon. M. HANSON: Je m'en remets au Comité, mais je crois que ceci est important.

LE PRÉSIDENT: Je le crois aussi, mais il me semble qu'il convient d'abord d'étudier le rapport. Cependant, c'est au Comité de décider cela.

L'hon. M. HANSON: Je pense, en effet, qu'il appartient au Comité, et non au président, de diriger les délibérations.

LE PRÉSIDENT: Je n'essaie pas de donner de directives, je formule une suggestion au Comité.

L'hon. M. HANSON: Très bien, prenez-le comme vous voudrez, mais vous essayez de me détourner de mon sujet, si je ne me trompe.

M. MAYBANK: Vous ne voulez pas être détourné?

L'hon. M. HANSON: Non.

M. JACKMAN: Ne pourriez-vous pas émettre des obligations à plus court terme, disons de cinq ou dix ans, qui rapporteraient moins de 3 p. 100, sans garantie du gouvernement, si vous étiez libres?

M. VAUGHAN: Nous ne pourrions pas faire cela sans contrecarrer le programme financier du gouvernement.

L'hon. M. HANSON: C'est une question de politique pendant la guerre. Le gouvernement ne veut pas que vous ou moi ou un autre s'adresse au marché de l'argent. Je crois que cela est juste. Je pense que 3½ p. 100—

M. JACKMAN: Mais le gouvernement permet en fait aux gouvernements de rembourser des émissions. Il s'agit ici d'une obligation de 2 p. 100, qui vient à l'échéance, et il vous faut obtenir des fonds du gouvernement à 3½ p. 100. C'est une augmentation très considérable, tandis que l'on permettrait à une compagnie privée de rembourser cette émission. Certains obligataires acceptent des valeurs qui rapportent moins d'intérêt, et cela représente une économie importante pour la compagnie qui emprunte. Pourquoi la compagnie de chemins de fer serait-elle moins favorisée que le citoyen ordinaire?

M. VAUGHAN: Le gouvernement est notre bailleur de fonds et nous devons obéir à ses ordres en matière de finances.

L'hon. M. HANSON: Vous ne discutez donc pas avec lui?

M. VAUGHAN: Mais oui. Nous croyons que le gouvernement nous a fait justice, en général. Nous avons discuté le taux de l'intérêt, lors de chaque échéance. Nous avons d'autres emprunts qui seront échus bientôt, et je crois que nous pourrions nous entendre avec le gouvernement à leur sujet.

L'hon. M. HANSON: Vous devez au gouvernement \$537,000,000 d'avances pour immobilisations que vous avez empruntées, en général, à 3½ p. 100, et en contre partie, le gouvernement a porté à votre crédit les paiements de \$35,000,000, \$25,000,000 et \$4,000,000, que vous avez effectués à même votre revenu; cela compte pour une réduction?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous payez votre dette avant tout?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous réduisez vos frais généraux?

M. VAUGHAN: C'est ce que nous voulons faire.

L'hon. M. HANSON: Il vous reste pas mal à rembourser sur les déficits d'exploitation que le gouvernement a payés, n'est-ce pas? Vous n'appelez pas cela un solde débiteur, mais il a été porté dans les livres de la compagnie.

M. COOPER: Le gouvernement ne nous en rend pas responsables.

L'hon. M. HANSON: On ne vous force pas à le rembourser, mais le gouvernement a payé cela avec l'argent des contribuables. Actuellement, nous sommes en guerre; vos affaires sont bonnes et vous faites de l'argent, mais cela irait encore mieux si vous pouviez maintenir bas vos frais d'exploitation. Quel est d'après vous—je prie le sténographe de ne pas prendre ceci.

(Suivent plusieurs questions et réponses qui ne figurent pas au compte rendu.)

Je voudrais que le président de ce réseau exposât au public canadien la situation—peut-être que cela se trouve, en tout ou en partie, dans son rapport—de ce chemin de fer et du Canadien Pacifique au point de vue des recettes par rapport aux autres chemins de fer de première classe des Etats-Unis, eu égard aux tarifs, au transport des marchandises et au trafic voyageurs. Comment soutenez-vous la comparaison avec tous les autres grands réseaux de chemin de fer du monde?

M. VAUGHAN: Nos recettes par tonne-mille sont inférieures à celles de tous les autres pays, sauf le Japon.

L'hon. M. HANSON: Vous voulez dire vos tarifs?

M. VAUGHAN: La moyenne de nos recettes. La moyennes des recettes par tonne-mille est plus basse au Canada que dans tous les autres pays du monde, et naturellement nos dépenses sont beaucoup plus élevées.

L'hon. M. HANSON: Vous a-t-on gelés?

M. VAUGHAN: Nos tarifs ont été gelés.

L'hon. M. HANSON: Vos tarifs ont été gelés?

M. VAUGHAN: Parfaitement.

M. DONNELLY: Vos tarifs sont-ils réglementés?

L'hon. M. HANSON: Ils sont tous réglementés; geler et réglementer sont deux choses différentes.

M. VAUGHAN: Nos tarifs sont gelés pour la durée de la guerre.

L'hon. M. HANSON: Il n'en est pas ainsi de vos frais d'exploitation?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Ils sont toujours allés en augmentant?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Je crois qu'il faudrait faire part de cela au public, car c'est le cas de toutes les entreprises du Canada auxquelles on a imposé un plafond.

M. DONNELLY: Quel rapport y a-t-il entre votre tarif-voyageurs et celui des réseaux américains?

M. COOPER: Je connais notre tarif-voyageurs, mais j'ignore celui des autres. Le nôtre était de 1.8 cent en 1943.

M. VAUGHAN: Vous avez demandé des renseignements sur nos tarifs-voyageurs, monsieur Donnelly. La moyenne de nos recettes par voyageur-mille a été de 2.035 cents en 1939 et de 1.84 cent en 1943. Ainsi, la moyenne de nos recettes par voyageur-mille, en 1943, a été de beaucoup inférieure à ce qu'elle a été en 1939. La moyenne de nos recettes par tonne-mille de marchandises a été à peu près la même en 1943 qu'en 1939.

M. DONNELLY: Qu'est-ce à dire?

M. VAUGHAN: .9 cent—.90; c'est à dire neuf dixièmes de 1 cent.

M. HANSON (*Skeena*): Quelle comparaison pourrait-on faire avec les recettes du Canadien-Pacifique?

M. DONNELLY: Pouvez-vous nous donner les mêmes renseignements sur les lignes américaines?

M. VAUGHAN: Je ne vous ai pas donné les bons chiffres. Le tarif de 1939 était de .00938 et celui de 1943, de .00894, soit une diminution de 4.69 p. 100. C'est à dire que nos recettes de 1943 ont subi une baisse de 4.69 p. 100 par tonne-mille par rapport à celles de 1939.

M. DONNELLY: Moins d'un cent par tonne-mille?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Quels sont les chiffres correspondants pour les lignes des Etats-Unis et du Canadien Pacifique?

M. VAUGHAN: La moyenne des recettes en 1942, a été de .909 pour le Canadien-National et de .932 pour les chemins de fer de première classe des Etats-Unis.

L'hon. M. HANSON: De sorte que la moyenne des deux réseaux canadiens est au-dessous de celle des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et cela veut dire que vos tarifs sont moins élevés?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DONNELLY: Avez-vous les tarifs d'autres pays que le Canada et les Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Les tarifs des autres pays sont de beaucoup supérieurs aux nôtres. Prenez, par exemple, l'Afrique du Sud, l'Inde, l'Australie, la Nouvelle-Zélande ou même l'Angleterre; les tarifs y sont deux ou trois fois plus élevés que les nôtres.

M. DONNELLY: Je crois que la Nouvelle-Zélande a un tarif de 3 cents par tonne-mille.

M. VAUGHAN: Oui, presque. Tous ces pays ont des tarifs de marchandises beaucoup plus élevés que nous.

L'hon. M. HANSON: Mais vous êtes toujours au-dessous des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Nos recettes sont inférieures à celles des Etats-Unis, et notre matériel nous coûte, en moyenne, 20 ou 30 cents de plus qu'il coûte aux Etats-Unis.

L'hon. M. HANSON: Il y a un autre aspect à la question...

M. DONNELLY: Nous transportons du grain à meilleur marché que dans n'importe quel autre pays du monde.

L'hon. M. HANSON: Je suppose qu'il en a toujours été ainsi depuis que les statuts nous ont imposé les tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. DONNELLY: Nous ne jouissons pas de tous les avantages de cet accord— nous ne pouvons pas profiter de tous les avantages de la Passe du Nid-de-Corbeau, tel qu'il a été conçu.

M. MAYBANK: S'il veut essayer d'abroger les tarifs du Nid-de-Corbeau, nous ferions mieux de demander de les faire appliquer.

L'hon. M. HANSON: Non, je crois que jamais un homme public ne tentera de faire cela.

M. VAUGHAN: Je puis vous donner des précisions sur les tarifs du grain au Canada en regard de ceux des Etats-Unis. Ainsi, notre tarif entre Woodridge, Manitoba, et Fort-William, soit une distance de 369 milles, est de 14 cents le 100 livres, tandis qu'il est de 22 cents entre, par exemple, Elmdale, Dakota-Nord, et Duluth, où il y a environ 365 milles. Dans ce cas, les chemins de fer des Etats-Unis reçoivent 57 p. 100 de plus que nous. Entre Fort-William et Atwater, Saskatchewan, soit 685 milles, notre tarif est de 19 cents le 100 livres tandis que le tarif américain entre Homstead et Duluth, soit 686 milles, est de 34 cents, c'est-à-dire qu'il dépasse le nôtre de 79 p. 100. Et il en est de même partout.

L'hon. M. HANSON: C'est ce que je pensais, et vous êtes dans l'impossibilité de remédier à cette situation, du moins durant la guerre.

M. VAUGHAN: La moyenne de notre tarif du grain a été de .00549 en 1943.

L'hon. M. HANSON: Et le Canadien Pacifique est dans la même situation?

M. VAUGHAN: Oui, nos tarifs sont comparables à ceux du Canadien Pacifique.

L'hon. M. HANSON: D'un autre côté, nous avons, hier, étudié le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, et vous savez que leurs frais d'exploitation accusent un petit coulage. M. Symington s'est évertué à m'expliquer cela; peut-être est-il satisfait de ses explications, mais, moi, je ne le suis pas.. Quel a été le principal fardeau dans vos frais d'exploitation—peut-être ne devrais-je pas me servir du mot "fardeau"—, sur quoi a porté principalement l'augmentation?

M. VAUGHAN: Dans le premier relevé que je vous ai donné sur les quatre années à partir de 1940, monsieur Hanson, j'ai dit que l'indemnité de vie chère s'était établie à \$40,500,000 et que les augmentations accordées aux employés des lignes américaines s'étaient élevées à \$7,500,000.

L'hon. M. HANSON: Il s'agit de votre réseau?

M. VAUGHAN: Oui. J'ai dit que le prix du charbon était passé de \$3.76 à \$5.43 la tonne, depuis 1939, et ce n'est là qu'un exemple de l'augmentation de nos dépenses.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que ce sont là les principales augmentations?

M. VAUGHAN: Oui. Le prix de presque tous les articles que nous avons achetés, a considérablement augmenté.

M. WALTON: Il y a une couple d'autres facteurs que vous pourriez mentionner. Il n'y a pas de doute que nos dépenses se sont accrues du fait que quelque 17,000 de nos employés, qui constituaient un élément de jeunesse et de vigueur, se sont enrôlés dans les forces armées et ont été remplacés, dans bien des cas, par des gens sans expérience.

L'hon. M. HANSON: Je n'en doute pas. Je le conçois très bien. Je crois que tout le monde en est là. Je sais pour ma part qu'il nous a fallu fermer l'une de nos usines parce que nous ne pouvions pas la faire fonctionner avec une main-d'œuvre constituée d'écoliers et de vieillards.

M. DONNELLY: Vous avez fait une comparaison entre notre tarif de transport du grain et celui des autres pays. Avez-vous des chiffres en ce qui concerne le transport du bétail au Canada et aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas saisi votre question.

M. DONNELLY: Avez-vous des chiffres comparatifs sur le tarif de transport du bétail au Canada et aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Non, je n'ai ici rien de ce genre.

L'hon. M. HANSON: Nous nous éloignons peut-être un peu trop de notre sujet. Je voulais simplement savoir quelle était la situation en générale.

M. DONNELLY: Cela revêt beaucoup d'importance pour nous. Une partie du bétail est dirigée sur Chicago et l'autre sur Winnipeg.

L'hon. M. HANSON: Je voulais avoir une vue d'ensemble.

M. NICHOLSON: Le président ne peut-il commencer la lecture de son rapport maintenant?

M. JACKMAN: A propos d'une question déjà posée par M. Hanson, M. Cooper nous a donné le pourcentage des frais fixes par rapport aux recettes d'exploitation des chemins de fer de la première classe aux Etats-Unis, ainsi que ceux du Canadien-National et du Pacifique-Canadien. Naturellement, la plupart de ces chemins de fer, du fait qu'ils sont dans cette classe, sont tous de très bons chemins de fer. Je pense que nous en convenons tous. Pour la plupart d'entre eux leur part de propriétaire et leurs actions ordinaires ont une valeur importante et ils rapportent des dividendes. En consultant la liste de ces voies ferrées on constate qu'elles ont toutes payé des dividendes, même durant la crise économique.

L'hon. M. HANSON: Pas toutes.

M. VAUGHAN: Cela comprend à la fois les chemins de fer prospères et ceux qui ne le sont pas.

M. WALTON: Ceux dont les recettes brutes sont supérieures à un million, n'est-ce pas? L'expression première classe ne désigne pas l'excellence du chemin de fer, mais sa puissance de gain. Tous ceux dont les recettes brutes dépassent un million de dollars par année sont classés dans la catégorie ci-haut.

M. VAUGHAN: Bien peu de chemins de fer des Etats-Unis ont rapporté des dividendes pendant la crise. On pourrait les énumérer sur les doigts de la main.

M. JACKMAN: Il y avait le Pennsylvania, le Santa Fe, le B. & O.

M. VAUGHAN: Il y avait le Pennsylvania. Le New York Central n'en a pas payé. L'Union Pacific, le Norfolk & Western en ont payé, et peut-être le Chesapeake and Ohio. C'étaient ceux qui transportent la houille. Mais exception faite de ceux-là, presque tous les chemins de fer des Etats-Unis ont suspendu le paiement des dividendes pendant la crise. En fait, le tiers des chemins de fer étaient mis entre les mains du syndic. Il en est encore de même d'un bon nombre de voies ferrées des Etats-Unis.

L'hon. M. HANSON: Ils retrouvent leur prospérité.

M. VAUGHAN: Oui, mais avec des frais fixes très grandement réduits.

L'hon. M. HANSON: Ils ont obtenu un refinancement. Voici ce à quoi se résume toute la question pour ce qui est du Canadien-National. Le pays a consacré sous une forme ou une autre—je crois moi-même que c'était surtout pour la colonisation du pays—au delà de \$3,000,000,000, et vous avez dû assumer une part importante de cette dette. L'exploitation ferroviaire, du début, telle qu'elle s'est pratiquée au Canada, ou que nous avons cru qu'elle devait l'être,—il ne vaut guère la peine d'en refaire l'historique,—a été très coûteuse.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et vous dites à propos de la capitalisation de votre réseau qu'elle est trop élevée eu égard à votre puissance de gain?

M. VAUGHAN: Nous prétendons que nos frais fixes au regard de nos recettes brutes, sont trop forts.

M. NICHOLSON: Quel devrait être ce pourcentage? De combien devrait-il être réduit?

M. VAUGHAN: Vous voulez savoir ce qu'il est? Si nous avions celui de la moyenne des chemins de fer de la première classe aux Etats-Unis, nous en serions satisfaits; il est de 8.8.

L'hon. M. HANSON: En ce qui concerne la question d'administration, je ne vous demanderai pas...

M. MAYBANK: Je voudrais poser une question si possible. Afin d'effectuer cette réduction présentement, quelle forme faudrait-il défalquer? Ce pourcentage varie. Il s'établit à environ 8 actuellement et bien entendu il va de pair avec vos recettes.

M. COOPER: Sur des recettes de \$300,000,000 un pourcentage de 8.8 voudrait dire des frais fixes de \$26,400,000.

M. MAYBANK: En regard de quoi?

M. COOPER: En 1943, nos frais au chapitre des intérêts se sont élevés à \$49,000,000.

M. VAUGHAN: Cela signifierait la réduction de nos frais fixes presque de moitié en supposant que nos recettes atteindraient \$300,000,000.

M. MAYBANK: Il semble qu'actuellement vos hypothèques soient le double de ce qu'elles devraient être.

L'hon. M. HANSON: Cela soulève une question que j'étais sur le point de poser lorsque M. Maybank a posé la sienne. J'entends l'attitude du pays quant à reporter sur les contribuables les frais en question ou les laisser au réseau. Je ne crois pas que nous puissions régler ce point ici.

Le PRÉSIDENT: Le président va-t-il aborder la lecture de son rapport?

L'hon. M. HANSON: Je crois en avoir fini avec les questions d'ordre général que je voulais poser.

M. VAUGHAN: Le plan de notre rapport a été modifié cette année. Vous trouverez à la page 4 l'état des comptes pour l'ensemble du réseau. Vous vous rappelez monsieur Jackman, que l'an dernier, vous nous aviez demandé si nous disposerions nos chiffres autrement. Nous avons essayé d'y arriver afin de nous conformer à votre proposition.

L'hon. M. HANSON: J'avais oublié cela. Quelle était cette brillante proposition?

M. JACKMAN: Un an est un long espace de temps.

M. VAUGHAN: L'an dernier je crois que nous avons traité des totaux.

## RÉSULTATS D'EXPLOITATION, 1943

## ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1943	1942
Recettes d'exploitation du chemin de fer—		
Marchandises .....	\$324,899,723 64	\$288,462,195 29
Voyageurs .....	66,891,033 94	48,297,257 89
Postes .....	4,047,893 92	3,967,352 40
Messageries .....	17,490,783 01	13,502,725 78
Télégraphes commerciaux .....	7,103,475 65	5,922,227 20
Toutes les autres .....	20,183,044 42	15,502,784 84
Total des recettes d'exploitation .....	\$440,615,954 58	\$375,654,543 00
Frais d'exploitation du chemin de fer—		
Entretien de la voie et des constructions .....	\$ 67,308,429 46	\$ 57,656,537 63
Entretien et dépréciation du matériel .....	72,366,530 73	72,540,489 55
Circulation .....	5,647,080 21	5,392,336 65
Transport .....	159,477,448 33	139,607,558 82
Exploitations diverses .....	5,380,416 75	4,002,852 61
Généraux .....	14,295,764 02	10,798,899 46
Total des frais d'exploitation .....	\$324,475,669 50	\$288,998,674 72
Recettes nettes d'exploitation .....	\$116,140,285 08	\$ 86,655,868 68
Recettes appliquées à la réserve pour pensions ..	19,069,000 00	.....
Recettes nettes d'exploitation déduction faite de la réserve pour pensions .....	\$ 97,071,285 08	\$ 86,655,868 68
Impôts .....	8,390,677 72	6,020,140 74
Location de matériel—débit net .....	6,488,739 04	5,195,838 43
Location de propriétés exploitées en commun— débit net .....	557,930 13	509,667 98
Revenu net d'exploitation .....	\$ 81,633,938 19	\$ 74,930,221 53
Autres revenus—		
Location de lignes et de matériel .....	\$ 56,663 39	\$ 55,002 57
Locations diverses .....	864,379 75	796,904 21
Revenu de propriétés immobilières .....	452,410 38	351,632 50
Produit de propriétés exploitées séparément .....	3,013,645 15	629,843 17
Revenu d'exploitation des hôtels .....	1,030,033 68	569,723 42
Revenu de dividendes .....	685,755 62	573,070 75
Revenu d'intérêts .....	3,255,316 57	2,680,317 88
Revenus divers .....	556,359 05	1,295,022 30
Total des autres revenus .....	\$ 9,914,563 59	\$ 6,951,516 80
Prélevé à même le revenu—		
Loyer de lignes et matériel .....	\$ 1,246,514 40	\$ 1,483,345 19
Loyers divers .....	529,207 28	541,459 33
Impôts divers .....	91,427 71	96,057 78
Service de la dette non consolidée .....	219,512 32	192,017 48
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée..	1,060,464 64	1,012,379 87
Diverses dépenses et affectations débitées au revenu.	3,068,782 60	2,291,787 85
Profits et pertes—net .....	30,136 27	2,219,230 00
Total des prélèvements à même le revenu .....	\$ 6,246,045 22	\$ 7,836,277 50
Revenu net applicable au service des intérêts .....	\$ 85,302,456 56	\$ 74,045,406 83
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public	30,998,196 32	34,949,557 92
Intérêts sur les prêts de l'Etat .....	18,664,848 01	14,032,634 59
SURPLUS DE CAISSE .....	\$ 35,639,412 23	\$ 25,063,268 32

Je vais vous donner les totaux. Le premier total concerne les recettes d'exploitation du chemin de fer cette année qui s'établissent à \$440,000,000 contre \$375,000,000 l'an dernier; le total des frais d'exploitation, \$324,000,000 cette année contre \$288,000,000 l'an dernier; les recettes nettes d'exploitation, \$116,000,000 cette année contre \$86,000,000 l'an dernier. Cette année les recettes appliquées à la réserve des pensions sont de \$19,000,000.

L'hon. M. HANSON: Pourrions-nous faire une halte à ce stade et poser des questions touchant ce poste, car il semble qu'il soit nouveau.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HANSON: Je voudrais avoir des explications concernant son établissement. Je ne doute pas de son opportunité.

M. VAUGHAN: Puis-je vous proposer, monsieur Hanson, que lorsque nous aborderons ce poste dans le rapport, j'en traiterai alors?

L'hon. M. HANSON: Très bien.

M. VAUGHAN: Il reste donc des recettes nettes d'exploitation déduction faite de la réserve pour pensions, de \$97,000,000 contre \$86,000,000 l'an dernier. Puis viennent les impôts, la location de matériel, la location de propriétés exploitées en commun, ce qui donne un revenu net d'exploitation de \$81,600,000 contre \$74,900,000 l'an dernier. Le total des autres revenus pour 1943 s'élève à \$9,914,000 contre \$6,951,000 l'an dernier. Puis viennent divers prélèvements à même le revenu qui se chiffrent à \$6,246,000 en 1943 contre \$7,836,000 en 1942, ce qui laisse un revenu net applicable au service des intérêts en 1943 de \$85,300,000 contre \$74,000,000 l'an dernier.

L'hon. M. HANSON: Où apparaissent ces chiffres?

M. VAUGHAN: A la première page des résultats d'exploitation, à la page 4. Puis viennent les intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public qui s'établissent à \$30,900,000 cette année contre \$34,900,000 l'an dernier; les intérêts sur les prêts de l'Etat en 1943 s'élevant à \$18,600,000 contre \$14,000,000 l'an dernier, d'où un surplus de caisse de \$35,639,000 en 1943 contre \$25,063,000 en 1942. Telles sont les grandes lignes des résultats d'exploitation.

M. JACKMAN: A combien avez-vous évalué ce surplus de caisse dans votre budget, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: A un chiffre de beaucoup inférieur.

M. JACKMAN: Je croyais que vous aviez raison.

M. MAYBANK: Quelle était votre estimation?

M. VAUGHAN: Elle était de \$25,000,000.

M. MAYBANK: Vous avez établi votre budget l'an dernier d'après ce qui vous était arrivé en vue d'obtenir les mêmes résultats.

M. VAUGHAN: Nous ignorions ce que nous réserverait cette année; nous avons donc établi notre budget en le calquant sur le même montant que l'année précédente.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander quel est le budget de cette année? Je suppose que nous aborderons cela plus tard.

M. VAUGHAN: Oui. Nous avons encore fait preuve de modération.

M. MAYBANK: Vos prévisions s'établissent à \$35,000,000?

M. VAUGHAN: Elles s'établissent à \$30,000,000 nets pour 1944.

L'hon. M. HANSON: Il est probable que vous les dépasserez par une marge considérable.

M. VAUGHAN: Je l'espère. Vais-je poursuivre la lecture de mon rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. VAUGHAN:

À l'honorable J.-E. MICHAUD, C.R., M.P.,  
Ministre des Transports,  
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Conformément à la Loi du *Canadien-National, Pacifique-Canadien, 1936*, le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1943:

L'objectif, comme pendant les autres années de guerre, a été de supporter de tout notre pouvoir et avec tous nos moyens l'effort des Nations Unies. Toute notre énergie a été orientée dans ce sens.

Les exigences des forces armées, de l'industrie et de l'agriculture en transport et autres services, ont été rencontrées dans les neuf provinces du pays et les importantes régions des Etats-Unis que nous servons. Ces exigences ont été plus grandes que jamais, le trafic sur les lignes du réseau, en 1943, ayant été de 17.3% plus grand qu'en 1942, l'année de guerre record, et de 44.7% plus grand qu'en 1928, l'année de paix record. La Compagnie a déployé également plus d'activité dans la fabrication des munitions et la construction de navires.

La rareté de main-d'œuvre et de matériel persista. Etant donné le fort volume de trafic elle imposa un surcroît d'efforts au réseau. La Direction est fière du travail accompli par le personnel de toutes les branches du service durant la quatrième année de guerre.

L'exploitation, en 1943, a démontré la capacité de gain du réseau. Celui-ci a prouvé de nouveau qu'il pouvait faire un immense chiffre d'affaire de façon économique et satisfaisante. Après prélèvement sur le revenu de tous les frais d'exploitation (y compris l'entretien, la dépréciation, l'amortissement des industries de guerre et les réserves d'inventaire), des réserves pour pensions contractuelles, des impôts, des intérêts sur la dette consolidée et sur les prêts de l'Etat, le surplus a été de \$35,639,412. L'état des revenus pour l'année est rapporté sur la page en regard et montre:

	1943	1942
Recettes d'exploitation .....	\$440,615,954 58	\$375,654,543 40
Frais d'exploitation.....	324,475,669 50	288,998,674 72
Recettes nettes d'exploitation.....	\$116,140,285 08	\$ 86,655,868 68
Revenu appliqué à la réserve pour pensions	19,069,000 00	.....
Revenu net d'exploitation, après prélèvement de la réserve pour pensions....	\$ 97,071,285 08	\$ 86,655,868 68
Impôts, location du matériel et des propriétés en commun.....	15,437,346 89	11,725,647 15
Revenu net d'exploitation du chemin de fer .....	\$ 81,633,938 19	\$ 74,930,221 53
Autre revenu, moins prélèvements.....	Cr. 3,668,518 37	Dr. 884,760 70
Intérêts sur la dette entre les mains du public .....	30,998,196 32	34,949,557 92
Intérêts sur les prêts de l'Etat.....	18,664,848 01	14,032,634 59
Surplus de caisse.....	\$ 35,639,412 23	\$ 25,063,268 32

Toutes les ressources de la Compagnie, en hommes et en matériel, ont été employées à prendre soin de l'immense trafic: marchandises, voyageurs et messageries, qui s'est présenté à mesure que s'accélérait le rythme des opérations militaires durant l'année. Le travail a été accompli par un personnel de

seulement 6.9 pour cent plus nombreux qu'en 1942, avec une augmentation de 0.2 pour cent dans le nombre des locomotives possédées, et de 25 pour cent et 2 pour cent, respectivement, dans le nombre des wagons et voitures possédés par le réseau. Il est intéressant de signaler que le trafic de guerre, fort augmenté en 1943, a été transporté avec 16.6 pour cent moins de locomotives, 15.4 pour cent moins de wagons à marchandises et 5.1 pour cent plus de voitures de voyageurs qu'en 1917, quatrième année de la dernière grande guerre. Toutefois, la capacité du réseau à assumer des responsabilités grandissantes, repose sur l'obtention de plus de main-d'œuvre, d'équipement et de matériel.

La rareté de la main-d'œuvre et du matériel, le rationnement et autres contrôles de guerre, joints à une demande grandissante pour des chambres et du service, ont imposé une lourde tâche à la gérance des hôtels de la Compagnie. La Direction rapporte donc avec un plaisir particulier que le haut standard de service dans les huit hôtels exploités à l'année longue par la Compagnie a été maintenu et que tous ces hôtels, sans exception, rapportent une plus grande augmentation de revenu en 1943, qu'en 1942. Tous les hôtels d'été de la Compagnie sont restés fermés en 1943.

#### RECETTES D'EXPLOITATION

Les recettes d'exploitation ont été les plus élevées dans l'histoire de la Compagnie. Elles se chiffrent à \$440,616,000, dépassant de \$64,962,000 ou de 17.3 p. 100 le record établi en 1942. L'augmentation sur les lignes au Canada a été de 17.7 p. 100 et sur celles aux Etats-Unis, de 14 p. 100.

L'augmentation de \$36,438,000 ou de 12.6 p. 100 sur 1942, dans les recettes des marchandises, s'explique par le fait que la Compagnie a transporté plus de marchandises en 1943 qu'en toute autre année. Il n'y a pas eu d'augmentation des taux. Bien au contraire, celle qui avait été mise en vigueur le 18 mars 1942 aux Etats-Unis et s'appliquait à toutes les denrées—à l'exception des produits agricoles, des animaux vivants et des minerais de peu de valeur, y compris le charbon, sur lesquels de plus faibles augmentations avaient été consenties—a été suspendue par l'*Interstate Commerce Commission* à partir du 15 mai 1943. Les augmentations équivalentes au Canada, sur le trafic international, qui avaient été autorisées par la Commission des transports, ont été suspendues à la même date.

La division du trafic de ses routes, en temps de paix, a contribué à augmenter ce volume sans précédent de marchandises transportées.

Pendant l'année, le contrôleur du transport a émis plusieurs ordonnances tendant à régulariser le transport de certaines denrées et à augmenter la charge de tous les types de wagons. Ces ordonnances, jointes à la coopération des Boards of Trade, Chambres de Commerce, Ligues de trafic industriel et expéditeurs particuliers, ont beaucoup aidé la Compagnie à ménager son matériel, un facteur d'importance dans le transport du plus fort tonnage qu'on lui ait jamais confié.

Le trafic-voyageurs a encore augmenté. Il a été quatre fois plus considérable qu'en 1939. Bien que le nombre de militaires transportés à bas tarif ait réduit la recette moyenne par voyageur-mille en 1943, par comparaison avec 1939, cette recette a cependant été plus élevée qu'en 1942. Les recettes du service des voyageurs se sont élevées à \$66,891,000 en 1943, une augmentation de \$18,594,000 ou de 38.5 p. 100 sur les chiffres de 1942.

D'autres comptes de revenus, tels que ceux des postes, messageries, wagons-lits, wagons-restaurants et télégraphes commerciaux accusent aussi des augmentations.

M. JACKMAN: Permettriez-vous des interruptions ou vous préférez en finir?

M. VAUGHAN: A votre goût.

L'hon. M. HANSON: Je vous suggère d'en finir et puis de revenir au début.

## FRAIS D'EXPLOITATION

Au cours de l'année les frais d'exploitation ont augmenté de \$35,476,000 ou de 12.28 p. 100, alors que les recettes d'exploitation augmentaient de 17,29 p. 100. De chaque \$100 additionnels de recette, \$45 sont une recette nette. Le chiffre correspondant pour les chemins de fer de première classe aux Etats-Unis a été de \$33.80.

Le volume, sans précédent, du trafic, ainsi que d'autres facteurs, ont imposé un surcroît d'efforts au chemin de fer. Malgré tout, le déplacement d'une énorme quantité de matériel de guerre et d'un grand nombre de militaires, s'est effectué tel que réglé. A aucun moment, les standards de sécurité n'ont été sacrifiés.

Le rapport entre les recettes et les frais augmentés peut être considéré comme satisfaisant, étant donné surtout que plusieurs charges exceptionnelles lourdes ont dû être portées aux comptes d'entretien et d'exploitation. Lorsqu'il fut jugé nécessaire de retarder les réparations et les renouvellements, à cause de la rareté de la main-d'œuvre et du matériel, des réserves furent créées et portées aux frais d'exploitation. Au lieu de chercher à montrer le plus beau résultat possible, on a continué d'absorber à même les recettes augmentées les lourdes charges amenées par la guerre, afin d'éviter ainsi que ces charges n'apparaissent dans la période d'après-guerre. Le montant chargé aux frais d'exploitation pour l'entretien fut de \$11,150,000, celui pour la dépréciation des locomotives, wagons, voitures, etc., fut de \$19,829,000, soit environ \$7 ½ millions de plus qu'en temps ordinaire. Un montant de \$1,005,000 a été porté à l'amortissement des industries de guerre et \$1,309,000 au poste: réserve d'inventaire. Le bonus de vie chère sur les lignes canadiennes a coûté \$18,918,000, dont \$16,396,000 ont été portés aux frais d'exploitation. Les augmentations de salaires sur les lignes des Etats-Unis ont amendé une dépense supplémentaire de \$1,556,000. Des montants additionnels ont été mis de côté pour les pensions, ainsi qu'il est dit plus loin.

Les frais d'exploitation ont aussi absorbé le coût d'imprégnation des traverses de remplacement. Autrefois, ce coût était porté au compte capital. Les pertes, encourues par suite des propriétés réformées et non remplacées, ont aussi été chargées aux frais d'exploitation. Les années passées, elles étaient chargées au compte de profits et pertes.

Le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace en 1943, alors que l'hiver fut particulièrement rude, a été de \$3,758,000 contre \$2,220,000 en 1942.

Le nombre moyen d'employés en 1943 fut de 101,126 et leur rémunération de \$199,555,000. En 1939, la dernière année avant la guerre, le nombre moyen d'employés était de 78,129 et leur rémunération de \$122 millions.

Depuis le commencement de la guerre, le prix des rails d'acier neufs a augmenté de 18.9 p. 100, celui des traverses de 37.4 p. 100, du combustible de 44.4 p. 100 et des marchandises générales en magasin de 14.8 p. 100. Quant aux tarifs des marchandises et des voyageurs ils ont été fixés à leur niveau d'avant-guerre. Autrement dit, nous avons d'une part un prix de vente "gelé" et d'autre part un prix d'achat sensiblement augmenté. De sorte que pour obtenir les résultats améliorés rapportés ici, la Compagnie a dû compter sur son habileté à transporter un plus fort volume de trafic à un quotient d'exploitation beaucoup diminué. Ce quotient, en 1943, fut de 73.64 (un record) contre 76.93 en 1942 et 81.99 en 1928, année de paix record.

## PENSIONS

Les rapports précédents ont signalé qu'il n'y avait pas de réserve pour les pensions payées ou accrues en vertu du plan contractuel de 1935 et des plans antérieurs non contractuels. Jusqu'ici on avait accoutumé de charger aux frais d'exploitation les paiements de pensions à charge de la Compagnie. On a profité de la hausse extraordinaire des recettes, en 1943, pour mettre la comptabilité

des contrats de pension d'après le plan de 1935 sur la base d'un fonds de réserve. Cette réserve, qui s'élevait au 31 décembre 1943 à \$21,607,000 consiste en valeurs du Dominion. De la part de réserve, payable par la Compagnie, \$19,069,000 couvrent la période antérieure à 1943 et c'est pourquoi cette somme a été détachée des frais normaux d'exploitation pendant l'année. Quant aux pensions, en vertu de plans antérieurs non contractuels, on continuera de charger aux frais d'exploitation des paiements faits aux dépens de la compagnie.

Le fonds de pension contractuelle mentionné ci-dessus est séparé de l'*Annuity Trust Fund* qui recueille les contributions (et les intérêts composés de celles-ci) que paient pour leur pension les employés en activité. Ce dernier fonds, pour lequel la Compagnie est fiduciaire, n'est pas un actif de la Compagnie et c'est pourquoi il ne figure pas à son bilan. Au 31 décembre ce fonds s'élevait à \$15,903,636 placés en valeurs du Dominion ou garanties par l'Etat.

#### SURPLUS DE CAISSE

Après prélèvement des \$19,069,000 mentionnées plus haut, il reste du revenu net d'exploitation, qui s'élève à \$116,140,000, un solde de \$97,071,000. L'état des revenus énumère diverses charges qui doivent être assumées, telles que impôts et location de matériel et propriétés en commun, \$15,437,000; divers crédits et débits, \$3,668,000; le service de la dette due au public, \$30,998,000 et l'intérêt sur les prêts de l'Etat, \$18,664,000. Ces montants une fois prélevés il reste un surplus net de \$35,639,000, chiffre que l'on compare à \$25,063,000 en 1942.

#### IMMOBILISATIONS

Elles se sont élevées au cours de l'année à \$23,333,089. On en trouvera le détail à la page 22. Sur la dépense totale, \$19,148,543 ont été consacrés à l'achat de nouveau matériel, dont 28 locomotives du type Northern, 2,238 wagons à marchandises, 237 wagons à haussettes, 250 wagons à fond en trémie, 100 wagons-frigorifiques et 50 fourgons à bagage qui furent acquis en vertu d'une entente de location-achat avec l'Etat.

#### FINANCE

La dette consolidée a été réduite de \$64,983,601 au cours de l'année et elle est maintenant de \$744,232,472 ainsi qu'il appert au bilan et en détail aux pages 23 et 24. Il n'y a pas eu de nouvelles émissions. Les rachats ont été les suivants:

2% 7-Year Guaranteed Bonds, échéance 15 février 1943.....	\$55,000,000 00
Titres rapatriés en vertu des accords mentionnés dans le rapport de 1942—valeur au pair .....	2,229,055 80
4½% Canadian Northern First Mortgage Debenture Stock and Bonds, échéance 22 octobre 1943 .....	1,728,735 60
2% 1927 Guaranteed Debenture Stock .....	218,810 19
Paiement annuel de principal au trust de matériel .....	5,870,000 00
	<hr/>
	\$64,983,601 59
	<hr/> <hr/>

Le total des prêts de l'Etat a été augmenté de \$34,467,304 au cours de l'année. Il est maintenant de \$537,323,765 ainsi qu'il appert au bilan et en détail à la page 24 .

*Additions*

Solde du capital requis en 1942 reçu janvier-mars 1943..	\$ 4,878,863 42
Emprunts pour le retrait au pair des 2% 7-Year Bonds et le rapatriement de divers titres au prix du marché ....	57,119,333 89
Emprunts en vertu de l'arrêté en conseil C.P. 1-9007, 1942 .	578,000 00
Emprunts pour l'achat des actions de l'Atlantic and St. Lawrence Railroad Company d'après des accords de rapatriement .....	2,748,758 47
Emprunts en vertu de l'Accord location-achat 1941 .....	11,426,281 48
Emprunts en vertu de l'Accord location-achat 1943 .....	5,671,111 11
	<hr/>
	\$82,422,348 19

*Retraits*

Emprunts remboursés à même le surplus de 1942.....	\$15,063,268 32
Emprunt remboursés à même le surplus de 1943.....	30,000,000 00
Paiements annuels de principal d'après l'Accord location-achat de matériel ..	2,891,775 68
	<hr/>
	\$47,955,044 00
	<hr/>
Augmentation nette .....	\$34,467,304 19

Les prêts de l'Etat au montant de \$537,323,765 ont été employés aux fins suivantes:

Rapatriement de titres ayant une valeur au pair de \$408,009,- 463.31 et rachetés pour la somme de .....	\$388,757,134 77
Rachat de valeurs échues, d'après la Loi de rachat 1938....	94,107,807 96
Achat de nouveau matériel roulant d'après les accords location-achat avec le gouvernement .....	40,551,822 63
Capital d'exploitation supplémentaire rendu nécessaire par la guerre .....	13,906,999 71
	<hr/>
	\$537,323,765 07

L'intérêt sur ces emprunts est payé à même le revenu et s'élève, pour l'année, à \$18,664,848.

Les mesures prises au cours de l'année pour la consolidation de la structure corporative du réseau comprennent: (a) le contrôle, par la possession du capital-actions, de l'Atlantic and St. Lawrence Railroad Company; (b) le transfert à cette compagnie des propriétés de la New England Elevator Company et de la Portland Elevator Company; (c) le transfert à la Grand Trunk Western Railroad Company des propriétés ferroviaires de la Cincinnati, Saginaw and Mackinaw Railroad Company; (d) le transfert à la Canadian National Railway Company des propriétés ferroviaires de la Toronto Belt Line Railway Company et de la Irondale Bancroft and Ottawa Railway Company. Ces transactions, au sein de la corporation, ne changent en rien l'étendue du parcours exploité par le réseau.

## GARE CENTRALE, MONTRÉAL

En juillet la Compagnie inaugura sa nouvelle gare centrale à Montréal, dotant ainsi cette ville de la gare à voyageurs la plus grande et la plus moderne au Canada. Quand les autres mesures nécessaires auront été prises, la consolidation des services de voyageurs de la Compagnie dans la métropole, désirée

depuis longtemps, sera réalisée. Cette gare a beaucoup amélioré le service des messageries, bagages et postes, et aidé considérablement au règlement du problème des passages à niveau au cœur de la vielle. Elle a aussi préparé la voie à la réorganisation du service des marchandises sur l'île de Montréal, amélioration dont profitera le commerce de la nation. Comme il a été prévu dans les plans que la nouvelle gare pourra supporter de hauts édifices construits au-dessus et autour, sa construction permet le développement d'un centre civique et d'affaires, vaste et beau, au centre de Montréal.

### CONSTRUCTION D'UNE LIGNE

Des soumissions ont été demandées pour la construction d'une nouvelle ligne allant de Eastern Junction à Bout-de-l'Île, sur l'île de Montréal.

Cette ligne figure dans le plan général pour le règlement du problème des passages à niveau sur l'île de Montréal ordonné par la Commission des transports. Sa construction fut approuvée par le Parlement en 1931 et des fonds suffisants pour sa réalisation ont été votés. Toutefois, par suite des circonstances, aucune autre dépense ne fut faite que celle encourue par l'achat de presque tous les terrains de l'emprise. Le trafic de guerre ayant imposé un lourd fardeau aux installations de la Compagnie sur l'île de Montréal, la construction de cette ligne au plus tôt s'imposa et l'autorisation fut sollicitée par arrêté en conseil, en vertu de la Loi des mesures de guerre, de la réaliser immédiatement.

Cette ligne améliorera le service fourni aux industries en bordure des lignes de la Compagnie dans l'est et dans l'ouest de l'île de Montréal, ouvrira de nouveaux secteurs industriels, aidera au développement d'un vaste quartier de résidence dans la partie nord-ouest de la ville et permettra de consolider le service des voyageurs à Montréal en amenant directement à la Gare Centrale les trains de voyageurs de Chicoutimi, Lac St-Jean et autres endroits sur la rive nord. Elle aura une grande valeur économique pour le réseau. De plus, elle s'impose durant la guerre, car elle raccourcira de 76 milles la distance parcourue maintenant par les trains de marchandises entre Longue Pointe et Turcot, accélérant ainsi la circulation et rendant possible de substantielles économies d'exploitation.

Elle permettra aussi d'abandonner 32 milles de voie sur la ligne Montford-Joliette, abandon autorisé par la Commission des Transports en 1940 et qui permettra de récupérer 6,200 tonnes d'acier alors que la construction de la nouvelle ligne n'en exigera que 6,000. Le coût de construction de cette nouvelle ligne, qui mesure à peu près 14 milles, sera d'environ \$2,870,000.

L'hon M. HANSON: Cela comprend-il l'emprise?

M. VAUGHAN: Oui. Je continue:

### ABANDON DE LIGNES

Permission a été demandée à la Commission des Transports, de concert avec le Pacifique Canadien, d'abandonner 37.9 milles de voie entre Arnprior et Eganville, Ont. La cause est pendante.

### DÉVELOPPEMENT DE STEEP ROCK

Pour aider au développement des dépôts de fer hematite à Steep Rock Lake, Ontario, la Compagnie, agissant comme agent de l'Etat, s'occupe de la construction et de l'exploitation d'un éperon allant de la mine Steep Rock à un point sur la ligne du Canadien-National près de Atikokan, ainsi que de la construction et de l'exploitation d'un quai à minerai à Port-Arthur. On s'attend à ce que les premières expéditions de minerai soient faites à la fin de 1944.

## CANNAR OIL LIMITED

La Cannar Oil Limited, filiale possédée entièrement par la Compagnie, dont le programme est de percer 50 puits dans le secteur de Vermilion, Alberta, avait 12 puits producteurs au 31 décembre 1943 et 4 autres puits attendaient du matériel et du personnel pour être mis en exploitation. Cette entreprise est seulement une mesure de précaution contre les pertes de pétrole causées par l'ennemi.

## CAMPAGNES DE L'EMPRUNT DE LA VICTOIRE

Le personnel de la Compagnie a fait des achats considérables d'obligations de la victoire durant les deux campagnes organisées dans le courant de l'année. Au cours de la quatrième campagne, en avril, 68,744 employés ont souscrit \$6,825,000 et au cours de la cinquième campagne, en octobre, 80,361 employés ont souscrit \$8,599,600. Le total pour les deux campagnes est donc de \$15,424,600. Sur ce montant \$302,550 ont été souscrits par les employés d'Air-Canada et \$305,800 par les employés de National Railways Munitions, Limited. Les deux campagnes ont été faites sous l'habile direction d'une organisation dont les membres étaient recrutés au sein de la Compagnie.

Les employés ont de plus acheté au cours de l'année, par déductions de salaires, \$1,917,894 de certificats d'épargnes de guerre.

En plus des souscriptions individuelles la Compagnie a souscrit \$29,927,050 aux quatrième et cinquième emprunts de la Victoire pour ses fonds de réserve et autres fonds tels que entretien, pensions, assurance, etc.

Les employés sur nos lignes américaines ont souscrit généreusement aux emprunts de guerre aux Etats-Unis.

## AUTRES TRAVAUX DE GUERRE

Le réseau a eu le privilège de pouvoir seconder l'effort de guerre autrement que dans le domaine du transport par terre, eau et air. L'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada fait l'objet d'un rapport annuel spécial. La National Railways Munitions, Limited a continué à fabriquer à la Pointe St-Charles des canons de marine et des affûts de canons de campagne. Dans ses chantiers de la Côte du Pacifique la Compagnie a terminé dans les délais convenus la construction et la réparation de navires de guerre et de cargos. Les ateliers de Fort Rouge se sont employés avec succès à la fabrication de certains affûts. Un certain nombre de wagons-hôpitaux que le service médical de la Compagnie a aidé à dessiner, ont déjà été utilisés. Les navires de la Canadian National Steamships se sont distingués en haute mer, entre autres le "*Lady Nelson*", autrefois navire commandant de la flotte des Antilles et maintenant converti en navire-hôpital, et le H.M.C.S. "*Prince Robert*" qui, avant de devenir un important navire de guerre de la marine canadienne, était affecté au service Vancouver-Alaska de la Compagnie.

La Compagnie a eu l'honneur d'être choisie pour fournir des trains et autres services au Premier Ministre Churchill, au Président Roosevelt et à Madame Chiang Kai-Shek durant leur visite au Canada en 1943, ainsi qu'à plusieurs autres personnalités de guerre des Nations-Unies.

La direction et le personnel sont justement fiers du tableau d'honneur de la Compagnie. Plusieurs employés sont déjà tombés au champ d'honneur pour leur pays et nous exprimons ici à leur famille nos sincères condoléances.

Sa Majesté le Roi a bien voulu décorer quelques membres de notre personnel servant dans les forces armées et la marine marchande. Il a aussi conféré des honneurs à quelques civils attachés à notre personnel pour services exceptionnels dans l'accomplissement de leurs fonctions ferroviaires.

## PÉRIODE D'APRÈS-GUERRE

L'après-guerre nous réserve de nombreux problèmes. Il serait imprudent de prédire que le présent fort volume de trafic sera maintenu; la concurrence deviendra plus âpre et l'industrie ferroviaire devra lutter ferme pour obtenir sa juste part de trafic malgré la concurrence des transports par eau, routes et air.

Un état de choses changeant imposera de nouvelles méthodes d'exploitation ferroviaire et de nouveaux genres de services, et il faudra continuer les recherches en vue d'améliorer l'industrie sous tous ses aspects. C'est pourquoi la Compagnie a inauguré un programme de recherches qui, non seulement vise à améliorer les services et à rendre l'exploitation plus efficace, mais embrasse aussi les problèmes de reconstruction et de réhabilitation dans l'après-guerre.

## GÉNÉRALITÉS

Les relations harmonieuses entre la Direction et les employés se sont continuées durant l'année selon la tradition.

Les hauts fonctionnaires et employés, dans tous les services du réseau, se sont efforcés loyalement et avec succès de remplir les obligations sans cesse grandissantes résultant de la guerre et la Direction se plaît à reconnaître leurs efforts et à les en remercier. Elle désire aussi exprimer ses remerciements aux expéditeurs et au public voyageur pour leur coopération et leur compréhension sympathique des difficultés d'exploitation causées par la guerre.

L'hon. M. HANSON: A propos du paragraphe intitulé "Période d'après-guerre" ce serait intéressant que vous pourriez produire plus tard vos propositions touchant la restauration.

M. VAUGHAN: Vous pensez au mémoire que nous avons soumis au Comité Turgeon?

L'hon. M. HANSON: Oui. Nous devrions discuter vos idées lorsque vous en serez là.

M. VAUGHAN: Je puis dire que ce mémoire est un document public.

M. HANSON (*Skeena*): A-t-il été incorporé au rapport de l'an dernier?

M. VAUGHAN: Non, nous avons témoigné à ce Comité en 1943 et il a été incorporé au document publié par le Comité. Vous n'avez qu'à le faire incorporer aux témoignages du Comité.

L'hon. M. MICHAUD: Vous pouvez obtenir ce rapport du bureau de la distribution.

M. VAUGHAN: C'est le fascicule n° 25 des témoignages du Comité spécial de la restauration et du rétablissement, en date de jeudi le 8 juillet 1943.

L'hon. M. HANSON: Oui, c'est ce à quoi je pensais. Donnez-m'en un exemplaire.

M. VAUGHAN: Vous pourrez en obtenir ici.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous quelques observations à faire?

M. JACKMAN: Vous dites au cinquième paragraphe de vos observations du début: "après prélèvement sur le revenu de tous les frais d'exploitation (y compris l'entretien, la dépréciation, l'amortissement des industries de guerre et les réserves d'inventaire), des réserves pour pensions contractuelles..." Le taux de la dépréciation est-il le même que l'an dernier ou la méthode de calcul sera-t-elle modifiée?

M. VAUGHAN: L'an dernier la dépréciation fut quelque peu accrue et il en fut de même cette année. C'est en sus de notre taux régulier de dépréciation établi il y a quelques années.

L'hon. M. HANSON: Vous ne pouvez imposer votre manière de voir aux autorités de l'impôt sur le revenu touchant cette question?

M. VAUGHAN: Heureusement.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que vous connaissez l'existence d'un mouvement tendant à obtenir l'abaissement des taux de dépréciation sur le papier à journal? En avez-vous entendu parler? Les autorités compétentes ont inauguré un mouvement,—je vais m'exprimer ainsi—,ou elles menacent d'en inaugurer un en vue de réduire la dépréciation dans l'industrie du papier à journal, ce qui signifie d'autres impôts.

M. VAUGHAN: Comme je l'ai déjà dit, nous sommes dans la situation que bien que nous n'acquittions pas d'impôt sur le revenu, nous versons naturellement plus d'impôts ordinaires que ce qui est au Canada, et nous remboursions au Gouvernement tout ce que nous pouvons,—tout ce que nous avons lui appartient.

L'hon. M. HANSON: C'est votre réponse et vous ne pouvez répondre autrement. Le Gouvernement s'approprie en définitive tout ce que vous avez, malgré que vous n'acquitez pas ces impôts. Nous différons d'avis sur le point que vous devriez acquitter des impôts ou non, et nous nous entendons pour différer d'avis.

M. JACKMAN: Je vous ai demandé s'il s'est produit une modification dans les principes ou les méthodes d'appliquer la dépréciation.

M. COOPER: Les méthodes n'ont pas été modifiées.

M. JACKMAN: Ni les taux?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Comment avez-vous établi votre entretien ultérieur cette année,—comme l'an dernier en vous basant sur le détail de tout ce que vous pourriez éviter, comme le peinturage des stations, et obtenir le chiffre,—je crois qu'il s'établit à \$3,000,000 en chiffres ronds?

M. WALTON: Nous avons suivi la même méthode qu'auparavant. Nous nous sommes renseignés auprès des différents chefs de services sur les travaux qui ont dû être ajournés par suite d'une pénurie de main-d'œuvre ou de matériaux ou pour les deux raisons. C'est ainsi que nous avons eu ces chiffres.

L'hon. M. HANSON: Au début de la guerre avez-vous essayé d'exécuter certains travaux d'entretiens différés, alors que la main-d'œuvre abondait?

M. WALTON: Oui, nous avons accru notre main-d'œuvre pour exécuter ce que nous avons pu. Je crois que moins de deux semaines après la déclaration de la guerre nous avons donné une commande pour d'autres locomotives.

L'hon. M. HANSON: C'était du nouveau matériel?

M. WALTON: Oui, mais il a été ajouté au fonds commun et a amélioré la situation générale du matériel.

L'hon. M. HANSON: Vous avez dû être forcé de suspendre beaucoup de travaux d'entretien au cours de la crise.

M. WALTON: Il y en avait, et il y avait aussi des besoins prévus. Nous avons fait de notre mieux, alors que la main-d'œuvre était disponible pour faire face à cette situation.

M. JACKMAN: Y a-t-il une différence sous ce rapport avec les inventaires des années précédentes?

M. COOPER: Non. Il n'y a pas de changement dans la manière d'établir ce montant.

M. HANSON (*Skeena*): En 1932, alors que mon homonyme était président du Comité des chemins de fer, 32,000 passes annuelles étaient émises pour tous les chemins de fer du Canada, et je voudrais savoir combien de passes annuelles sont émises maintenant par les chemins de fer Nationaux par comparaison, disons, avec 1933; pourrions-nous avoir ces renseignements?

M. COOPER: Nous nous les procurerons pour vous.

L'hon. M. HANSON: J'espère que vous ne me tiendrez pas responsable du nombre de passes émises.

M. HANSON (*Skeena*): Non, je voudrais connaître la situation à ce sujet.

M. VAUGHAN: Tiendrez-vous à ce que ces renseignements soient consignés au compte rendu, ou voulez-vous les avoir personnellement?

M. HANSON (*Skeena*): Vous pourriez me les remettre.

L'hon. M. HANSON: Disons que leur nombre a été considérablement réduit.

M. VAUGHAN: Il a été considérablement réduit. Nous ne pouvons émettre des billets de transport que conformément aux ordonnances de la Commission des transports.

M. HANSON (*Skeena*): Je veux parler des passes de chemin de fer remises aux individus à part des employés de chemin de fer.

M. WALTON: Cela varie. Il y a des périodes d'encombrement extrême, comme à Noël et au Jour de l'An, alors que l'usage des passes par les employés est entièrement prohibé.

M. HANSON (*Skeena*): Il s'agirait de passes pour voyage unique.

M. WALTON: Et des autres passes également.

L'hon. M. HANSON: Mais non de celles des députés; dans leur cas ce ne sont pas des passes.

M. VAUGHAN: Ils émettent leurs propres passes.

M. DONNELLY: Au sujet de la Cannar Oils Limited, est-ce une nouvelle compagnie que vous avez établie, ou s'agit-il d'une filiale?

M. VAUGHAN: C'est une compagnie que nous avons organisée à la demande du régisseur des huiles. On se rendait compte qu'il y aurait une disette d'huile dans l'Ouest, pour les locomotives et il était d'avis que nous devions faire en sorte de nous protéger en obtenant de l'huile par nous-mêmes. Ce fut le terrain que nous recommandèrent les géologues du gouvernement, comme celui pouvant fournir le meilleur rendement.

M. JACKMAN: C'était pour votre propre usage?

M. VAUGHAN: Pour notre propre usage.

M. DONNELLY: C'était strictement pour votre propre usage et cela n'avait rien à voir à l'autre chemin de fer?

M. VAUGHAN: Non.

M. McCULLOCH: Avez-vous fait l'acquisition de ces terrains ou les avez-vous obtenus sur la base de redevances.

M. VAUGHAN: Nous payons des redevances.

L'hon. M. HANSON: A la page 13, il est fait mention de la chose, mais nous ne nous en avez pas donné les résultats; quels furent les résultats?

M. VAUGHAN: De l'exploitation de la Cannar Oil?

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. VAUGHAN: Ils n'ont pas été très satisfaisants.

L'hon. M. HANSON: Ils n'ont pas été très satisfaisants?

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. HANSON: Combien avez-vous dépensé pour cette entreprise?

M. VAUGHAN: Nous avons retiré environ 30,000 ou 40,000 barils d'huile.

L'hon. M. HANSON: Puits forés et douze en état de production?

M. DONNELLY: Comptez-vous plusieurs trous stériles?

M. VAUGHAN: Oui, nous en avons.

L'hon. M. HANSON: En grande partie. Quelle somme avez-vous dépensé pour l'entreprise Cannar?

M. VAUGHAN: \$578,000.

L'hon. M. HANSON: Et vous avez retiré 34,000 barils d'huile évalués à combien?

M. VAUGHAN: La valeur de l'huile serait, je suppose, d'environ \$1.75 le baril.

L'hon. M. HANSON: Mais le rendement n'a pas été satisfaisant. Allez-vous poursuivre l'entreprise?

M. VAUGHAN: Nous sommes à faire une étude, afin de nous rendre compte s'il est sage de continuer ou non.

L'hon. M. HANSON: Je crois que le gouvernement devrait vous rembourser la mise de fonds. Je ne vois pas pourquoi le chemin de fer l'assumerait.

M. VAUGHAN: Nous espérons que c'est ce que fera le gouvernement. Il ne voulait pas dans le temps, bien que ce fut à sa demande que nous ayons entrepris l'exploitation de ces puits d'huile.

L'hon. M. HANSON: Vous ne l'auriez jamais fait de votre propre initiative?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, pas de notre propre initiative.

M. EMMERSON: Ces puits sont-ils peu profonds?

M. VAUGHAN: Ils sont peu profonds. L'huile jaillit à 1,800 ou 2,000 pieds. Le coût du fonçage des puits n'est pas aussi élevé à cet endroit que dans le district de la vallée Turner. Le coût fut d'environ \$15,000, tandis que dans le district de la vallée Turner, il est d'environ \$150,000 et plus. Néanmoins, je crois qu'il valait la peine d'exploiter ces puits d'huile, car à un certain moment il a semblé qu'on éprouverait de très grandes difficultés à se procurer de l'huile et s'il se trouvait de l'huile dans ces terrains,—et ils nous furent recommandés comme les plus prometteurs—, nous désirions l'avoir car nous en avons besoin.

L'hon. M. HANSON: L'intention était bonne, mais les résultats ne furent pas aussi satisfaisants.

M. VAUGHAN: A cette époque nous avions des doutes. C'était une de ces mesures de guerre qui aurait pu avoir d'excellents résultats et il se peut qu'ils soient meilleurs que nous nous y attendons.

L'hon. M. HANSON: En principe, pourquoi le gouvernement n'aurait-il pas pris les fonds à même les crédits de guerre plutôt que de demander à la compagnie de faire les déboursés? Pour la production de guerre, il fournit le capital par cent millions de dollars.

M. VAUGHAN: Il nous a fourni le capital pour cette entreprise, mais l'a chargé...

L'hon. M. HANSON: Il a été porté à votre débit.

M. VAUGHAN: Oui, et nous payons l'intérêt.

L'hon. M. HANSON: Et il en sera de même jusqu'au plein remboursement.

M. DONNELLY: Où vous procurez-vous l'huile?

M. VAUGHAN: En divers endroits: nous en obtenons une certaine quantité à Vancouver et à Prince Rupert, venant de la Californie; nous nous en procurons de grandes quantités aux raffineries de Calgary de Moose-Jaw, et nous en obtenons aussi de la raffinerie à Regina.

L'hon. M. HANSON: Vu qu'il est près de six heures et que je ne tiens pas à entreprendre à ce moment, une discussion prolongée sur aucun sujet en particulier, je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Avant d'ajourner, je tiendrais à savoir si c'est le désir du Comité de siéger ce soir?

M. McCULLOCH: Je propose que nous siégeons à huit heures et trente, ce soir.

L'hon. M. HANSON: Je suis opposé à ce que nous siégeons ce soir.

(Sur un vote à mains levées, le Comité décide de siéger le soir).

La séance est suspendue jusqu'à huit heures 30 du soir.

### SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à huit heures 30 du soir.

Le PRÉSIDENT: Avant de procéder, je demanderais au Comité de bien vouloir nommer un vice-président. Je devrai m'absenter ce soir, pendant une heure, et, par conséquent, quitter le fauteuil. Je laisse aux membres du Comité le soin de nommer leur propre président.

M. McCULLOCH: Je propose que le docteur Donnelly soit nommé.

M. EMMERSON: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que tous les membres s'y rallient?

(La proposition est adoptée).

Le PRÉSIDENT: J'ai devant moi un rapport du sous-ministre, M. Edwards, accompagné de quatre pièces. Est-ce le désir du Comité qu'ils soient déposés ou qu'ils soient consignés au compte rendu?

Veillez trouver ci-inclus les documents requis pour compléter les témoignages entendus par le Comité étudiant le rapport annuel de 1943 des Lignes aériennes Trans-Canada: C.P. 6255 du 6 août 1943, nommant Winnipeg, Saskatoon, Edmonton sous l'empire de la Loi des transports, et quatre autres pièces. Quel est le désir du Comité?

M. DONNELLY: Ces pièces sont-elles toutes des arrêtés en conseil?

L'hon. M. MICHAUD: Oui.

M. DONNELLY: Je propose qu'ils soient déposés comme pièces justificatives.

M. McCULLOCH: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que tous les membres approuvent cette proposition?

(La proposition est adoptée.)

Le PRÉSIDENT: Nous allons poursuivre l'étude du rapport des chemins de fer Nationaux. Nous avons terminé le rapport du président en ce qui concerne la section imprimée. A-t-on des questions à poser?

M. EMMERSON: A la page 10, immobilisations, je n'ai qu'une question à poser: "Sur la dépense totale, \$19,148,153 ont été consacrés à l'achat de nouveau matériel, dont 28 locomotives du type Northern"—ces locomotives furent-elles livrées en 1943?

M. VAUGHAN: Vingt-huit de ces locomotives furent livrées en 1943.

M. EMMERSON: Pouvez-vous nous dire comment on a disposé de ces locomotives? Qu'est-il advenu de ces locomotives?

M. VAUGHAN: Placées en commun avec les autres locomotives. Elles ne seraient pas affectées à aucune—

M. EMMERSON: Quelques-unes ne seraient-elles pas affectées à certaines régions?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Elles seraient livrées à certaines régions?

M. WALTON: Quelques-unes ont déjà été mises en service entre Montréal et Toronto et d'autres affectées au service des voyageurs dans les provinces Maritimes.

M. EMMERSON: Quel est le numéro d'ordre de cette locomotive.

M. WALTON: Elle appartient à la série 6200.

M. EMMERSON: Quelques-unes ont été affectées à la région de l'Atlantique?

M. WALTON: Quelques-unes ont été affectées au service des voyageurs; je ne saurais vous en faire connaître le nombre, mais il y en a.

M. EMMERSON: Quelques-unes ont été utilisées dans cette région; mais s'en trouve-t-il encore maintenant?

M. WALTON: Je ne le crois pas, pas actuellement; cette locomotive est un double de celle de la série 6100, par conséquent, elles sont toutes deux dans la même catégorie.

M. EMMERSON: Mais il n'y a pas de locomotive de cette catégorie, dans la région, actuellement?

M. WALTON: Non.

M. DONNELLY: Vos wagons fourgons étaient d'acier?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DONNELLY: Ils sont plus spacieux que les anciens?

M. VAUGHAN: Non, au cours des trois dernières années, leur capacité fut de quarante tonnes.

M. McCULLOCH: Combien de ces wagons furent envoyés à l'usine de Trenton?

M. VAUGHAN: Je ne me le rappelle pas dans le moment. L'usine en a eu un bon nombre et elle fut très satisfaite.

M. McCULLOCH: Oui, je comprends.

M. HANSON (*Skeena*): Tous ces wagons ont-ils été construits au Canada ou y en a-t-il qui furent construits aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Tous nos wagons de marchandises sont fabriqués au Canada. Toutes nos locomotives sont construites au Canada.

M. HANSON (*Skeena*): Vos wagons frigorifiques également?

M. VAUGHAN: Oui, ils sont construits dans nos propres ateliers à Winnipeg.

M. McCULLOCH: Avez-vous éprouvé de la difficulté à vous procurer de l'acier pour la construction de ces wagons?

M. VAUGHAN: Nous avons éprouvé beaucoup de difficulté, mais finalement nous avons obtenu les priorités.

M. McCULLOCH: Je comprends qu'à un certain moment vous avez songé à construire des wagons de bois?

M. VAUGHAN: Nous avons pris des dispositions pour en faire l'essai et pour substituer le bois à l'acier pour quelques-uns de ces wagons, mais lorsque nous avons fait remarquer que dans la construction du wagon fourgon du vieux modèle il entrait autant d'acier pour les caniveaux et les cornières que dans le wagon du nouveau modèle, on nous a laissé entreprendre la construction du wagon nouveau modèle.

Le PRÉSIDENT: J'espère ne pas faire de bavardages, mais j'ai entendu dire par vos employés à Transcona, qu'il n'y avait pas de modèle de wagon ou de locomotive qui ne pouvait pas ne pas être construit au Canada.

M. McCULLOCH: Vous voulez dire à Trenton, monsieur le président:

Le PRÉSIDENT: J'ai bien dit, à Transcona.

L'hon. M. MICHAUD: Transcona et Trenton sont deux concurrents acharnés.

M. EMMERSON: Aux pages 11 et 12, vous parlez de la gare centrale de Montréal?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Comment se fait-il que tous les trains de voyageurs, à destination ou en provenance de Montréal, n'utilisent pas la gare centrale. C'est un des avantages d'une gare centrale dont on a souvent parlé pour obvier à la difficulté que présentent les passages à niveau, mais vous utilisez encore la gare Bonaventure?

M. VAUGHAN: Tous les trains en provenance de l'ouest, de l'est et du sud se rendent à la gare centrale. Le service des trains suburbains s'effectue de la gare Bonaventure.

M. EMMERSON: Alors vous n'éliminerez pas la difficulté concernant les passages à niveau?

M. VAUGHAN: Nous ne nous attendons pas à ce que le service des trains suburbains se fasse toujours de la gare Bonaventure. Nous utilisons cette dernière en temps de guerre parce que c'est commode.

M. HANSON (*Skeena*): Quelle somme fut dépensée pour cette gare à Montréal, en 1943?

M. VAUGHAN: Le montant net dépensé pour le terminus, en 1943, fut de \$258,454.

M. HANSON (*Skeena*): Quel est le montant total jusqu'à 1943?

M. VAUGHAN: Tenez-vous à avoir le montant total depuis le début, y compris toute la propriété?

M. HANSON (*Skeena*): Oui, nous l'avons eu l'an dernier.

M. VAUGHAN: La somme totale dépensée jusqu'à la fin de l'année 1943, est de \$27,518,000.

M. HANSON (*Skeena*): Quelle est votre estimation pour toute dépense additionnelle?

M. VAUGHAN: Pour l'an prochain, nous avons dans notre budget, une somme de \$313,000. C'est tout ce que nous comptons dépenser en 1944. Je ne saurais vous dire maintenant ce que nous ferons dans l'avenir.

M. HANSON (*Skeena*): Il n'est pas question maintenant de nouvelles constructions pour l'avenir?

M. VAUGHAN: Pas maintenant, non.

M. McCULLOCH: Je constate que vous avez maintenant un bon système au sujet des salons et des lits. Il n'est pas possible actuellement de réserver un lit deux semaines à l'avance et de le faire retenir. Il faut en verser le prix en dedans de vingt-quatre heures?

M. VAUGHAN: Oui.

M. McCULLOCH: Je crois que c'est une excellente mesure.

M. ROEBUCK: Ce serait préférable s'il était possible de réserver un siège dans les trains qui quittent Ottawa, le vendredi après-midi.

M. DONNELLY: Projetez-vous que les convois qui se rendent à Chicoutimi et qui quittent la gare de la rue Ste-Catherine-est, utilisent la nouvelle gare?

M. VAUGHAN: Il en est fait mention dans le rapport, comme ligne du Bout-de-l'île. De la sorte, tous les convois en provenance de Québec, Shawinigan-Falls, Grand'Mère, Chicoutimi, Arvida et de tout ce territoire, arriveraient à la nouvelle gare.

L'hon. M. MICHAUD: Et les convois du transcontinental également.

M. DUROCHER: Où en est-on rendu avec la question de cette nouvelle ligne. Y a-t-il des développements?

M. VAUGHAN: Les contrats ont été adjugés, et nous commençons l'entreprise.

M. DUROCHER: Les contrats ont été adjugés?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DUROCHER: Des arrangements ont-ils été conclus avec la Cité de Montréal concernant les passages à niveau et ainsi de suite?

L'hon. M. MICHAUD: La Cité de Montréal a approuvé les plans.

M. VAUGHAN: Toutes les parties intéressées les ont approuvés.

M. HANSON (*Skeena*): Quelle est l'estimation en ce qui concerne l'entreprise de Steep Rock pour la construction de la voie ferrée? Quelle est la longueur du parcours?

M. VAUGHAN: Le gouvernement assume le coût de la voie d'évitement et du quai à minerai. Le coût estimatif de toute l'entreprise, la voie d'évitement—c'est-à-dire l'embranchement de notre ligne jusqu'à leur mine—plus le coût de la construction du quai à Port Arthur, fut d'environ \$2,500,000.

M. HANSON (*Skeena*): Quelle est la longueur de la voie?

M. WALTON: Environ quatre milles.

M. VAUGHAN: Entre quatre et cinq milles. Le coût de l'embranchement lui-même sera d'environ \$400,000.

M. HANSON (*Skeena*): A-t-on commencé à exécuter le contrat?

M. VAUGHAN: Les travaux n'ont pas encore été commencés. L'entrepreneur est à préparer son chantier. Le contrat a été adjugé il y a déjà quelque temps. Aussitôt que la température le permettra, on se mettra à l'œuvre.

M. JACKMAN: Selon ce que vous avez dit au sujet de l'embranchement de Steep Rock, il en coûte cher pour la pose des rails, et je note un item de quatorze milles à Montréal, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: \$2,870,000; c'est-à-dire \$205,000 par mille.

M. VAUGHAN: Il y a là plusieurs traverses, plusieurs passages souterrains et traverses.

M. DONNELLY: Au sujet de Steep Rock, une bonne partie de la dépense sera pour le quai, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: De la somme totale de \$2,500,000 plus de \$2,000,000 serviront à la construction du quai et de ses approches.

M. JACKMAN: La compagnie de chemin de fer n'a assumé aucune obligation en ce qui concerne l'entreprise de Steep Rock? C'est entièrement un projet du gouvernement, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. DONNELLY: A-t-on commencé à extraire du minerai à Steep Rock?

M. VAUGHAN: Ils ne s'attendent pas à extraire du minerai avant le mois d'août. Ils nous ont assuré qu'ils expédieraient au moins 500,000 tonnes de minerai, cet automne, avant la clôture de la navigation.

M. JACKMAN: Quel est le coût ordinaire pour la pose d'un mille de rail, s'il n'y a pas de difficultés ou de dépenses extraordinaires?

M. VAUGHAN: Cela dépend du terrain. Si cette construction se fait dans la prairie, le coût est beaucoup moins élevé que si elle est faite dans le roc. Alors l'entreprise est dispendieuse. Il est impossible d'établir le prix d'un mille de rail sans savoir où les travaux doivent être exécutés.

M. WALTON: Il y a du roc en abondance à Steep Rock?

M. VAUGHAN: Il y a beaucoup de roc et il faut miner considérablement.

M. JACKMAN: En chiffres ronds, il en coûte combien?

M. VAUGHAN: Je crois que pour le contrat actuel, le prix s'établit à environ \$75,000 du mille.

M. JACKMAN: Pour une voie double?

M. WALTON: Non, pour une voie simple. Je ne crois pas avoir avec moi les chiffres concernant l'embranchement.

M. VAUGHAN: Nous avons demandé des soumissions pour l'entreprise et il y avait une différence considérable entre les divers prix. Le contrat a été adjugé au plus bas soumissionnaire qui est une personne responsable.

M. HANSON (*Skeena*): Je crois, monsieur le président, que pour référence future, nous devrions avoir les suggestions de la compagnie de chemin de fer à l'égard de la période d'après-guerre. Cela n'a pas été adopté ni accepté, mais pour les comités futurs, je tiendrais à ce que cela soit incorporé dans notre compte rendu. Il y a d'autres comités où les suggestions de chambres de commerce, d'organisations de cultivateurs sont consignées au compte rendu. Je ne vois pourquoi nous ne verserions pas au compte rendu, les suggestions des chemins de fer Nationaux.

M. VAUGHAN: Je crois que l'on a vu à ce que cela soit fait.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas compris ce qu'a dit M. Hanson.

M. VAUGHAN: Il y a le rapport que nous avons présenté devant le Comité Turgeon et que nous avons cet après-midi. M. Hanson a suggéré qu'il fût consigné au compte rendu.

L'hon. M. MICHAUD: Si on tient à ce qu'il soit consigné au compte rendu, quelqu'un devrait le suggérer ou le proposer.

Le PRÉSIDENT: Il est à être imprimé pour distribution aux membres.

M. HANSON (*Skeena*): Je le sais, mais nous avons tellement de ces publications dans les divers comités que j'ai cru qu'il serait préférable de le consigner au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Alors, faites une proposition si vous tenez à ce qu'il soit versé au compte rendu.

M. HANSON (*Skeena*): Si cela est conforme au règlement, je propose qu'il soit consigné au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Tous les membres approuvent-ils cette proposition?

M. JACKMAN: Monsieur le président, avant de prendre le vote. Je suis entièrement d'accord avec M. Hanson qui désire que ce rapport soit à notre disposition, mais d'autre part, nous pouvons l'obtenir ou le prouver facilement dans les comptes rendus du Comité de la sécurité sociale, ou du Comité de la restauration et du rétablissement. Je crois que notre Comité devrait prendre en considération la disette de papier et l'économie générale. Quel est le nombre de pages de ce rapport? Il est volumineux, n'est-ce pas?

M. HANSON (*Skeena*): Nous n'en faisons imprimer que 700 exemplaires.

M. JACKMAN: Vous en avez déjà un exemplaire.

M. McCULLOCH: Nous pourrions l'utiliser pour le mettre dans notre livre.

Le PRÉSIDENT: On dit que le rapport contient cinquante pages. Cela représenterait une dépense assez considérable.

M. DONNELLY: Oui. C'est une assez grosse affaire.

L'hon. M. MICHAUD: Le rapport contient vingt-trois pages.

M. McCULLOCH: Chaque membre pourrait en avoir un exemplaire et l'inclure dans son rapport.

L'hon. M. MICHAUD: Oui. Chaque membre pourrait en avoir un exemplaire.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un ferait-il une proposition dans ce sens?

L'hon. M. MICHAUD: C'est le fascicule n° 25 des procès-verbaux et témoignages du Comité spécial de la restauration et du rétablissement.

M. DONNELLY: Quoiqu'il en soit, dans cinq ans d'ici je ne l'aurai plus.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le secrétaire me dit que si cela convient au Comité, il peut avoir immédiatement un fascicule pour chacun des membres du comité. Cela éviterait une forte dépense.

M. DONNELLY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Autrement, je vais mettre aux voix la proposition de M. Hanson. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de ne pas nous entendre sur cette proposition. Quel est votre désir, messieurs? Désirez-vous avoir le fascicule ou préférez-vous que le rapport soit imprimé?

M. JACKMAN: Avoir le fascicule.

M. DONNELLY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui optent pour le fascicule? Quels sont ceux qui s'y opposent? Je crois que le fascicule l'emporte. Vous vous procurerez des exemplaires pour le Comité?

Le SECRÉTAIRE: Oui.

M. JACKMAN: Où en sommes-nous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous discutons le rapport, une discussion libre. Monsieur Donnelly, voulez-vous prendre le fauteuil? (M. Donnelly, le vice-président, occupe le fauteuil).

M. JACKMAN: Au sujet de la période d'après-guerre, Monsieur Vaughan, avez-vous pris des dispositions concernant la réintégration dans le service de vos employés qui se sont enrôlés ou qui ont été appelés? Vous êtes-vous engagés à leur redonner leur emploi?

M. VAUGHAN: Oui. On leur a promis que lorsqu'ils reviendraient, ils auraient un emploi tout aussi bon que celui qu'ils ont quitté.

M. JACKMAN: S'ils peuvent le remplir?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Que faites-vous au sujet de la différence qui existe entre la solde qu'ils recevaient dans l'armée et le salaire qu'ils touchaient de la compagnie?

M. VAUGHAN: Nous ne faisons rien, mais nous protégeons leurs droits de pension; durant leur absence, leur pension continue de courir suivant le salaire qu'ils touchaient lorsqu'ils sont partis.

M. McCULLOCH: Combien d'employés ont quitté votre service pour l'armée?

M. VAUGHAN: Je pourrais dire que probablement 20,000 environ sont dans les forces armées.

M. ROEBUCK: C'est une perte considérable.

M. McCULLOCH: Oui.

M. EMMERSON: Monsieur Vaughan, puis-je vous demander pendant combien de temps un employé doit être à votre service avant d'obtenir sa permanence et puisse, par suite de ses états de service, demander sa réintégration après la guerre?

M. VAUGHAN: Parlez-vous de ceux qui sont dans l'armée?

M. EMMERSON: Oui, de ceux qui sont dans l'armée, de ceux qui ont quitté votre service pour s'enrôler.

M. VAUGHAN: Après un an de service, je crois.

M. WALTON: Naturellement, on s'en rapporte à l'ancienneté.

M. EMMERSON: Exactement.

M. WALTON: Le fait qu'un employé s'est enrôlé ne lui garantit pas un emploi, à moins qu'il y en ait un pour lui. On ne lui accorderait pas la préférence sur un autre employé plus ancien que lui pour l'emploi.

M. EMMERSON: Non. Prenons, par exemple, le cas d'un novice qui a servi pendant six mois ou un an. Après six mois de service comme novice, aurait-il droit à un emploi à son retour pour compléter sa formation?

M. WALTON: Oui. Il y a une clause additionnelle que s'il est dans un emploi comparable à celui de novice, il reçoit une allocation pour compléter sa formation à ce moment. Par exemple, nous avons un nombre d'employés qui étaient machinistes, qui apprenaient le métier de machiniste, et qui se sont enrôlés dans la marine comme mécaniciens, soit un métier semblable à celui qu'ils étudiaient. On alloue du temps à cet homme pour compléter sa formation.

M. EMMERSON: On ne lui fait pas droit de tout le temps, mais simplement d'une partie.

M. WALTON: Il y a une proportion,—je crois jusqu'à l'an dernier—, qu'il doit servir à son retour.

M. EMMERSON: Nous admettons qu'il conserve son rang sur la liste d'ancienneté?

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: S'il n'a servi que pendant six mois.

M. WALTON: Son rang relatif par rapport aux autres demeure le même sur la liste alors qu'il est absent.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, si vous avez terminé les questions, allons-nous poursuivre l'étude du rapport?

M. JACKMAN: Qui détermine l'ancienneté, la compagnie ou l'union? Avez-vous des contrats collectifs avec toutes les fraternités?

M. WALTON: Oh! oui.

M. VAUGHAN: Nous avons des contrats avec je ne me rappelle plus combien d'unions, une vingtaine ou plus, peut-être. L'ancienneté est déterminée par la compagnie en coopération avec l'union.

M. JACKMAN: Un employé ne perd pas l'ancienneté qu'il s'est acquise alors qu'il est dans les forces armées?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Il en gagne.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Très bien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Allons-nous passer à la page 16?

M. VAUGHAN: Le bilan se trouve à la page 16.

M. NICHOLSON: Avant de laisser l'autre rapport, M. Vaughan pourrait-il nous renseigner sur l'arrangement conclu entre les chemins de fer Nationaux et le chemin de fer de la Baie d'Hudson? Le chemin de fer de la Baie d'Hudson n'est pas compris dans ce rapport.

M. VAUGHAN: Non. Nous exploitons le chemin de fer de la Baie d'Hudson pour le compte du gouvernement fédéral. Il retire toutes les recettes et paie toutes les dépenses du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

M. NICHOLSON: Vous n'indiquez rien dans le rapport.

M. VAUGHAN: C'est exclu de nos comptes.

M. NICHOLSON: Quelle procédure faudrait-il suivre pour l'incorporer aux chemins de fer Nationaux?

M. JACKMAN: Vaincre unanimement l'objection.

L'hon. M. MICHAUD: Un projet de loi imposé à la Chambre.

M. VAUGHAN: Nous nous opposerions à l'inclure dans nos comptes.

M. JACKMAN: Retirez-vous un honoraire d'administration, ou comment dirigez-vous cette autre compagnie?

M. VAUGHAN: Vous souvenez-vous, monsieur Cooper?

M. COOPER: On nous paie simplement nos dépenses.

M. JACKMAN: On vous paie simplement vos dépenses?

M. COOPER: Oui; pas d'honoraire d'administration.

M. NICHOLSON: Quelle objection y a-t-il à ce que ce chemin de fer fasse partie du réseau des chemins de fer Nationaux, pourvu que les immobilisations ne soient pas portées à votre débit?

M. MAYBANK: A l'heure actuelle, ce serait comme certaines lignes maritimes dont les navigateurs nous ont parlé.

M. VAUGHAN: Nous croyons en avoir assez.

M. MAYBANK: Des canards tirant de l'aile.

M. VAUGHAN: Nous avons dans notre réseau suffisamment de ces lignes qui ne peuvent pas équilibrer leur budget, et, si possible, nous n'en voulons pas d'autres.

M. ROEBUCK: Ces lignes ont besoin de plus de trafic.

M. NICHOLSON: Vous assumez la responsabilité pour l'exploitation de ce chemin de fer?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: La raison pour laquelle j'ai soulevé la question c'est que j'ai voyagé sur cette ligne l'été dernier en même temps que 70 Américains qui revenaient du nord; ils étaient tous des spécialistes qui tenaient à rentrer dans leurs foyers le plus tôt possible. Le personnel du chemin de fer de la Baie d'Hudson fit de son mieux pour qu'il en fut ainsi, mais il se produisit un retard à Le Pas parce que les arrangements nécessaires n'avaient pas été faits avec Dauphin, pour que le train quitte Le Pas le plus tôt possible. J'ai cru que si tout le système était sous la même administration le public voyageur en retirerait des avantages.

M. VAUGHAN: Le gérant de la ligne de la Baie d'Hudson est véritablement sous la juridiction de notre vice-président, à Winnipeg, en ce qui concerne les opérations sur cette ligne.

M. NICHOLSON: Il est passablement son propre maître, néanmoins?

M. VAUGHAN: Il doit s'en rapporter au vice-président des chemins de fer Nationaux à Winnipeg. Il est sous sa juridiction. Il ne devrait pas y avoir de difficulté de ce genre cependant. Comme vous le savez, l'an dernier, un grand nombre de gens se sont rendus à Churchill et en sont revenus. Il est arrivé qu'à certains moments, il n'y avait pas le matériel suffisant pour les accommoder ou pour les transporter tous quand ils voulaient partir.

M. NICHOLSON: Ces Américains ont été forcés de rester à Le Pas, ce qui aurait pu être évité, je crois, s'il y avait eu coopération entre les deux chemins de fer.

M. WALTON: Voyageaient-ils par train spécial?

M. NICHOLSON: Ils voyageaient dans un train mixte, mais il y avait un train additionnel quittant Le Pas le même matin, et le personnel du chemin de fer de la Baie d'Hudson voulait les faire partir par ce train.

M. WALTON: Savez-vous quel était le terme de leur voyage?

M. NICHOLSON: Ils se rendaient aux Etats-Unis.

M. WALTON: Il est possible qu'ils ne seraient pas arrivés à destination beaucoup plus tôt.

M. NICHOLSON: S'ils avaient pu prendre le train additionnel à Kamsack, ils seraient arrivés à Winnipeg le matin et auraient passé l'immigration le même jour. Mais ils ne sont arrivés que le soir et ont dû séjourner vingt-quatre heures de plus. Cela leur aurait permis de sauver vingt-quatre heures à Winnipeg.

M. VAUGHAN: Je suppose qu'il s'agissait d'employés d'entrepreneurs, n'est-ce pas?

M. NICHOLSON: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Allons nous poursuivre l'étude du rapport?

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, à la page 8, il est dit "Le bonus de vie chère sur les lignes canadiennes a coûté \$18,918,000, dont \$16,396,000 ont été portés aux frais d'exploitation".

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Pourquoi pas le solde?

M. COOPER: Le bonus de vie chère est distribué de la même manière que la liste de paie. Si les hommes sont engagés à des travaux de construction, les traitements et le bonus de vie chère seront portés au compte de placements. D'autres seront portés au compte des hôtels, d'autres au compte des filiales. C'est là que se trouve la différence entre le coût total du bonus de vie chère et la somme portée aux dépenses. Si vous le désirez, je pourrai vous donner les sommes portées aux divers comptes.

M. JACKMAN: Oh! non. Cela suffit. Je voulais en connaître le principe; voilà tout. Au paragraphe suivant, je lis "Les pertes encourues par suite des propriétés réformées et non remplacées ont aussi été chargées aux frais d'exploitation. Les années passées, elles étaient chargées au compte de profits et pertes." Par rapport aux années précédentes, c'est une modification, cette année, de votre programme de dépréciation.

M. COOPER: C'est un changement dans notre système de comptabilité, oui.

M. EMMERSON: De quelle page s'agit-il?

M. JACKMAN: Cela se trouve à la page 8, immédiatement avant le graphique.

M. COOPER: C'est conforme aux changements apportés aux règlements de comptabilité de l'Interstate Commerce Commission.

M. JACKMAN: Était-ce un montant considérable que vous avez chargé durant l'année aux frais d'exploitation au lieu de charger au compte cumulatif de profits et pertes?

M. COOPER: Vous constaterez qu'à la page 19, sous l'entête "entretien de la voie et des constructions", vers le milieu de la nomenclature ou un peu plus bas, se trouve le poste "retraits, \$2,286,000". Il n'y avait pas de chiffres correspondants, l'an dernier.

M. JACKMAN: Oui, je vois. Le résultat de ce changement est d'augmenter, ou plutôt de diminuer le net ou le surplus, de ce montant chaque année.

M. COOPER: Non, cela n'a aucun rapport avec le surplus. Cela diminue les frais d'exploitation, mais cela ne change pas les recettes nettes. Ce n'est qu'un transport du compte des profits et pertes au compte des frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Au lieu de charger une somme de \$2,000,000 à votre compte de profits et pertes?

M. COOPER: Non au compte cumulatif des profits et pertes; aux profits annuels.

M. JACKMAN: Cela provient tout du compte annuel?

M. COOPER: C'est exact. Nous n'avons pas de déficit ou surplus cumulatif.

M. JACKMAN: Non. Vous le donnez au gouvernement.

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: M. Hanson posait des questions concernant le fonds de pension. Vous n'avez pas dit pourquoi, le fonds a été établi à \$19,069,000. Y avait-il une obligation pour laquelle la compagnie n'avait pas fait de réserve?

M. COOPER: C'est exactement la situation, monsieur Jackman. Comme nous le disons dans nos rapports précédents, il nous fallait couvrir la période en en faisant la remarque sous l'en-tête passif éventuel; nous avons dit que nous avions un certain nombre de pensions contractuelles non payées et nous avons donné le montant capitalisé de ces contrats, mais ils n'étaient pas établis sous le passif direct dans le bilan. En 1943, nous les avons retirés de la catégorie du passif éventuel et nous les avons reconnus comme passif direct.

M. MAYBANK: A l'avenir, vous comptez déposer au fonds en fiducie une somme nécessaire à son maintien.

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: Est-ce tout le passif des pensions ou seulement une partie?

M. VAUGHAN: Il s'agit des pensions de ceux qui sont déjà à la retraite; cela établit un montant capitalisé pour le paiement des pensions contractuelles qui ont été émises jusqu'à date.

M. MAYBANK: Oh! oui.

M. COOPER: Je peux ajouter que la somme de \$19,000,000 représente les contrats en vigueur jusqu'à la fin de l'année 1942. Les contrats additionnels émis au cours de 1943 ont été chargés aux frais d'exploitation de 1943. Le montant total des contrats émis jusqu'à la fin de 1943 est d'environ \$21,000,000, dont \$19,000,000 se rapportent à la période antérieure à 1943; nous l'avons donc établi comme item spécial séparé des dépenses normales de l'année, mais la partie qui s'applique à l'année 1943 a été traitée comme une dépense de 1943.

M. MAYBANK: Oui, et maintenant vous êtes à jour à l'égard des contrats en suspens.

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. MAYBANK: Vous n'avez jamais songé à déposer dollar pour dollar, année par année, à mesure qu'il est déposé par "X"? Vous ne vous y êtes pas arrêté?

M. COOPER: Je ne crois pas que nous puissions atteindre ce degré de perfection.

M. MAYBANK: Comme vous administrez actuellement, lorsque "X" prend sa retraite, il y a un certain montant qui va au crédit de la pension contractuelle et vous le payez chaque année, vous l'établissez, est-ce la manière dont vous procédez?

M. COOPER: C'est ce que nous avons l'intention de faire.

M. MAYBANK: Oui.

M. COOPER: Il peut arriver bien des choses à un homme au service du réseau avant d'atteindre l'âge de la retraite ou de recevoir une pension contractuelle, mais nous en sommes rendus au point que lorsqu'il atteint l'âge de la retraite et qu'il reçoit un contrat, nous établissons le passif en vertu de ce contrat.

M. JACKMAN: Tout le passif pour les contrats émis a été établi et vous êtes sur une base annuelle cumulative.

M. VAUGHAN: Je crois que je devrais dire ceci; sauf pour notre principal plan, nous l'avons établi, mais nous avons deux autres plans de pension, le plan de prévoyance de l'Intercolonial et le plan de pension du Grand Tronc. Nous n'émettons pas de contrats dans ces cas. Ce sont des plans de pension indépendants qui ont pris fin il y a plusieurs années, mais il y en a encore quelques-uns qui en retirent les bénéficiaires.

M. MAYBANK: Voulez-vous dire qu'il y en a encore qui travaillent?

M. VAUGHAN: Par exemple, le vieux fonds de pension du Grand Tronc est clos depuis 35 ans, je suppose, mais il y a encore 77 membres de ce fonds de pension qui n'ont pas encore pris leur retraite. Ils ont leur propre fonds qui a été établi par eux-mêmes.

M. MAYBANK: Y en a-t-il encore qui touchent une pension?

M. VAUGHAN: Oh! oui, plusieurs.

M. MAYBANK: Je veux dire y en a-t-il de ceux qui ont pris leur retraite qui vivent encore?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Y en a-t-il encore qui bénéficient du fonds de prévoyance de l'Intercolonial?

M. VAUGHAN: Je n'en connais pas le nombre. Nous pourrions nous le procurer pour vous, monsieur Emmerson. Je crois que nous avons encore un certain nombre de pensionnaires, mais je ne crois pas que nous ayons le nombre de ceux qui participent au fonds.

M. COOPER: Le nombre des pensionnaires, à la fin de l'année, était de 2,209.

M. EMMERSON: Je me demandais ce qu'il advenait de ceux qui y ayant droit retireraient une pension du fonds de prévoyance.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas cela ici; ce que vous désirez savoir, c'est le nombre de ceux qui encore en service, retireront une pension de ce fonds lorsqu'ils atteindront l'âge de la retraite?

M. EMMERSON: Oui.

M. VAUGHAN: Il y en aurait environ 8,000.

M. EMMERSON: Cela me suffit.

M. JACKMAN: Du point de vue actuariel, il y a encore un passif si vous calculez tout sur la base des réclamations qui seront probablement faites; il y a encore un passif qui demeure de la part du chemin de fer par rapport aux pensions, pour lesquelles un fonds n'a pas encore été établi? Je crois que les dispositions prises l'an dernier l'ont été dans la bonne voie, et j'espère que s'il y a encore un passif vous serez capables de le régler cette année.

M. VAUGHAN: Nous espérons que le Grand Tronc aura suffisamment d'argent dans son propre fonds pour subvenir à ses pensionnaires, et que les chemins de fer Nationaux n'auront pas à venir en aide à ceux qui participent au fonds de prévoyance.

M. JACKMAN: Y a-t-il un passif actuariel; en supposant qu'une entreprise privée assumerait tout ceci, auriez-vous à lui donner beaucoup d'argent pour tous ces contrats?

M. COOPER: Si vous acceptez cela comme un passif défini, oui. Je dirais oui.

M. JACKMAN: C'est réellement un passif?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Gros ou petit?

M. COOPER: Je crois que cela représenterait une somme considérable.

M. JACKMAN: \$19,000,000 environ?

M. COOPER: Je ne tiendrais pas à donner un a peu près, monsieur Jackman. Comme il est dit dans le rapport, relativement au fonds non contractuel, nous payons le coût de la pension année par année, et l'imputons aux frais d'exploitation. Nous nous sommes occupés des contrats, le nombre total des contrats émis par la compagnie. Quant aux autres, nous payons les dépenses des pensions assumables par la compagnie, année par année, comme elles sont contractées.

M. JACKMAN: Ne préféreriez-vous pas avoir un fonds établi dans ce but, de même que vous avez fait ici?

M. VAUGHAN: Ces fonds sont dans une situation tout à fait différente du fonds principal. Ce sont de vieux fonds établis il y a longtemps et fermés il y a quelque temps.

M. COOPER: La situation est différente aux Etats-Unis. Les divers chemins de fer sont sous ce qu'on appelle l'United States Railway Retirement Act. Aux Etats-Unis, les chemins de fer,—pour commencer par les employés—, chaque employé verse un pourcentage de son salaire au fonds de l'Etat. Actuellement, la proportion est de  $3\frac{1}{4}$  p. 100 du salaire, jusqu'à un salaire maximum de \$300 par mois. Cet argent est versé au fonds de l'Etat. La compagnie paie un montant égal. Chaque compagnie de chemin de fer verse un montant égal. Le pensionnaire, lorsqu'il atteint l'âge de retraite, retirera sa pension de l'United States Retirement Fund. La compagnie de chemin de fer ayant versé  $3\frac{1}{4}$  p. 100 de la liste de paie ne contribue plus. Il n'y a pas d'autre passif à moins qu'ils désirent outrepasser le montant de pension que le plan de l'Etat alloue à un particulier. Cette pension de l'Etat est limitée à \$120 par mois. Si quelques-uns des chemins de fer croient qu'ils devraient faire mieux, il leur est loisible de le faire. Règle générale, ayant contribué  $3\frac{1}{4}$  p. 100 de la liste de paie, les chemins de fer se sont acquittés de toute dette sous ce rapport.

M. JACKMAN: Naturellement, il faut que vous vous conformiez à ce plan en autant que les employés américains sont concernés?

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: Je suppose qu'en vertu de ce plan, un employé conserve ses droits de pension s'il passe d'une chemin de fer à un autre?

M. COOPER: Oui, c'est l'une des différences entre leur plan et le nôtre.

M. MAYBANK: Et généralement, cela crée un meilleur sentiment?

M. COOPER: Oui, bien que quelquefois, cela produise un effet contraire; cela n'a pas pour effet de forcer un employé à rester au service du même chemin de fer.

M. MAYBANK: Non.

M. COOPER: Règle générale, l'un des premiers buts du fonds de pension était d'encourager un individu à rester aussi longtemps que possible au service du même chemin de fer.

M. MAYBANK: D'un côté, cela aurait pour effet de lui faire moins craindre son chef, tandis que d'un autre côté, cela aurait pour effet de le rendre moins loyal envers la compagnie; suivant l'opinion que l'on entretient à ce sujet.

M. ROEBUCK: Mais, généralement, cela maintient sa loyauté envers la compagnie.

M. NICHOLSON: Je tiendrais à poser une question à M. Vaughan. Pourrait-il nous dire combien d'employés de chemin de fer servent avec le corps des chemins de fer?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous dire combien sont en service avec le corps des chemins de fer, comme entité distincte du reste de l'armée. Nous n'avons pas ces chiffres.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je désirerais me reporter au bas de la page 11, à l'avant-dernier paragraphe "Les mesures prises au cours de l'année pour la consolidation de la structure du réseau comprennent: (a) le contrôle, par la possession du capital-actions de l'Atlantic & St Lawrence Railroad Company" et ainsi de suite. Cela se rapporte aux dispositions prises pour acquérir les intérêts de la minorité dans ces lignes?

M. VAUGHAN: C'est bien cela.

M. COOPER: M. Harris, membre de ce Comité, a fortement insisté pour qu'on prenne des dispositions en vue d'éliminer les porteurs d'actions de la minorité de quelques unes des corporations du réseau, et nous signalons ce que nous avons fait.

M. HARRIS: Un peu plus fort, s'il vous plait; monsieur le président, nous n'entendons pas ce que dit M. Cooper.

M. COOPER: Je viens de dire que l'an dernier vous avez insisté pour que le chemin de fer prenne des dispositions en vue de relever les actionnaires de la minorité de quelques unes des filiales, de leurs actions dans le réseau des chemins de fer Nationaux étant donné que, règle générale, ces filiales étaient des compagnies déficitaires; il fait mention dans ce paragraphe, de ce que nous avons accompli en ce sens en 1943.

M. JACKMAN: Au sujet de la campagne de l'Emprunt de la Victoire, je suppose que comme compagnie, comme corporation, vous êtes d'avis qu'il ne vous incombe pas de souscrire à cet emprunt?

M. VAUGHAN: A même les fonds spéciaux que nous avons disponibles, nous avons souscrit à l'emprunt un montant considérable. Nous le mentionnons à la page 13 du rapport.

M. JACKMAN: Pas la compagnie elle-même, vous ne croiriez pas que cela fasse partie de vos affaires?

M. VAUGHAN: Oui, c'est indiqué dans le rapport; à même les fonds de la compagnie, nous avons souscrit le montant imposant de \$29,000,000.

M. JACKMAN: Oui. D'autres compagnies ont à souscrire en plus; pas dans votre cas cependant. La plupart des compagnies doivent souscrire, qu'elles le désirent ou non.

M. VAUGHAN: Cet argent était disponible et nous avons cru bien faire.

M. JACKMAN: Oui, pour votre fonds de fiducie.

M. McCULLOCH: Et vous avez souscrit une somme additionnelle de \$8,000,000 au cinquième Emprunt de la Victoire?

M. VAUGHAN: Oui, depuis la fermeture de la campagne.

M. HARRIS: Le témoin pourrait peut-être nous faire connaître le coût de l'acquisition du contrôle et du droit de propriété de ces filiales; ce qu'il leur a fallu faire pour les acquérir, ce qu'il leur en a coûté?

M. VAUGHAN: Notre contrôleur, M. Cooper, est ici et il peut vous fournir tous les détails.

M. COOPER: L'acquisition de l'Atlantic & St. Lawrence Railroad Company a débuté par le rapatriement des titres qui étaient au Royaume-Uni.

M. HARRIS: Ces titres étaient-ils cotés à la bourse, ou étaient-ils retirés du marché?

M. COOPER: Presque tous étaient cotés à la bourse.

M. HARRIS: Quelle en était la cote?

M. COOPER: Je vous demande pardon?

M. HARRIS: Savez-vous quelle en était la cote, lorsque vous en avez fait l'acquisition?

M. COOPER: Oui,—je ne vois pas le chiffre,—elle était d'environ £63 par cent. Dans tous les cas, ils sont passés entre les mains du trésor au cours du marché à la date où l'ordonnance de dévolution est entrée en vigueur.

M. HARRIS: Les avez-vous tous acquis ou en reste-t-il encore sur le marché?

M. COOPER: Non. Il y a encore 600 titres qu'on n'a pas pu retrouver.

M. HARRIS: Où cela figure-t-il dans le rapport annuel?

M. COOPER: A la page 26, dans la liste des compagnies formant le réseau des chemins de fer Nationaux; la troisième inscription sur la liste.

M. HARRIS: \$246,540?

M. COOPER: Valeur des titres, oui.

M. HARRIS: C'est ce que le public détient encore?

M. COOPER: Oui, quelques titres ont été acquis depuis la fin de l'année:

M. HARRIS: Quelle méthode avez-vous employée pour l'achat de ces titres, furent-ils offerts et quand furent-ils offerts?

M. COOPER: Nous avons offert aux détenteurs de titres de la zone du sterling d'acheter leurs titres au prix de dévolution.

M. HARRIS: J'espère que vous vous en êtes tenu rigoureusement au prix de dévolution.

M. COOPER: Dans toute la zone du sterling, le prix d'achat n'a pas varié.

M. HARRIS: Ils auraient dû accepter le prix dans le temps plutôt que de vendre au prix enchéri que les titres pourraient valoir, alors que vous avez eu tant de succès au cours de l'année; cela représente un quart de million, n'est-ce pas?

M. COOPER: Je peux dire qu'à dater de l'ordonnance de dévolution, ces titres ont cessé de rapporter des intérêts qui auraient pu s'y rattacher. De la sorte, le détenteur a tout intérêt à s'en départir pour du comptant. Nous sommes disposés à leur payer le prix de dévolution dès qu'ils sont en mesure de produire les titres. Mais il faut admettre que par suite des conditions qui existent de nos jours au Royaume-Uni, du nombre de gens dans les services armés et du chaos qui existe à Londres, et ainsi de suite, il est difficile de trouver tous les titres.

M. HARRIS: Oui.

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il y ait aucun doute...

M. HARRIS: Combien y a-t-il d'années que les premiers titres furent émis?

M. COOPER: Ils furent émis vers 1853.

M. HARRIS: C'est-à-dire, il y a 80 ans.

M. COOPER: Il y a 90 ans.

M. HARRIS: Monsieur le président: si cela est conforme au règlement, puis-je poser une question concernant le Canadian Northern Quebec Railway, propriété du public qui détient environ un tiers du capital-actions émis; que fait-on à son sujet?

M. VAUGHAN: Nous sommes à négocier au sujet des titres de ces compagnies, et nous espérons conclure des arrangements avant longtemps.

M. HARRIS: A quel prix?

M. VAUGHAN: Nous comptons ne rien déboursier.

M. HARRIS: Comment le prix de \$3,849,200 est-il calculé et établi dans votre bilan?

M. COOPER: C'est la valeur au pair.

M. HARRIS: C'est le prix coûtant pour ceux qui détiennent les titres?

M. COOPER: Oh! je ne le crois pas.

M. HARRIS: Connaissez-vous le prix coûtant pour ceux qui détiennent actuellement les titres?

M. COOPER: Je ne pourrais pas vous répondre.

M. HARRIS: Quelles sont les origines des titres en cours du Canadian Northern Quebec Railway? Vous avez dû acquérir le chemin de fer, j'imagine; et vous avez trouvé des titres en cours détenus par le public, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Et vous les avez inscrits à la valeur au pair?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Vos archives font-elles voir quelle en était la valeur lorsque vous les avez portés à votre inventaire ou à votre bilan?

M. COOPER: Toute compagnie dont nous avons le contrôle majoritaire fut traitée comme une compagnie du réseau; nous avons l'actif et le passif de ces compagnies et les avons mis dans notre bilan, et les titres en cours qui étaient entre les mains du public sont devenus les titres du réseau, au pair.

M. HARRIS: Au pair; c'est votre décision; mais quand la somme de \$3,849,200 fut-elle assumée? Quand fut assumé le montant global de \$9,500,000?

M. COOPER: Je ne pourrais pas répondre de mémoire.

M. HARRIS: En 1923?

M. COOPER: Ils furent portés au bilan du Canadien National en 1923.

M. HARRIS: Voici où je veux en venir: lorsqu'ils furent assumés, il est plus que probable qu'ils ne valaient sûrement pas \$9,500,000?

M. COOPER: Je doute fort qu'ils aient valu le prix au pair.

M. HARRIS: Lorsqu'ils furent assumés, aucun titre de chemin de fer dans l'Amérique du Nord ne valait son prix au pair. Vous ne connaissez pas la date où ils furent assumés?

M. COOPER: Non.

M. VAUGHAN: Je crois que ces titres ont été acquis il y a trente ou quarante ans.

M. COOPER: Dans tous les cas, c'est la coutume d'acquérir le capital-actions, en ce qui concerne la compagnie qui fait l'émission, à sa valeur au pair.

M. HARRIS: C'est coutumier du point de vue d'un contrôleur pour un système de comptabilité; c'est coutumier pour un comptable de le prendre ainsi; et après tout ces titres ont une certaine valeur. Quelqu'un, à l'exception du contrôleur, du comptable et du vérificateur, doit avoir une idée de la valeur réelle de ces titres?

M. COOPER: Nos renseignements sont à l'effet que ces titres ne valent rien. Je ne crois pas que nous paierions quoi que ce soit pour ces titres aujourd'hui.

M. HARRIS: Qu'allez-vous faire de cette somme de \$3,849,000? Allez-vous la payer?

M. COOPER: Comme le président l'a dit, on est à négocier et suivant moi, moins on en parle, mieux c'est.

(La discussion qui s'ensuit n'est pas consignée au compte rendu)

M. HARRIS: Vous pourriez peut-être nous renseigner sur les transferts de la New England Elevator Company, de la Grand Trunk Western Railroad Company et de la Cincinnati, Saginaw & Mackinaw Railroad Company et nous dire où ils figurent dans le bilan; et tandis qu'il est à rendre témoignage, M. Cooper pourrait peut-être nous renseigner sur une question bien importante, surtout pour nous de la modeste cité de Toronto, le Toronto Belt Line Railway Company.

M. COOPER: Avec la permission du Comité, je vais lire le mémoire suivant:

"Concernant le Toronto Belt Line Railway Company, cette compagnie était propriétaire d'un court chemin de fer de ceinture dans la cité de Toronto dont une partie desservait les industries et l'autre avait été abandonnée."

M. HARRIS: Me permettriez-vous de vous interrompre? Ce n'est pas une courte ligne, mais une longue ligne. Au début elle encerclait toute la ville de Toronto.

M. COOPER: Je ne le crois pas; elle se dirigeait seulement vers l'est de la cité.

M. HARRIS: Ce chemin de fer date de 1888 et il parcourait une distance de quarante milles. Au début, il encerclait toute la ville de Toronto.

M. COOPER: Il allait vers le nord de la cité, traversant la rue Yonge et se dirigeant vers la rue Rosedale.

M. HARRIS: Je regrette de vous avoir interrompu, poursuivez.

M. COOPER: "...son capital-actions était de \$50,000 dont une somme de \$34,000 était détenue par les chemins de fer Nationaux et \$16,000 par des intérêts minoritaires dont les propriétaires sont inconnus. La compagnie a émis des obligations au montant de \$462,500, portant intérêt à 4 p. 100 avec échéance en 1931. Toutes ces obligations étaient détenues par les chemins de fer Nationaux."

M. HARRIS: Quelle était la durée de ces obligations,—combien d'années?

M. COOPER: Je crois qu'elles étaient à quarante ans.

M. HARRIS: Échéance en 1931; cela voudrait dire, émission en 1891.

M. COOPER: Toutes ces obligations étaient détenues par les chemins de fer Nationaux. D'un autre côté, le Canadien National devait à la Belt Line Company une somme de \$52,453 représentant la valeur comptable des retraits de propriétés, établissant une dette nette de la part de la Belt Line envers les chemins de fer Nationaux, de \$410,047. En vue de disposer des intérêts minoritaires, les propriétés de la Belt Line Company furent vendues aux chemins de fer Nationaux au prix de \$410,047, liquidant ainsi la dette de la Belt Line Company à l'égard des chemins de fer Nationaux.

Par conséquent la compagnie se trouve sans actif et les titres de la minorité n'ont aucune garantie. En ce qui nous concerne, ils sont disparus. C'est de cette façon que nous éliminons les titres minoritaires.

M. JACKMAN: Vous détenez les droits de passage?

M. COOPER: Nous avons acquis l'actif pour le montant de la dette envers le Canadien National.

M. JACKMAN: Qu'allez-vous faire de ce droit de passage—rien du tout?

M. COOPER: Nous allons utiliser la partie qui sert à desservir les industries.

M. JACKMAN: Vous avez enlevé la plus grande partie des rails. La charte originale ne comportait-elle pas la clause qu'un train devait circuler sur la voie à certains intervalles?

M. COOPER: Je ne pourrais pas vous le dire.

M. VAUGHAN: Il y a longtemps qu'un train régulier a circulé sur ces voies.

M. HARRIS: Je voudrais prendre quelques instants pour consigner une remarque au compte rendu, et cela nous reporte à 1891. Comme bon nombre des membres plus anciens du Comité le savent, les années 1891 à 1896 furent très mauvaises au Canada; durant cette période, le pavillon noir flottait même sur la ville de Toronto; cette entreprise fut lancée et établie à travers des propriétés qui n'avaient pas beaucoup de valeur à cette époque. Depuis lors, monsieur le président,—et je tiens à ce que mes paroles figurent au compte rendu, afin que le Canadien National sache bien que cette même propriété a beaucoup de valeur aujourd'hui,—et depuis lors, et plus particulièrement au cours des dix dernières années, la propriété que traverse le Belt Line Railway, propriété du réseau des chemins de fer Nationaux, a pris beaucoup de valeur. Le chemin de fer traverse, par exemple, ce qu'on appelle Forest Hill Village, Don Ravine, Moore Park et cette partie de la ville qui se trouve à l'ouest de Toronto, endroits qui sont devenus des propriétés suburbaines de très grande valeur,—elles valent beaucoup d'argent. Si le Canadien National détient cette propriété qui appartenait au début au Toronto Belt Line, je pourrais dire qu'il possède un actif d'une réelle valeur, sans compter qu'actuellement, dans certains districts, une partie sert de voie d'évitement à certaines unités industrielles,—pas nombreuses—et plus particulièrement sans compter que du point de vue résidentiel, cette propriété a une grande valeur. Je suis convaincu que

si le service de l'emprise prend soin de ses intérêts dans ce chemin de ceinture, il pourra récupérer, non seulement une partie de l'affaire, mais encore retirer beaucoup d'argent pour le Canadien National. Maintenant que la prospérité renaît dans ce district que traversait le chemin de ceinture, j'espère que votre service de l'emprise saura en profiter, et disposera de la propriété le plus tôt possible au bénéfice des chemins de fer Nationaux.

M. VAUGHAN: Malheureusement, nous sommes propriétaires de très peu de terrain des deux côtés de la voie.

M. HARRIS: Vous détenez le droit de passage.

M. VAUGHAN: Oui, nous détenons le droit de passage.

M. HARRIS: Vous ne l'utilisez pas, vous ne vous en servez pas, et les propriétés de chaque côté de la voie se vendent à un prix élevé. Il y a beaucoup de terrains vacants qui se prêteraient à la construction, vendez-les, faites de l'argent dont bénéficiera la compagnie de chemin de fer.

M. VAUGHAN: Nous en retirerons le plus possible.

M. NICHOLSON: Relativement au paragraphe qui concerne l'après-guerre, à la page 14...

M. JACKMAN: M. Harris a posé certaines questions au sujet d'autres compagnies des Etats-Unis au sujet de la New England Elevator.

M. VAUGHAN: Je crois que M. Cooper a dit que la façon de procéder avait été exactement la même dans tous les cas.

M. HARRIS: Avant d'en finir, pourrait-on répondre à nos questions sur la New England Elevator Company, la Portland Elevator Company et l'affaire Cincinnati?

M. VAUGHAN: Oui, nous allons vous faire un exposé.

M. COOPER: Ces deux compagnies d'élevateurs possédaient des entrepôts à Portland, Maine, qui, on le sait, est desservi par l'Atlantic and St. Lawrence Railroad Company. Après avoir acquis la propriété et la direction de la compagnie Atlantic and St. Lawrence, nous avons, en vue d'unifier les divers éléments constitutifs, déterminer la New England Elevator Company et la Portland Elevator Company à vendre leurs propriétés à l'Atlantic and St. Lawrence, d'après la valeur des propriétés aux livres de ces compagnies. Il s'agit simplement de fusion de trois compagnies séparées en une seule, l'Atlantic and St. Lawrence Railway, avec l'idée de placer tous nos intérêts dans la ligne d'Island Pond à Portland sous l'égide d'une seule compagnie.

M. HARRIS: Peut-être pourriez-vous nous faire un bref exposé de la situation de l'Irondale, Bancroft and Ottawa. Où est-ce dans le rapport?

M. COOPER: Cette compagnie n'existe plus, monsieur Harris. L'Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company était propriétaire du chemin de fer qui relie York River à Howland, Ontario, soit une distance de cinquante et un milles. Ses émissions de capital-actions se chiffraient à \$53,500, dont \$53,000 appartenaient à la Canadian National Railway Company et \$500 à des intérêts minoritaires. Ses obligations hypothécaires à 5 p. 100, en circulation et à échéance le 1er janvier 1935, appartenaient toutes à la Canadian National Railway Company. L'Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company devait, en outre, \$55,725 à la Canadian National Railway Company en frais d'améliorations. En vue de disposer des intérêts minoritaires, on décida de vendre la propriété à la Canadian National Railway Company pour \$505,725, somme suffisante pour acquitter la dette de l'Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company envers la Canadian National Railway Company. Tout comme dans le cas de la Toronto Belt Company, nous avons transféré à la Canadian National Railway Company les propriétés de l'Irondale, Bancroft and Ottawa Company et laissé cette compagnie sans actif, de sorte que les titres des sociétaires minoritaires ne reposent plus sur rien et qu'elles ont disparu.

M. HARRIS: Y a-t-il beaucoup de transport de marchandises sur l'Irondale, Bancroft and Ottawa Company?

M. VAUGHAN: Pas beaucoup.

M. HARRIS: Je croyais que l'on faisait de l'exploitation minière dans cette région.

M. VAUGHAN: On transportait peu de bois d'œuvre.

M. HARRIS: N'y exploitait-on pas des mines de feldspath?

M. VAUGHAN: Il y avait des mines de feldspath, mais elles n'étaient pas très considérables. Le trafic provient des petites scieries.

M. HARRIS: Les mines de diamant noir ne créent-elles pas de transport de marchandises?

M. VAUGHAN: Il n'y a presque pas d'exploitation minière dans cette région, ctuellement. Il y a du feldspath qui arrive par le chemin de fer Central Ontario auquel l'Irondale, Bancroft and Ottawa Company est reliée.

M. NICHOLSON: J'allais poser une question au sujet du paragraphe concernant l'après-guerre. Il y a des vues plutôt pessimistes dans la deuxième phrase qui se lit comme suit:

Il serait imprudent de prédire que le présent fort volume de trafic sera maintenu; la concurrence deviendra plus âpre.

En comparant cette affirmation aux renseignements contenus dans le mémoire adressé au Comité de la restauration et du rétablissement, à la page 689, j'aime à croire que les plans que la compagnie de chemin de fer a élaborés, entraînent des dépenses extraordinaires en immobilisations d'environ \$100,000,000 par année, qui fourniraient du travail pendant 15,000,000 jours-homme, soit une moyenne d'environ 5,000 journées de travail par personne par année. Le président pourrait-il nous dire combien d'employés sont occupés présentement à des travaux de guerre qui cesseront à la fin des hostilités?

M. VAUGHAN: Il est très difficile de dire combien sont occupés à des travaux de guerre et combien sont occupés à des travaux ordinaires.

M. NICHOLSON: A l'exécution de votre programme de munitions?

M. VAUGHAN: Tout ce que je puis vous dire là-dessus, c'est que nous avions 77,000 employés environ avant la guerre et nous en comptons maintenant 101,000.

M. NICHOLSON: Et vous avez promis à quelque 10,000 de vos employés de les reprendre à leur retour?

M. VAUGHAN: Plus que cela, presque deux fois ce nombre.

M. NICHOLSON: 20,000.

M. VAUGHAN: Naturellement, ils remplaceront un grand nombre des employés que nous avons embauchés depuis, si nous ne pouvons pas tous les reprendre.

M. NICHOLSON: Je vois d'après ce mémoire que vous ne pouvez, en tant que compagnie de chemin de fer, d'élaborer de très vastes plans en vue de garantir du travail au 1,000,000 d'employés qui sont actuellement dans les industries de guerre et aux 800,000 personnes qui font partie des forces armées. Ce qui décidera de votre programme, c'est le fait que nous aurons \$8,000,000,000 de revenu national ou non?

M. VAUGHAN: Je crois que bien des choses dépendent du revenu national. Nous aurons, évidemment, une bonne réserve qui sera mise de côté pour l'emploi à un grand nombre d'hommes.

M. NICHOLSON: Mais, 5,000 par année semble être le nombre maximum?

M. JACKMAN: 50,000.

M. NICHOLSON: Oui, très bien, 50,000 hommes, mais c'est en supposant que vous aurez seulement \$30,000,000 en projets automatiquement amortissables, \$40,000,000 en projets désirables, mais qui payent à peine leur coût et \$15,000,000 en projets désirables, mais improductifs. A peu près un tiers de ces 50,000 hommes feraient du travail utile, en admettant que vous ayez un revenu national de \$8,000,000,000?

M. VAUGHAN: On nous a demandé quels étaient les travaux utiles aux chemins de fer que nous pourrions entreprendre, à condition d'avoir les fonds disponibles, et nous avons répondu au meilleur de notre connaissance, à cette époque. Naturellement, cela dépend dans une large mesure du montant et de la provenance des fonds disponibles. Il n'y a pas de doute que les chemins de fer constituent une entreprise à laquelle on pourrait consacrer avantageusement des sommes considérables, parce qu'un chemin de fer n'est jamais terminé. Un chemin de fer peut toujours faire quelque chose pour améliorer ses propriétés et réduire ses frais d'exploitation, ce qu'il ne ferait peut-être pas dans des conditions ordinaires, parce qu'il n'en a pas les moyens.

M. ROEBUCK: Avez-vous encore des terrains de colonisation qui n'ont pas été concédés?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons dans l'Ouest de très vastes terrains qui peuvent encore servir à la colonisation.

M. ROEBUCK: Pouvez-vous nous dire combien d'acres?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas ces données ici, mais je puis vous les procurer. Je crois que la superficie est de 700,000 ou 800,000 acres.

M. ROEBUCK: Ce n'est pas beaucoup.

M. VAUGHAN: Cela est très peu en comparaison de ce que possède le Pacifique Canadien.

M. ROEBUCK: Ces terres sont-elles situées à une distance raisonnable du chemin de fer?

M. VAUGHAN: Oui, une grande partie l'est. Quelques-uns de ces terrains sont bons, mais il y en a davantage qui ne valent guère. Nous avons dans notre service de l'agriculture et de la colonisation un relevé complet de chaque acre de terre ainsi que de sa distance du chemin de fer, de ses particularités et de l'utilisation à laquelle il se prête.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous continuons? Page 16, bilan de l'ensemble du réseau.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il conviendrait en premier lieu de lire les rubriques. D'abord, les placements, total \$1,991,618,000; ensuite le fonds d'amortissement, \$792,000; puis le emploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées, \$4,576,345; fonds pour entretien ultérieur, \$22,000,000; placements dans les filiales, \$38,000,000; autres placements, \$827,000; total des placements, \$2,059,220,000. Le total des disponibilités se chiffre à \$129,299,000, celui des comptes débiteurs à \$37,361,320, et celui des comptes d'ordre à \$10,858,000, ce qui fait \$2,236,740,108 à l'actif du bilan.

Du côté du passif, il y a les actions, \$4,770,000; les dettes à long terme, \$744,000,000; le Dominion du Canada \$554,000,000; les exigibilités, \$54,928,000; les comptes créditeurs, \$30,288,000; les comptes d'ordre, \$116,129,000. Vient ensuite le Dominion du Canada—part de propriétaire, total \$732,295,000, ce qui fait pour le passif un total global égal à celui de l'actif de \$2,236,740,000. Suivent les certificats du contrôleur et des vérificateurs de l'Etat, M. Touche & Company.

M. JACKMAN: Sous la rubrique des placements, vous avez les fonds d'amortissement comprenant les valeurs du réseau au pair et d'autres actifs au prix de revient, qui, je le suppose, correspondent à certains titres d'obligation?

M. COOPER: Oui, il y a là deux émissions, monsieur Jackman. D'après l'émission des obligations à 6 p. 100 de la Canadian Northern, nous sommes tenus de mettre \$250,000 en dépôt chez les fiduciaires à New-York, et ceux-ci ont le droit ou le devoir d'acheter les obligations avec ces fonds, si les obligations tombent au-dessous du pair, mais les obligations à 6 p. 100 garanties par le Dominion ont peu de chances de tomber au-dessous du pair, de sorte qu'il s'agit d'un dépôt à terme fixe. L'autre émission a trait aux obligations de la St. John and Quebec. Le contrat fiduciaire exige qu'un certain montant soit versé, chaque année, à un fonds d'amortissement, et ce montant est actuellement de \$542,000.

M. JACKMAN: Et ces obligations de la St. John ne sont pas garanties?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Quant au fonds pour l'entretien à apporter ultérieurement au matériel, a-t-il été mentionné d'une façon spéciale dans l'état d'exploitation?

M. COOPER: Oui. Nous avons pris sur les frais d'exploitation \$12,850,000 en 1942 et \$11,150,000 en 1943, soit \$24,000,000 dans les deux années. Vous voyez au bilan, sous la rubrique des comptes d'ordre, une réserve pour entretien ultérieur de \$24,000,000. A la fin de l'année, nous avons placé \$22,552,000, et depuis le commencement de l'année, nous avons placé le reste des \$24,000,000.

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

M. SANDERSON: A la page 16, monsieur le président, il y a, sous la rubrique des disponibilités, des dépôts spéciaux qui se chiffrent à \$7,538,398. Qu'est-ce que c'est que cela?

M. COOPER: Ce sont des montants placés dans certains comptes de banque spéciaux pour payer les intérêts échus. De l'autre côté du bilan, sous la rubrique des exigibilités, vous trouverez \$7,279,000 en arriérés d'intérêts. Evidemment, la majeure partie de ces intérêts est échéable le 1er janvier, et le compte de l'actif auquel l'honorable député a fait allusion, est le montant qui a été mis de côté pour payer les intérêts dont j'ai parlé.

M. JACKMAN: Vous prenez le 1er janvier 1944 comme date de l'échéance?

	ACTIF		
Placements:			
Immobilisations en voie et matériel.....	\$1,922,473,373.98		
Améliorations aux propriétés louées.....	2,981,299.66		
Propriétés diverses.....	66,163,602.23		
	<hr/>	\$1,991,618,275.87	
Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair.....	437,751.80		
Autres actifs au prix de revient.....	354,327.78		
	<hr/>	792,079.58	
Remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 1,966,500.00		
Autres actifs au prix de revient.....	2,609,845.78		
	<hr/>	4,576,345.78	
Fonds pour entretien ultérieur.....		22,552,000.00	
Placements dans des filiales.....		38,855,047.36	
Autres placements:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 211,000.00		
Autres actifs au prix de revient.....	616,053.86		
	<hr/>	827,053.86	
			\$2,059,220,802.45
Disponibilités:			
En caisse.....	\$ 15,391,404.37		
Dépôts spéciaux.....	7,538,398.33		
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs.....	17,498,419.75		
Divers comptes à recevoir.....	20,117,599.08		
Matériaux et approvisionnements.....	53,963,978.15		
Intérêts et dividendes à recevoir.....	454,876.60		
Loyers à recevoir.....	321,379.70		
Divers.....	14,013,862.48		
	<hr/>		129,299,918.46
Comptes débiteurs:			
Avance au fonds d'exploitation.....	\$ 250,097.49		
Fonds d'assurances:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 10,613,062.06		
Autres actifs au prix de revient.....	1,616,474.35		
	<hr/>	12,229,536.41	
Fonds de la pension contractuelle.....		21,088,000.00	
Divers.....		3,793,686.47	
	<hr/>		37,361,320.37
Comptes d'ordre:			
Loyers payés d'avance.....	\$ 162,052.40		
Escompte sur la dette consolidée.....	7,822,564.95		
Divers.....	2,873,449.81		
	<hr/>		10,858,067.16
			<hr/>
			\$2,236,740,108.44
			<hr/>

31 DÉCEMBRE 1943

## DU RÉSEAU

## PASSIF

Actions:			
Actions de filiales en circulation.....	\$		4,770,140.00
Dette à long terme:			
Dette consolidée non échue:			
Entre les mains du public.....	\$	731,004,158.74	
A titre de placement dans des fonds spéciaux.....		13,228,313.86	
			744,232,472.60
Dominion du Canada (comptes traités comme actif dans les Comptes publics du Canada):			
Emprunts.....	\$	537,323,765.07	
Chemins de fer de l'État—fonds de roulement.....		16,771,980.54	
			554,095,745.61
Exigibilités:			
Reliquats à payer, trafic et service des wagons—crédit.....	\$	11,319,878.86	
Comptes apurés et salaires à payer.....		13,445,282.04	
Divers comptes à payer.....		5,093,371.32	
Arriérés d'intérêts.....		7,279,233.38	
Intérêts courus et non échus.....		6,480,976.02	
Loyers courus et non échus.....		204,178.12	
Impôts courus.....		4,261,958.82	
Diverses.....		6,843,540.51	
			54,928,419.07
Comptes créditeurs:			
Réserve pour la pension contractuelle.....	\$	21,607,000.00	
Autres.....		8,681,332.64	
			30,288,332.64
Comptes d'ordre:			
Réserve pour assurances.....	\$	12,229,536.41	
Réserve pour dépréciation—lignes canadiennes—matériel seulement.....		39,327,563.21	
Réserve pour dépréciation—lignes aux E.-U.—voies et matériel..		19,061,696.72	
Réserve pour entretien ultérieur.....		24,000,000.00	
Autres réserves.....		7,653,648.36	
Autres comptes d'ordre.....		13,857,119.27	
			116,129,563.97
Dominion du Canada—Part de Propriétaire (voir note)			
Représentée par:			
1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	\$	18,000,000.00	
5,000,000 d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....		336,680,462.71	
Immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'État.....		377,614,971.84	
			732,295,434.55
Passifs éventuels: les importants passifs éventuels tels qu'ils figurent aux états annexés.			
			<u>\$2,236,740,108.44</u>

NOTE.—La Part de propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, comme en font foi les Comptes publics du Canada conformément à la loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

T. H. COOPER,  
Contrôleur.

## CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1943, et sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1943, et que l'état des revenus relatif à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1943 est dressé correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

10 mars 1944.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Sous la rubrique des comptes débiteurs, fonds d'assurances, autres actifs au prix de revient, figure la somme de \$1,616,474. Je crois que vous avez dit, l'an dernier, qu'il y avait des obligations municipales ou provinciales dans ce fonds. En est-il ainsi?

M. COOPER: Il y a des obligations fédérales et provinciales dans ce fonds, et je crois qu'il comprend aussi quelques obligations municipales.

M. JACKMAN: N'avez-vous pas pour principe actuellement de n'acheter que des obligations de l'Etat ou des obligations garanties par l'Etat pour ce fonds?

M. COOPER: Nous n'y sommes pas astreints, mais je crois que nous n'achetons en ce moment que des obligations de la victoire; nous avons cependant acheté des obligations de chemin de fer, comme vous le voyez. Nous avons pour \$10,000,000 en titres de chemin de fer. Nous avons acheté nos propres titres lorsque le prix courant était avantageux.

Le VICE-PRÉSIDENT: D'autres questions? Nous passons alors à la page suivante, Dominion du Canada—Part de propriétaires:

DOMINION DU CANADA—PART DE PROPRIÉTAIRE

	Solde au 31 déc. 1942		Transactions en 1943		Solde au 31 déc. 1943	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Capital-actions, Canadian National Railway Company	18,000,000.00				18,000,000.00	
Capital-actions, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	298,842,882.17					
Transactions du réseau National durant l'année 1943:—						
Surplus des recettes d'après l'état des revenus.....			35,639,412.23			
Gain de capital sur rapatriement de titres.....			2,430,284.25			
Perte de capital sur l'abandon du tronçon de voie de marchandises de Regina.....			232,115.94			
			37,837,580.54		336,680,462.71	
Immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'Etat.....	377,885,131.95					
Cessions de propriétés à divers ministères au prix de revient.....			270,160.11		377,614,971.84	
	694,728,014.12		37,567,420.43		732,295,434.55	

M. VAUGHAN: En ce qui concerne le passif du bilan qui se trouve à la page précédente, ceci présente un solde de \$694,728,014.12 au 31 décembre 1942; des transactions se chiffrant pour l'année à \$37,567,420.43; et un total de \$732,295,434.55 au 31 décembre 1943.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser? Si non, passons-nous à la page suivante, recettes d'exploitation?

M. JACKMAN: N'y a-t-il rien à dire au sujet du dernier compte de cette part de propriétaire—"Cessions de propriétés à divers ministères au prix de revient, \$270,160.11 en 1943"?

M. COOPER: De temps à autre, des propriétés qui sont sous la régie du ministère des Chemins de fer sont cédés au ministère des Travaux publics ou à d'autres ministères, et nous transférons le montant auquel elles sont portées. En 1943, par exemple, un quai, à Mulgrave, a été transféré des comptes du chemin de fer au ministère des Travaux publics. Cela se chiffrait dans nos comptes à \$20,190. Je puis vous en donner les détails, si vous le désirez.

M. JACKMAN: Le gouvernement paye toujours le prix primitif dans ces transactions?

M. COOPER: Pas en réalité. C'est simplement parce qu'il y a dans les comptes publics certaines divisions de l'actif. Certaines choses sont sous la rubrique des travaux publics. Les bureaux de poste, par exemple, rentrent, je suppose, dans les travaux publics. Les chemins de fer de l'Etat relèvent du ministère des Transports. Si les travaux publics ont besoin d'une propriété qui est sous la dépendance des chemins de fer, il faut faire un transfert dans les comptes publics. Les comptes publics indiquent les placements des chemins de fer et des canaux, et nous devons faire un transfert correspondant à celui qui est effectué dans les comptes publics. Il s'agit tout simplement du transport d'une propriété de l'Etat d'un ministère du gouvernement à un autre ministère du gouvernement, au prix de revient.

M. ROEBUCK: Je crois que la John Inglis a pris possession d'un certain nombre de propriétés des chemins de fer, si vous vous en souvenez.

M. COOPER: Nous n'effectuons pas de transfert entre les chemins de fer et les intérêts privés.

M. ROEBUCK: Mais il s'agit d'une compagnie de l'Etat.

M. COOPER: Je ne sais pas ce que l'on a fait dans le cas de la John Inglis. Nous ne nous occupons que des transferts entre les ministères du gouvernement.

M. VAUGHAN: Ceci concerne les anciens chemins de fer de l'Etat qui appartiennent à la Couronne.

M. ROEBUCK: Ah oui.

M. COOPER: N'est-ce pas clair?

M. JACKMAN: Vous ne parlez que des compagnies du réseau?

M. VAUGHAN: Je parle de l'ancien chemin de fer Intercolonial. C'est encore une compagnie de la Couronne, quoi qu'elle soit comprise pour fins d'exploitation dans les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Pour ce qui est du cas cité par M. Roebuck, je suppose que l'usine John Inglis, qui fabriquait des mitrailleuses Bren, est construite sur une voie d'évitement du C.-N. et que l'emplacement que l'usine occupe appartient à la Couronne, au ministère des Munitions et approvisionnements ou à un autre ministère? Est-ce que le réseau a vendu cette propriété à un ministère du gouvernement?

M. COOPER: Quel est ce ministère?

M. JACKMAN: Je ne le relève pas ici, mais M. Roebuck en a parlé.

M. ROEBUCK: Cela m'est tout simplement venu à l'idée.

M. COOPER: Il n'y a pas de propriété des chemins de fer de l'Etat à Toronto. Les chemins de fer de l'Etat n'ont jamais passé par Toronto.

M. VAUGHAN: Il s'agit peut-être de l'ancien Grand Tronc.

M. JACKMAN: Celui-ci fait partie du réseau.

M. COOPER: Si le Grand Tronc ou les chemins de fer Nationaux du Canada vendaient des propriétés, nous réduirions notre compte de placement.

M. JACKMAN: Vous les débitez au prix que vous comptez aux compagnies privées?

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: Nous prenons le prix courant.

L'hon. M. MICHAUD: Voulez-vous avoir les détails de ces transferts? A Mulgrave, un quai a été cédé au ministère des Travaux publics pour \$20,000; à North Sydney, un autre quai a été cédé au ministère des Travaux publics pour \$195,000; à Alberton, Ile du Prince-Edouard, un autre quai a été cédé au ministère des Travaux publics pour \$10,000; à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, un quai a été cédé au ministère de la Défense nationale pour \$44,000; et à

Pictou, Nouvelle-Ecosse, un terrain a été cédé au ministère des Munitions et approvisionnements pour \$148. Il n'y a pas de transactions au comptant. Il s'agit simplement de propriétés appartenant aux anciens chemins de fer de l'Etat et à l'ancien chemin de fer Intercolonial, qui ont été cédées au ministère des Travaux publics parce que celui-ci doit s'occuper de leur entretien et qu'il en est responsable sous ce rapport. Voilà pourquoi on en a effectué le transfert.

M. JACKMAN: Je vois sous la rubrique des recettes d'exploitation, à la page 19...

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que nous passons aux recettes d'exploitation? Y a-t-il des questions à ce sujet?

## RECETTES D'EXPLOITATION

	1943	1942
Marchandises.....	\$320,758,860.87	\$284,427,334.25
Réduction des taux dans les Provinces Maritimes.....	4,140,862.77	4,034,861.04
Voyageurs.....	66,891,033.94	48,297,257.89
Bagages.....	130,045.98	117,175.53
Wagons-lits.....	4,177,870.17	2,952,807.96
Wagons-salons.....	217,126.00	285,926.35
Postes.....	4,047,893.92	3,967,352.40
Agence de messageries.....	630,036.91	492,511.29
Messageries.....	16,860,746.10	13,010,214.49
Autres trains de voyageurs.....	14,079.88	15,947.45
Lait.....	432,293.55	327,131.84
Aiguillage.....	3,092,258.36	2,884,872.48
Transbordements par eau.....	137,498.71	133,677.23
Wagons-restaurants et buffets.....	4,711,769.37	3,133,256.51
Restaurants.....	131,986.46	22,612.05
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	432,043.30	298,421.28
Consigne.....	149,151.84	89,558.56
Emmagasinage—Marchandises.....	97,879.32	123,437.22
Emmagasinage—Bagages.....	80,652.28	48,872.07
Surestarie.....	2,442,762.99	1,772,752.18
Commissions des télégraphes (E.-U.).....	14,096.83	12,162.10
Télégraphes commerciaux.....	7,089,378.82	5,910,065.10
Élévateurs à grain.....	530,487.67	528,267.38
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	633,436.54	566,689.71
Divers.....	2,162,239.27	1,753,320.73
Exploitations en commun—Crédit.....	713,175.05	570,939.88
Exploitations en commun—Débit.....	103,712.32	122,881.51
	<u>\$440,615,954.58</u>	<u>\$375,654,543.40</u>

M. JACKMAN: Je vous prie de ne pas me faire aller plus lentement, monsieur le président. Les recettes des postes sont passées de \$3,967,352.40 à \$4,047,893.92. Vu que vous transportez probablement beaucoup plus de courrier, votre contrat avec la poste ne vous donne-t-il pas droit à une plus grande part de l'affranchissement?

M. VAUGHAN: Ce sont là les chiffres, monsieur Jackman, mais il n'y a pas de doute que les Lignes aériennes Trans-Canada nous ont enlevé une certaine quantité de courrier.

M. NICHOLSON: Vous ne pouvez pas avoir le drap et l'argent.

M. WALTON: Le service postal des chemins de fer n'a pas été beaucoup plus considérable en 1943 qu'en 1942.

M. VAUGHAN: Il n'y a eu que très peu de différence en ce qui concerne le service du courrier.

M. JACKMAN: Vraiment?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Cela dépend-il de quelque particularité du contrat?

M. WALTON: Non. C'est une question de volume.

M. NICHOLSON: Je constate que les recettes des wagons-lits ont augmenté d'environ 40 p. 100. Pouvez-vous nous donner les chiffres des années qui ont précédé 1942?

M. ROEBUCK: Les recettes des wagons-salons ont considérablement diminué.

M. NICHOLSON: La plupart de ces wagons ont été supprimés.

L'hon. M. MICHAUD: Maintenant, les gens se couchent au lieu de rester assis.

M. NICHOLSON: Est-ce que vous faites de l'argent avec vos wagons-lits? Pouvez-vous me donner ce renseignement?

M. VAUGHAN: Tout dépend de la façon dont on calcule cela. Le rapport montre que nous faisons de l'argent avec nos wagons-lits, et je le crois. Cela dépend du chiffre d'intérêt sur coût et du taux de dépréciation que vous adoptez, et ainsi de suite.

M. NICHOLSON: Pourriez-vous construire des wagons-lits, mettre en service des trains ordinaires avec wagons-lits et faire de l'argent aux tarifs actuels?

M. VAUGHAN: Je le crois, si les wagons étaient remplis.

M. NICHOLSON: S'ils ne l'étaient qu'à moitié?

M. VAUGHAN: J'en doute. Vous voyez à la page 19 que les recettes d'exploitation des wagons-lits se chiffrent pour 1943 à \$4,117,870.17. A la page 21, sous la rubrique du transport, vous voyez que les frais d'exploitation de ces wagons-lits s'élèvent à \$1,762,137.90. Cela, disons-le, ne comprend pas les frais de réparation des wagons, qui sont tous débités aux réparations. De sorte que c'est difficile à calculer.

M. NICHOLSON: Cela comprend-il la traction des wagons-lits?

M. VAUGHAN: Ah! non.

M. NICHOLSON: Il s'agit là de frais, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Cela entre dans nos recettes des voyageurs.

M. WALTON: Il est assez difficile de séparer les frais de traction de toutes les diverses sortes de wagons.

M. VAUGHAN: Oui. Il faut prendre cela en bloc.

M. NICHOLSON: Comment vos tarifs soutiennent-ils la comparaison avec ceux des Etats-Unis? Il me semble qu'ils sont moins élevés, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Sur les lignes transcontinentales, ils sont à peu près les mêmes de part et d'autre. Je crois qu'il y a peu de différence entre les tarifs américains et les nôtres.

M. NICHOLSON: Vous n'en avez pas les chiffres?

M. VAUGHAN: Non, je ne les ai pas.

M. NICHOLSON: Il me semble que le tarif minimum des wagons-lits est beaucoup plus élevé aux Etats-Unis qu'ici.

M. VAUGHAN: Relativement à la question que vous avez posée, monsieur Nicholson, au sujet des recettes des wagons-lits durant les années précédentes, ces recettes ont été de \$1,315,000 en 1940, de \$1,952,000 en 1941, de \$2,952,000 en 1942 et de \$4,177,000 en 1943.

M. NICHOLSON: Apparemment, elles ont augmenté de plus d'un million par année.

M. VAUGHAN: Oui.

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

M. JACKMAN: Au sujet des frais d'exploitation?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

## FRAIS D'EXPLOITATION

*Entretien de la voie et des constructions*

	1943	1942
Surintendance.....	\$ 3,400,526.42	\$ 3,347,753.82
Entretien de l'infrastructure.....	6,976,895.50	6,304,724.89
Tunnels et passages souterrains.....	50,985.29	101,281.33
Ponts, estacades et ponceaux.....	1,838,391.52	2,386,493.81
Traverses.....	6,190,555.28	5,214,706.04
Rails.....	3,237,902.31	2,944,779.24
Autres matériaux pour la voie.....	2,774,329.90	2,365,972.61
Ballast.....	1,437,333.74	1,204,389.97
Pose de voies et revêtement.....	15,801,141.43	14,117,355.58
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	467,317.50	496,884.09
Stations et bureaux.....	2,201,496.33	2,133,215.05
Edifices sur l'emprise.....	288,416.79	259,663.68
Postes d'alimentation d'eau.....	488,874.36	593,114.87
Postes à combustible.....	258,153.91	276,061.74
Ateliers et remises à locomotives.....	451,188.58	2,873,778.68
Élévateurs à grain.....	44,037.08	350,094.03
Quais et docks.....	249,368.66	214,376.03
Quais pour le charbon et le minerai.....	\$ 33.16	\$ 8,081.38
Lignes des téléphones et télégraphes.....	970,338.59	912,553.50
Télégraphes commerciaux.....	998,103.66	871,689.15
Signaux et enclenchements.....	996,918.24	838,901.73
Usines génératrices.....	8,023.77	7,859.51
Système de transport d'énergie.....	110,311.74	92,022.70
Constructions diverses.....	2,884.36	1,667.78
Dépréciation—Lignes aux Etats-Unis seulement.....	763,317.87	22,817.37
Retraits.....	2,286,928.41	.....
Entretien différé.....	8,150,000.00	4,350,000.00
Machines pour la chaussée.....	467,957.41	422,025.55
Démantèlement.....	111,193.83	.....
Amortissement sur entreprises pour fins de guerre.....	1,005,600.84	1,002,696.17
Petits outils et accessoires.....	777,648.28	727,166.58
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	3,758,971.39	2,220,020.47
Améliorations publiques—Entretien.....	293,874.98	270,057.48
Accidents aux personnes.....	515,272.59	448,736.51
Assurance.....	20,017.20	21,794.90
Impressions et papeterie.....	59,994.41	62,537.71
Autres frais.....	37,349.52	47,634.22
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Débit.....	838,314.80	656,193.83
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Crédit.....	1,570,372.58	1,242,433.63
Droits de passage.....	51,366.39	46,746.79
Services de protection.....	497,466.00	683,122.47
	<u>\$ 67,308,429.46</u>	<u>\$ 57,656,537.63</u>

*Entretien du matériel—*

Surintendance.....	\$ 1,380,610.64	\$ 1,443,653.13
Machines d'atelier.....	1,405,443.40	1,974,094.97
Machines d'usines génératrices.....	65,296.35	172,242.68
Retraits de machinerie.....	280,173.62	.....
Dépréciation de machinerie—Lignes aux Etats-Unis.....	64,968.69	.....
Démantèlement de machines réformées.....	6,017.31	.....
Locomotives à vapeur—Réparations.....	20,520,105.61	19,021,873.12
Autres locomotives—Réparations.....	187,668.43	157,163.82
Wagons à marchandises—Réparations.....	14,406,357.85	13,964,564.74
Voitures de voyageurs—Réparations.....	7,960,260.28	6,732,699.30
Matériel flottant—Réparations.....	400,698.33	262,588.03
Matériel de service—Réparations.....	1,873,455.01	1,659,361.17
Matériel des messageries—Réparations.....	144,423.02	151,491.52
Matériel divers—Réparations.....	116,630.53	105,531.01
Matériel divers—Retraits.....	2,719.28	.....
Démantèlement de matériel réformé.....	64,536.76	56,075.67
Matériel—Dépréciation.....	19,829,613.32	16,974,945.14
Matériel de messageries—Dépréciation.....	156,206.50	.....
Accidents aux personnes.....	433,855.00	325,834.64
Assurances.....	19,028.25	20,143.79
Impressions et papeterie.....	47,004.37	49,239.06
Autres frais.....	11,949.24	14,690.68
Entretien de matériel utilisé en commun, Débit.....	207,565.49	162,569.35
Entretien de matériel utilisé en commun, Crédit.....	218,056.55	208,272.27
Entretien différé—Équipement.....	3,000,000.00	8,500,000.00
	<u>\$ 72,366,530.73</u>	<u>\$ 71,540,489.55</u>

M. JACKMAN: A la dixième ou douzième ligne, les chiffres concernant les ateliers et les remises à locomotives sont de \$2,873,778.68 pour 1942 et de \$451,188.58 pour 1943. Il y a là une forte diminution. Cela doit s'expliquer de quelque façon.

M. VAUGHAN: Il y a une raison à cela.

M. COOPER: Je crois, monsieur Jackman, que c'est plutôt une question de comptabilité. En 1942, nous avions l'intention d'effectuer le retrait des ateliers de Montréal et nous avons débité nos comptes de \$940,000 à cet effet. En 1943, nous avons fait une enquête; nous avons envoyé un ingénieur pour contrôler les retraits à faire, et il a fait rapport qu'il y en avait pour environ \$600,000. Nous avons alors annulé en 1943 l'écriture passée en 1942, de sorte que vous trouvez en 1942 un débit de \$940,000 dans ce compte,—il s'agit de l'atelier de Pointe Saint-Charles,—et en 1943 un crédit de \$940,000. Quant au nouveau débit de \$600,000, il a, par suite de la modification des règlements de comptabilité de l'Interstate Commerce Commission relativement aux frais des retraits de propriétés, été porté au compte "Retraits de voies" qui se chiffre à \$2,286,928.41. Voilà toute l'affaire.

M. JACKMAN: Cela englobe tout?

M. COOPER: Oui.

M. HANSON (*Skeena*): En ce qui concerne les frais d'exploitation des élévateurs à grain, vous avez \$350,094.03 pour 1942 et \$44,037.08 pour 1943. Cela représente une répression sensible. Pourriez-vous me donner des explications à ce sujet?

M. COOPER: Je n'ai pas très bien compris.

M. JACKMAN: Le compte des élévateurs à grain s'est établi à \$350,000 en 1942 et à \$44,000 en 1943.

L'hon. M. MICHAUD: Cela a trait au compte des élévateurs à grain, qui se trouve à peu près au milieu de la page 19.

M. COOPER: En 1942,—le sujet a été discuté ici, l'an dernier. Nous avons débité nos comptes de \$309,000 en 1942 pour le retrait de l'élévateur de Portland. Il n'y a pas de débit correspondant pour cette année-ci.

M. NICHOLSON: Vous avez supprimé un bon nombre des wagons-salons. Les avez-vous transformés en wagons de voyageurs? Qu'est-ce que vous en avez fait?

M. VAUGHAN: Une grande partie de ces wagons-salons ont été accommodés à d'autres usages.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur cette page? Est-ce que nous passons à la suivante?

M. ROEBUCK: Que veut dire l'expression "Retraits de voies"? Il n'y a aucun montant à cet effet pour 1942 et on y voit \$2,286,928.41 pour 1943. Vient ensuite immédiatement après le compte de l'entretien ultérieur, dont le montant a doublé. Il y a sûrement une explication à cela.

M. COOPER: En 1943, une modification a été apportée aux règlements de comptabilité de l'Interstate Commerce Commission. Auparavant, les pertes relatives aux retraits et aux remplacements de propriété étaient débitées aux comptes de l'entretien général. Mais, en 1943, la Commission nous a demandé de réunir toutes ces pertes en un seul compte, et nous avons créé un nouveau compte où sont portés tous les postes de ce genre. Voilà l'explication.

## FRAIS D'EXPLOITATION (Suite)

*Circulation—*

Surintendance.....	\$ 1,972,998.40	\$ 1,890,285.07
Agences extérieures.....	2,624,847.08	2,470,681.25
Publicité.....	381,445.84	361,231.53
Associations de circulation.....	105,822.89	107,300.71
Impressions et papeterie.....	291,048.74	292,186.41
Autres frais.....	17.52	615.69
Bureau industriel.....	95,089.70	87,558.02
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....	175,810.04	182,477.97
	<u>\$ 5,647,080.21</u>	<u>\$ 5,392,336.65</u>

*Transport—*

Surintendance.....	\$ 3,510,848.32	\$ 3,517,511.59
Ordonnance des trains.....	2,034,611.77	1,887,968.29
Personnel des stations.....	21,028,176.95	19,057,298.39
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestarie.....	90,708.24	90,211.44
Fournitures et frais des stations.....	1,600,008.13	1,488,617.01
Chefs et commis de gares.....	4,141,427.14	3,519,878.51
Conducteurs et serre-freins des gares.....	7,869,756.38	7,084,554.33
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	789,635.34	689,892.34
Conducteurs de locomotives des gares.....	5,145,431.14	4,660,449.24
Wattmen des gares.....	430,985.09	352,325.02
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	6,297,106.30	5,164,506.94
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite.....	9,632.05	9,628.33
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	101,380.03	72,949.02
Eau pour locomotives de manœuvre.....	198,213.39	183,882.53
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre.....	80,672.60	75,723.31
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....	49,464.72	42,122.12
Frais des remises à locomotives—Gares.....	1,771,962.44	1,470,367.98
Fournitures et frais de gares.....	166,628.40	156,618.84
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit.....	1,558,270.73	1,354,427.58
Exploitation en commun des gares et terminus—Crédit.....	1,965,670.87	1,873,925.67
Mécaniciens des trains.....	14,612,370.91	13,456,416.11
Wattmen des trains.....	114,602.84	112,922.87
Combustible pour locomotives des trains.....	33,447,645.27	27,712,029.98
Force motrice pour trains—Produite.....	17,916.08	12,360.89
Force motrice pour trains—Achetée.....	58,537.43	38,202.57
Eau pour locomotives des trains.....	1,279,597.99	1,183,171.34
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	540,069.96	483,470.42
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	284,984.01	235,993.03
Frais des remises à locomotives des trains.....	5,152,917.65	4,394,091.64
Employés des trains.....	16,250,269.83	14,941,560.21
Fournitures et frais des trains.....	9,839,359.66	8,063,339.47
Exploitation des wagons-lits.....	1,762,137.90	1,495,983.62
Manœuvre des signaux et enclenchements.....	519,634.20	471,830.46
Protection des passages à niveau.....	764,211.32	711,091.44
Exploitation des ponts mobiles.....	121,717.82	119,177.70
Exploitation des télégraphes et téléphones.....	389,983.62	357,470.56
Télégraphes commerciaux.....	4,721,131.28	4,442,485.42
Exploitation du matériel flottant.....	1,152,710.36	1,025,644.50
Service des messageries.....	7,742,672.35	6,498,139.59
Impressions et papeterie.....	650,390.99	597,244.11
Autres frais.....	1,139,639.79	1,000,282.34
Exploitation en commun des voies et propriétés—Débit.....	743,402.61	719,103.42
Exploitation en commun des voies et propriétés—Crédit.....	492,321.93	478,661.78
Assurance.....	11,645.86	11,656.56
Déblayage des accidents.....	556,223.80	384,231.96
Dommmages à la propriété.....	68,201.67	80,822.68
Dommmages aux bestiaux sur l'emprise.....	76,953.33	56,388.15
Pertes et dommages—Marchandises.....	1,412,664.81	1,001,152.72
Pertes et dommages—Bagages.....	13,682.08	7,987.02
Accidents aux personnes.....	1,615,246.55	1,466,962.68
	<u>\$159,477,448.33</u>	<u>\$139,607,558.82</u>

*Divers—*

Service des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 4,897,656.95	\$ 3,746,868.66
Restaurants.....	138,501.21	21,924.36
Élévateurs à grain.....	305,397.73	196,159.47
Autres exploitations.....	38,860.86	37,900.12
	<u>\$ 5,380,416.75</u>	<u>\$ 4,002,852.61</u>

## FRAIS D'EXPLOITATION (Suite et fin)

<i>Généraux—</i>		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 473,179.16	\$ 464,452.27
Appointements et frais du personnel subalterne.....	5,607,560.78	4,419,955.96
Fournitures et frais du bureau-chef.....	292,898.58	263,866.64
Contentieux.....	339,984.73	344,478.99
Service des secours.....	27,500.00	27,500.00
Pensions.....	7,083,929.75	4,859,896.18
Impressions et papeterie.....	203,924.51	162,232.43
Frais d'évaluation.....	14,237.01	12,251.56
Autres frais.....	222,827.27	222,381.03
Propriétés en commun, générales, Débit.....	40,909.03	36,946.59
Propriétés en commun, générales, Crédit.....	11,186.80	15,062.19
	<u>\$ 14,295,764.02</u>	<u>\$ 10,798,899.46</u>

Le PRÉSIDENT: Page 22, Immobilisations, Déboursés en 1943; avez-vous des questions à poser?

## IMMOBILISATIONS

## Déboursés en 1943

<i>Voie:</i>		
Travaux au terminus de Montréal, Chap. 12, 1929.....	\$ 258,454.07	
Rails et boulons.....	373,274.60	
Sellettes et ancrés.....	577,607.56	
Ballast.....	167,979.84	
Fossés, drainage et égouts.....	60,318.74	
Grandes gares de marchandises.....	262,409.58	
Grandes gares de voyageurs.....	117,489.75	
Voies d'évitement et de triage.....	909,562.59	
Appareils de construction de chaussées.....	206,262.95	
Ponts, estacades et ponceaux.....	349,630.86	
Protection des passages à niveau et souterrains.....	75,175.37	
Stations et abords.....	333,813.46	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	317,296.04	
Signaux et enclenchements.....	898,141.21	
Télégraphes—Chemin de fer.....	45,819.34	
Télégraphes—Commerciaux.....	374,023.89	
Répartitions pour améliorations publiques.....	50,667.53	
Terrains.....	88,524.53	
Autres additions et améliorations.....	162,101.90	
	<u>\$ 5,451,504.75</u>	
<i>Matériel:</i>		
Construction ou acquisition de matériel roulant.....	\$ 19,148,543.65	
Réformes de matériel roulant.....	1,454,181.00	
Améliorations générales au matériel roulant.....	20,773.03	
Transferts et transformations de matériel.....	72,456.63	
Matériel des messageries et divers.....	41,752.02	
	<u>17,829,344.33</u>	
Hôtels.....		4,897.93
Propriétés exploitées séparément.....		47,342.53
		<u>52,240.46</u>
Dépenses nettes pour additions et améliorations.....		<u>\$ 23,333,089.54</u>
Solde au 1er janvier 1943.....	\$1,960,812,337.81	
Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année.....	\$23,333,089.54	
Achat de l'Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.....	8,480,700.00	
Règlement au sujet du transfert à la Canadian National Railway Company des propriétés ferroviaires de la Toronto Belt Line Railway Company et de la Irondale Bancroft and Ottawa Railway Company.....	17,100.00	
Transferts entre les comptes du bilan de propriétés données au chemin de fer.....	488,475.43	
Abandon du tronçon de voie de marchandises de Regina.....	232,115.94	
Cessions de propriétés à divers ministères au prix de revient.....	270,160.11	
	<u>30,805,938.06</u>	
Solde au 31 décembre 1943.....	<u>\$1,991,618,275.87</u>	

## DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1943	Intérêts cours 1943
<b>GARANTIES PAR L'ÉTAT:</b>					
5% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.....	1875 à 1883	Perpétuelles	\$ 1,566,288.00	\$ 74,185.48
5% G.W. Perp. Debtr. Stock and Bonds	G.T.R.....	1858 à 1876	Perpétuelles	1,002,582.00	46,730.79
4% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.....	1883 à 1918	Perpétuelles	7,228,143.67	296,198.54
4% Nor. Rly. Perpetual Debtr. Stock..	G.T.R.....	Jul. 31, 1884	Perpétuelles	38,529.40	1,166.63
3% 1st. Mortgage Bonds.....	G.T.P.....	Jul. 1, 1905	Jan. 1, 1962	26,465,130.00	793,953.90
4% Sterling Bonds.....	G.T.P.....	Jul. 1, 1914	Jan. 1, 1962	7,999,074.00	319,962.96
3% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor.....	Jul. 29, 1903	Jul. 10, 1953	1,204,339.39	32,853.23
3 1/2% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor.....	Mars 1, 1910	Jul. 20, 1958	5,647,653.49	197,533.97
3 1/2% Sinking Fund Debenture Bonds..	Can. Nor.....	Jul. 1, 1921	Jul. 1, 1946	23,754,000.00	1,544,010.00
3 1/2% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.A.....	Mars 22, 1911	Mai 4, 1960	551,505.27	18,715.31
3 1/2% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	C.N.O.....	Dec. 8, 1911	Mai 19, 1961	4,034,179.54	136,495.59
5% 30 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Fév. 1, 1924	Fév. 1, 1954	50,000,000.00	2,500,000.00
4 1/2% 30 Year Guaranteed Fold Bonds..	Can. Nat.....	Jul. 1, 1927	Jul. 1, 1957	64,136,000.00	2,886,120.00
5% 50 Year Guaranteed Gold Bonds..	Can. Nat.....	Jul. 1, 1929	Jul. 1, 1969	56,704,000.00	2,835,200.00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds..	Can. Nat.....	Oct. 1, 1929	Oct. 1, 1969	57,728,500.00	2,886,383.58
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds..	Can. Nat.....	Fév. 1, 1930	Fév. 1, 1970	17,338,000.00	866,900.00
4 1/2% 25 Year Guaranteed Gold Bonds..	Can. Nat.....	Jun 15, 1930	Jun 15, 1955	48,503,000.00	2,303,277.31
4 1/2% 25 Year Guaranteed Gold Bonds..	Can. Nat.....	Fév. 1, 1931	Fév. 1, 1956	67,368,000.00	3,031,560.00
4 1/2% 20 Year Guaranteed Gold Bonds..	Can. Nat.....	Sept. 1, 1931	Sept. 1, 1951	48,022,000.00	2,160,990.00
3% 16 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Dec. 15, 1934	Dec. 15, 1950	20,500,000.00	615,000.00
3% 9 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Mai 1, 1935	Mai 1, 1944	35,000,000.00	1,050,000.00
3% 17 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Fév. 15, 1936	Fév. 15, 1953	25,000,000.00	750,000.00
2 1/2% 7 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1944	15,500,000.00	348,750.00
3% 15 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1952	20,000,000.00	600,000.00
3% 13 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Dec. 15, 1937	Dec. 15, 1950	30,000,000.00	900,000.00
2 1/2% 7 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1946	15,000,000.00	337,500.00
3% 20 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.....	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1959	35,000,000.00	1,050,000.00
Total des émissions garanties par l'État.....				\$ 685,290,924.76	\$ 28,583,487.29
<b>GARANTIES PAR LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK:</b>					
4% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	St. J. & Q.....	Mai 14, 1912	Jun 1, 1962	\$ 648,470.73	\$ 25,586.81
<b>GARANTIES PAR LA PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE:</b>					
4% 1st. Mortgage Debenture Stock.....	C.N.P.....	Nov. 16, 1911	Avril 2, 1950	971,785.73	35,310.36
4 1/2% Terminal Debenture Stock.....	C.N.P.....	1913 et 1914	Avril 2, 1950	1,165,819.74	51,044.01
Total des émissions garanties par les provinces.....				\$ 2,786,056.20	\$ 111,941.18
<b>ÉMISSIONS EQUIPMENT TRUST:</b>					
5% Série "K".....	Can. Nat.....	Mai 1, 1929	Sér. 1, 5, '44	\$ 1,200,000.00	\$ 80,000.00
5% "G.T.W.".....	G.T.W.....	Dec. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	276,000.00	27,281.80
5% "C.V.R.".....	G.T.W.....	Dec. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	41,000.00	4,241.39
5% "C.V.R.".....	C.V.R.....	Dec. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	72,000.00	7,326.67
4 1/2% "L".....	Can. Nat.....	Jun 1, 1930	Sér. 1, 6, '45	2,100,000.00	114,187.50
2 1/2% "O".....	Can. Nat.....	août 1, 1937	Sér. 1, 8, '47	5,720,000.00	163,854.17
2 1/2% "P".....	Can. Nat.....	Sept. 15, 1938	Sér. 15, 9, '53	5,100,000.00	149,989.58
2 1/2% "Q".....	Can. Nat.....	Jul. 1, 1939	Sér. 1, 7, '49	3,900,000.00	105,625.00
2 1/2% "G.T.W.".....	G.T.W.....	Jun 1, 1941	Sér. 1, 6, '51	4,267,000.00	116,715.00
Total de ces émissions.....				\$ 22,676,000.00	\$ 768,681.11
<b>AUTRES ÉMISSIONS:</b>					
4% Canada Atlantic 1st. Mtge. Bonds..	G.T.R.....	Jan. 1, 1905	Jan. 1, 1955	9,962,028.00	398,081.46
6% Northern Railway 3rd. Pref. Bonds..	G.T.R.....	1868	Perpétuelles	2,433.33	146.00
4% 1st. Mortgage Bonds.....	Pem. Sou.....	Sept. 1, 1906	Sept. 1, 1956	150,000.00	6,000.00
4% 2nd. Mtge. Bonds, Prairie "A".....	G.P.T.....	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,586,680.00	143,476.92
4% 2nd. Mtge. Bonds, Mountain "B".....	G.P.T.....	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,167,748.00	126,372.06
4% 1st. Mtge. Bonds "Lake Superior".....	G.T.P.....	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	2,155,896.00	86,188.98
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	Can. Nor.....	1903 à 1912	Perpétuelles	4,190,964.07	151,741.00
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.O.....	Jun 21, 1909	Perpétuelles	972,997.53	36,923.02
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.....	Oct. 1906	Perpétuelles	470,212.46	17,892.04
4% 1st. Mtge. Perp. Debenture Stock.....	Q.&L.St.J.....	Jun 1, 1912	Perpétuelles	315,272.40	12,506.42
4% 1st. Mortgage Bonds.....	G.T.W.....	Nov. 30, 1900	Jul. 1, 1950	6,551,372.00	262,295.84
4 1/2% 1st. Mortgage Series "A" Bonds..	G.T.W.....	Jan. 1, 1930	Jan. 1, 1980	400,000.00	18,000.00
4% Indebtedness of S.S. & C.Co.....	C.V.R.....	août 27, 1958	Indéterminées	155,865.25	6,234.61
4% 1st. Mortgage Gold Bonds.....	M. & P.L.....	Oct. 1, 1900	Oct. 1, 1950	200,000.00	8,000.00
5% Indebtedness to Province of N.B.....	Can. Nat.....	Sept. 3, 1929	Diverses	1,198,022.60	59,901.13
Intérêts sur valeurs à échéance durant 1943.....					200,327.26
Total de ces émissions.....				\$ 33,479,491.64	\$ 1,534,086.74
Total des dettes détenues par le public (y compris \$13,228,313.86 de valeurs au pair gardées aux fonds et comptes spéciaux), conformes au bilan.....				\$ 744,232,472.60	\$ 30,998,106.32

Ces obligations sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change. Cette liste ne comprend pas les valeurs dans le trésor du Réseau, ni celles détenues par le Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada, ni celles détenues par le Gouvernement du Dominion en garantie collatérale.

M. EMMERSON: Et le compte des travaux au terminus de Montréal? Je vois qu'il y a là un déboursé de \$258,000.

M. VAUGHAN: C'est le montant qui a été dépensé en 1943 pour le nouveau terminus.

M. NICHOLSON: Combien dépenserez-vous à l'avenir? Quel est le montant prévu pour l'année prochaine?

M. VAUGHAN: Le compte de 1944 se chiffre à \$313,000.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à la dette consolidée-principal et intérêts.

M. HANSON (*Skeena*): Est-ce que d'autres mesures ont été prises relativement au remboursement des obligations perpétuelles à intérêts élevés?

M. VAUGHAN: Un très grand nombre de ces remboursements ont porté sur des valeurs faisant l'objet de l'ordonnance de dévolution. Plusieurs ont été remboursés—vous en souvenez-vous, monsieur Cooper? Je crois que nous avons cela ici quelque part. Cela représentait une grosse somme d'argent. Une grande partie des remboursements ont été effectués de cette façon.

M. McCULLOCH: Je suppose que vous avez d'abord remboursé les obligations à 5 et 6 p. 100?

M. VAUGHAN: Nous essayons de nous débarrasser aussi rapidement que possible de tous les titres à taux d'intérêts élevé.

M. COOPER: En ce qui concerne le rapatriement des titres, je dois dire que nous avons remboursé pour \$19,216,000 d'obligations perpétuelles 5 p. 100 du Grand Trunk; pour \$12,249,000 d'obligations perpétuelles 5 p. 100 de la Great Western; pour \$112,610,000 d'obligations perpétuelles 4 p. 100 du Grand Trunk; pour \$1,460,000 d'obligations perpétuelles 4 p. 100 de la Northern Railway; et pour \$60,833,000 d'obligations perpétuelles garanties 4 p. 100 du Grand Trunk.

M. McCULLOCH: Est-ce qu'il y eut de ces remboursements en 1943?

M. COOPER: Oui, une petite quantité de titres ont été remboursés en 1943, mais la plupart des opérations de rapatriement ont eu lieu en 1942. Quelques-unes des obligations ont été remboursées en 1943 et quelques-unes le seront aussi en 1944. Certains de ces titres ne tombent pas sous le coup de l'ordonnance de dévolution du Royaume-Uni; une personne qui habite le sud de l'Irlande, par exemple, n'est pas sujette à une ordonnance rendue par le gouvernement du Royaume-Uni, et il n'y a pas moyen de racheter ces obligations, excepté par voie de négociations.

Le PRÉSIDENT:

#### PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

(Entrés à l'actif des Comptes Publics)

	Montant en cours au 31 déc. 1943	Intérêts courus 1943
Avances à 3½%, Loi de remboursement, 1938.....	\$ 69,418,415.43	\$ 2,498,071.45
Avances à 2½%, Loi de remboursement, 1938.....	24,689,392.53	493,787.86
Avances à 3½%, pour le rapatriement des obligations du G.T.R.....	106,949,109.26	3,729,211.56
Avances à 3½%, pour le rapatriement d'autres titres du chemin de fer...	281,808,025.51	9,837,494.75
Prêts à 3%, pour achat de matériel (1936) (Remboursables 1938-1950)...	3,620,211.59	113,131.62
Prêts à 3½%, pour achat de matériel (1940) (Remboursables 1941-1955)...	11,903,619.82	426,899.69
Prêts à 3½%, pour achat de matériel (1941) (Remboursables 1943-1957)...	19,356,880.11	633,039.89
Prêts pour achat de matériel (1943) (Remboursables 1945-1959).....	5,671,111.11	43,351.95
Prêts temporaires à 3½% pour capital d'exploitation.....	13,906,999.71	486,744.98
Intérêts sur les prêts remboursés en 1943.....		403,114.26
	\$537,323,765.07	\$ 18,664,848.01

M. NICHOLSON: Avant de tourner la page, pourriez-vous me dire ce que l'on a fait pour rembourser les obligations à 6½ p. 100 de la Canadian Northern, qui se chiffrent par plus de \$27,000,000. Elles viennent à l'échéance en 1946, mais leur taux d'intérêt est très élevé. A-t-on essayé de les rembourser?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons rien faire à ce sujet avant 1946, parce qu'elles ne sont pas remboursables. Il nous faut donc attendre l'échéance, en 1946, pour les rembourser.

Le PRÉSIDENT: Nous arrivons aux immobilisations dans les filiales.

## IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

Compagnies	Montant en cours	Propriété du réseau	
		Valeur nominale	Valeur comptable
<b>Actions:</b>			
The Belt Railway Company of Chicago.....	\$ 3,120,000.00	\$ 240,000.00	\$ 240,000.00
Canadian Government Merchant Marine, Limited	800.00	800.00	800.00
Central Vermont Transportation Company.....	200,000.00	50,000.00	20,000.00
Chicago & Western Indiana Railroad Company...	5,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000.00	1,500,000.00	1,542,000.00
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
Northern Alberta Railways Company..... (représentant montant versé, soit 10%)	625,000.00	312,500.00	312,500.00
The Ontario Car Ferry Company (Limited).....	500,000.00	250,000.00	179,007.53
The Public Markets, Limited.....	1,150,000.00	575,000.00	575,000.00
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	6 actions	600.00
The Toronto Terminals Railway Company.....	500,000.00	250,000.00	250,000.00
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000.00	387,200.00	387,200.00
Lignes aériennes Trans-Canada..... (représentant montant versé, soit 92%)	4,600,000.00	4,600,000.00	4,600,000.00
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000.00	75,000.00	75,000.00
			\$ 10,182,107.53
<b>Obligations:</b>			
Northern Alberta Railways Co. 1st. Mortgage Bonds.....	\$ 27,230,000.00	\$ 13,615,000.00	\$ 13,615,000.00
The Toronto Terminals Railway Co. 1st. Mortgage Bonds.....	25,610,000.00	12,805,000.00	12,805,000.00
			\$ 26,420,000.00
<b>Avances:</b>			
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			\$ 2,016,744.63
The Railroad Credit Corporation.....			93,512.93
Railway Express Agency, Incorporated.....			126,246.02
Vancouver Hotel Company Limited.....			16,436.25
			\$ 2,252,939.83
			\$ 38,855,047.36

## IMPORTANTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA:

La Canadian National Railway Company possède \$5,000,000 du capital-actions des Lignes aériennes sur lequel il a été fait jusqu'au 31 décembre 1943 un appel de \$4,600,000.

## NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY:

La Canadian National Railway Company possède \$3,125,000 du capital-actions sur lequel il a été fait en tout jusqu'à ce jour un appel de fonds de 10%.

Par acte d'achat en date du 6 février 1929, la Canadian National Railway Company s'est engagée pour la moitié du prix d'achat de la propriété. Cet engagement a été plus tard assumé par la Northern Alberta Railways Company qui est devenue titulaire. La Canadian National Railway Company, au 31 décembre 1943, était responsable de \$1,210,000. Elle passe couramment à son compte de revenus la moitié du déficit ou du surplus annuel de la Northern Alberta Railways Company.

THE DETROIT & TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale par endossement du principal et des intérêts de \$3,000,000 First Mortgage 4%—50 Year Gold Bonds, échéance 1953.

THE TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$5,800,000 First Mortgage 4½%—50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La quote-part du Grand Trunk Western est de 9.68%.

CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er juillet 1902, entre la Grand Trunk Western Railway Company et quatre autres compagnies copropriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive." Les obligations consistent en Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds, échéance 1952, et leurs montants en circulation au 31 décembre 1943 s'élèvent à:—

Emission pour propriété "en commun".....	\$39,973,019.39
Emission pour propriété "exclusive".....	252,535.36

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er mars 1936, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et autres compagnies copropriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fond d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des autres colocataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First and Refunding Mortgage 4½%, Séries "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1943 est de \$19,452,000.

PLANS DE PENSIONS C.N.R.:

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour les pensions conditionnellement prévues par ce plan ou les plans antérieurs sans engagement contractuel.

M. ROEBUCK: Je remarque que vous avez un placement dans la marine marchande du Gouvernement canadien.

Le PRÉSIDENT: Cela est dans un autre rapport.

M. ROEBUCK: Cela augmentera rapidement à l'avenir.

M. VAUGHAN: Tout dépend de ce que le gouvernement entend faire concernant la marine marchande. Ce montant de \$800 ne représente que des actions d'administrateur, monsieur Roebuck.

Le PRÉSIDENT: Page 26—compagnies constituant le réseau National du Canada:

COMPAGNIES COMPRENANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR L'ÉTAT

N° des compagnies		
1	Canadian National Railway Company.....	\$ 18,000,000.00
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	336,680,462.71
		<u>\$354,680,462.71</u>

CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC

N° des compagnies	Émissions des compagnies suivantes	Détenu par la cie n°	Capital émis	Détenu par le public
3	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.....	1	\$ 6,302,340.00	\$ 246,540.00
4	The Bay of Quinté Railway Company.....	24	1,395,000.00	
5	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company... 24		125,000.00	
6	*Brooksby Realty Company.....	30	2,000.00	
7	*Canada Atlantic Transit Company.....	1	219,000.00	
8	*Canada Atlantic Transit Company of U.S.....	1	250,000.00	
9	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800.00	
10	Canadian National Electric Railways.....	24	1,750,000.00	
11	Canadian National Express Company.....	25	1,000,000.00	
12	Canadian National Land Settlement Association.....	1		
13	*Canadian National Railways (France).....	1	2,007,400.00	
14	*Canadian National Realties, Limited.....	24	40,000.00	
15	Canadian National Rolling Stock Limited.....	1	50,000.00	

## COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA—Suite

## CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC

N° des compagnies	Émissions des compagnies suivantes	Détenu par la cie n°	Capital émis	Détenu par le public
16	*Canadian National Steamship Company, Limited....	48	15,000.00	
17	Canadian National Telegraph Company.....	24	500,000.00	
18	*Canadian National Transportation, Limited.....	1	500.00	
19	The Canadian Northern Alberta Railway Company..	24	3,000,000.00	
20	Canadian Northern Manitoba Railway Company.....	24	250,000.00	
21	The Canadian Northern Ontario Railway Company..	24	10,000,000.00	
22	Canadian Northern Pacific Railway Company.....	24	25,000,000.00	
23	The Canadian Northern Quebec Railway Company..	24	9,550,000.00	3,849,200.00
24	The Canadian Northern Railway Company.....	1	18,000,000.00	
25	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited.....	24	1,000,000.00	
26	Canadian Northern Steamships, Limited.....	24	2,000,000.00	
27	Canadian Northern System Terminals (Limited)....	24	2,000,000.00	
28	Canadian Northern Western Railway Company.....	24	2,000,000.00	
29	Cannar Oils Limited.....	1	100.00	
30	*The Centmont Corporation.....	32	176,400.00	
31	The Central Ontario Railway.....	24	3,331,000.00	
32	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000.00	
33	Central Vermont Terminal, Inc.....	32	5,000.00	
34	*Central Vermont Transit Corporation.....	30	5,000.00	
35	*Central Vermont Warehouse, Inc.....	30	5,000.00	
36	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company.	1	50,000.00	
37	*Consolidated Land Corporation.....	51	64,000.00	
38	*Continental Realty & Holding Company.....	14	90,000.00	
39	*The Dalhousie Navigation Company, Limited.....	24	50,000.00	
40	*Duluth and Virginia Realty Company.....	38	45,000.00	
41	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company..	43	2,000,000.00	
42	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company....	43	100,000.00	
43	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company....	24	3,100,000.00	
44	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company.....	51	200,000.00	
45	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company....	48	200,000.00	
46	*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited.....	48	3,000,000.00	
47	*Grand Trunk Pacific Dock Company, of Seattle.....	48	150,000.00	
48	The Grand Trunk Pacific Railway Company.....	1	24,940,200.00	
49	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company.....	48	20,000.00	
50	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited).....	48	501,000.00	
51	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Common) Grand Trunk Western Railroad Company (Preferred)	1	20,000,000.00 25,000,000.00	
52	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500.00 en garde).....	17	373,625.00	6,925.00
53	The Halifax and South Western Railway Company...	24	1,000,000.00	
54	*Industrial Land Company.....	51	1,000.00	
55	International Bridge Company.....	1	1,500,000.00	
56	The James Bay and Eastern Railway Company.....	24	125,000.00	
57	The Lake Superior Terminals Company, Limited....	24	500,000.00	
58	The Maganetawan River Railway Company.....	1	30,000.00	
59	Manitoba Northern Railway Company.....	1	500,000.00	
60	The Marmora Railway and Mining Company.....	24	128,600.00	
60	The Minnesota and Manitoba Railroad Company....	24	400,000.00	
62	The Minnesota and Ontario Bridge Company.....	24	100,000.00	
63	Montreal and Province Line Railway Company.....	30	1,000,000.00	
64	*Montreal and Southern Counties Railway Company..	1	500,000.00	165,600.00
65	The Montreal and Vermont Junction Railway, Company.....	32	197,300.00	
66	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500.00	
67	*The Montreal Stock Yards Company.....	1	350,000.00	
68	*The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000.00	12,240.00
69	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	24	5,000,000.00	
70	Muskegon Railway and Navigation Company.....	51	161,293.00	
71	*National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500.00	
72	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	500.00	
73	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	24	925,000.00	
74	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited).....	73	100,000.00	
75	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000.00	

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA—*Suite et fin*CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC—*Fin*

N° des compagnies	Émissions des compagnies suivantes	Détenu par la cie n°	Capital émis	Détenu par le public
76	The Ottawa Terminals Railway Company.....	1	250,000.00	
77	The Pembroke Southern Railway Company.....	1	107,800.00	
78	*Prince George, Limited.....	1	10,000.00	
79	*Prince Rupert, Limited.....	1	10,000.00	
80	The Quebec and Lake St. John Railway Company....	24	4,508,300.00	489,160.00
81	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.....	24	201,000.00	
82	*Rail & River Coal Company.....	1	2,000,000.00	
83	St. Boniface Western Land Company.....	24	250,000.00	
84	The St. Charles and Huron River Railway Company.	24	1,000.00	
85	The St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000.00	
86	The Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company.....	30	608,333.33	
87	*The Thousand Islands Railway Company.....	1	60,000.00	
88	†Trans-Canada Air Lines.....	1	4,600,000.00	
89	The United States and Canada Rail Road Company.	1	219,400.00	475.00
90	Vermont and Province Line Railroad Company.....	1	200,000.00	
91	The Winnipeg Land Company Limited.....	24	100,000.00	
			\$208,254,891.33	\$ 4,700,140.00

Les comptes des compagnies indiquées ainsi (\*) figurent au compte du revenu du Réseau sous le titre "Propriétés exploitées séparément".

† Considérée comme compagnie filiale.

M. DUROCHER: Combien y avait-il de compagnies sous cette rubrique, l'an dernier?

M. COOPER: 96.

M. DUROCHER: Et je vois qu'il n'y en a que 91, cette année.

M. COOPER: Oui.

M. ROEBUCK: Je vois sous la rubrique Immobilisations dans les filiales que le montant relatif aux Lignes aériennes Trans-Canada est de \$4,600,000. Il y a là quelque chose d'intéressant, n'est-ce pas? Cela ne doit-il pas vous sortir des mains, à l'avenir, comme l'a dit M. Howe à la Chambre?

M. VAUGHAN: Apparemment, il faudra nous départir de nos intérêts dans les Lignes aériennes Trans-Canada dans l'année qui suivra la fin de la guerre, d'après ce qu'a annoncé M. Howe à la Chambre des communes, il y a quelques jours.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chances d'obtenir pour cette compagnie un prix comme celui auquel M. Symington a fait allusion hier, quand il a dit qu'il ne la vendrait pas pour \$25,000,000?

M. VAUGHAN: Nous croyons qu'il ne serait pas juste de demander un tel montant au gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Page 28—Inventaire du matériel:

## INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	31 déc. 1942	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année		31 déc. 1943
				Ajoutés	Réformés	
<b>LOCOMOTIVES</b>						
Voyageurs-marchandises.....	2,070	29	24			2,075
De manœuvre.....	434	1	1			434
Electricques.....	24					24
A l'huile et à l'électricité.....	27					27
<b>Total.....</b>	<b>2,555</b>	<b>30</b>	<b>25</b>			<b>2,560</b>
<b>MATÉRIEL POUR MARCHANDISES</b>						
Wagons à marchandises fermés.....	62,879	2,238	143	2	462	64,514
Wagons-plates-formes.....	5,279		7		25	5,247
Wagons à bestiaux.....	3,069		2			3,067
Wagons à charbon.....	14,314	487	62			14,739
Wagons-citernes.....	148		1			147
Wagons-frigorifiques.....	3,091	100	18			3,173
Cambuses.....	1,563		31	150		1,682
Autres wagons, service des marchandises	10					10
<b>Total.....</b>	<b>90,353</b>	<b>2,825</b>	<b>264</b>	<b>152</b>	<b>487</b>	<b>92,579</b>
<b>MATÉRIEL POUR VOYAGEURS</b>						
Voitures de 1ère classe.....	1,196		1	15		1,210
Voitures combinées.....	273					273
Wagons-restaurants.....	93					93
Voitures de colons.....	179	9		3		191
Wagons-salons.....	65				7	58
Wagons-café.....	30				2	28
Wagons-lits.....	308		2		4	302
Wagons-touristes.....	47					47
Wagons à bagages et à messageries.....	994	40	1	18	3	1,058
Wagons-postes.....	49					49
Automotrices.....	47		3			44
Autres voitures, service des voyageurs..	62		1	1	6	56
<b>Total.....</b>	<b>3,343</b>	<b>59</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>22</b>	<b>3,409</b>
<b>MATÉRIEL DE SERVICE</b>						
Wagons-bureaux.....	62				1	61
Tous les autres wagons au service de la compagnie.....	7,065	27	141	324	3	7,272
<b>Total.....</b>	<b>7,127</b>	<b>27</b>	<b>141</b>	<b>324</b>	<b>4</b>	<b>7,333</b>
<b>MATÉRIEL FLOTTANT</b>						
Transbordeurs de wagons.....	9					9
Barges.....	4	1				5
Remorqueurs.....	4					4
De service.....	4					4

M. HANSON (*Skeena*): Quand arriverons-nous aux hôtels? Est-ce que cela relève de cette rubrique?

M. VAUGHAN: Je suppose que vous voulez dire chaque hôtel en particulier?

M. HANSON (*Skeena*): Oui.

M. COOPER: Nous avons à ce sujet un relevé que nous allons déposer au procès-verbal.

## HÔTELS

	Recettes	Dépenses	Impôts	Net
1943				
Charlottetown.....	\$ 150,209.33	\$ 125,715.83	\$ 5,111.76	\$ 19,381.74
*Pictou Lodge.....		2,335.33	250.87	†2,586.20
Nova Scotian.....	810,512.30	562,914.83	18,030.39	229,567.08
Chateau Laurier.....	2,243,347.59	1,711,454.64	78,305.27	453,587.68
Prince Arthur.....	209,841.75	186,492.18	6,043.46	17,306.11
*Minaki Lodge.....	751.50	7,485.42	35.71	†6,769.63
Fort Garry.....	570,520.67	459,001.91	29,402.16	82,116.60
Prince Edward.....	172,229.07	144,059.69	4,054.71	24,114.67
Macdonald.....	771,212.05	576,065.04	16,521.25	178,625.76
*Jasper Park Lodge.....	2,235.58	19,722.09	4,581.84	†22,068.35
Bessborough.....	437,309.83	377,403.12	3,148.49	56,758.22
	\$5,368,169.67	\$4,172,650.08	\$ 165,485.91	\$ 1,030,033.68
1942				
Charlottetown.....	106,872.89	107,061.33	4,899.00	†5,087.44
Pictou Lodge.....	17,776.21	20,378.01	316.00	†2,917.80
Nova Scotian.....	694,949.83	550,958.34	15,746.35	128,245.14
Chateau Laurier.....	2,095,889.30	1,651,869.19	64,587.72	379,432.39
Prince Arthur.....	196,849.39	185,401.47	6,476.11	4,971.81
Minaki Lodge.....	76,189.45	54,065.39	236.75	21,887.31
Fort Garry.....	473,706.60	418,808.43	29,566.84	25,331.33
Prince Edward.....	141,716.89	132,913.07	4,114.37	4,689.45
Macdonald.....	568,629.44	474,331.70	16,583.88	77,713.86
Jasper Park Lodge.....	187,435.05	245,827.58	6,152.27	†64,544.80
Bessborough.....	335,491.35	332,462.85	3,026.33	2.17
	\$4,895,506.40	\$4,174,077.36	\$ 151,705.62	\$ 569,723.42
Gain ou perte.....	\$ 472,663.27	\$ 1,427.28	†\$ 13,780.29	\$ 460,310.26

\*Fermé en 1943.

†Perte.

M. EMMERSON: Je constate, sous la rubrique du matériel pour marchandises, que vous avez un wagon-citerne de moins que l'an dernier. Cela me surprend d'autant plus que le transport de l'huile et de l'essence a été très considérable. Comment les chemins de fer peuvent-ils se tirer d'affaire avec si peu de wagons-citernes?

M. VAUGHAN: La plupart des compagnies d'huile possèdent leurs propres wagons-citernes, monsieur Emmerson; voilà la raison. Le wagon dont vous parlez, a été réformé ou détruit; c'est pourquoi nous en avons un de moins que l'an dernier, dans notre liste.

M. WALTON: Les wagons-citernes qui figurent dans le rapport, ne servent qu'aux besoins de notre compagnie.

M. NICHOLSON: En ce qui concerne les wagons-poste, pourriez-vous me dire combien de ces wagons exploite le Pacifique Canadien? Il me semble que le Canadien National ne reçoit pas sa juste part du gros volume de courrier sur les grandes distances de Vancouver à Winnipeg, Toronto et Montréal.

M. VAUGHAN: Actuellement, nous n'avons aucun courrier direct entre l'Est et l'Ouest. Je dois dire, cependant, que nous n'avons pas suffisamment de wagons-poste pour transporter ce courrier, mais nous espérons pouvoir nous procurer le matériel nécessaire.

M. EMMERSON: Et les wagons à marchandises fermés?

M. VAUGHAN: Le Pacifique Canadien n'en donne pas le nombre; il réunit tous ses wagons—wagons de 1ère classe, wagons de 2ième classe, wagons-lits, wagons à bagages, wagons-restaurants, wagons-poste, wagons à messageries—sous la même rubrique, et nous ne savons pas combien il en a en service.

M. NICHOLSON: Avez-vous lieu de croire que vous obtiendrez votre juste part dans un certain nombre d'années, disons quand vous aurez le matériel suffisant?

M. VAUGHAN: Nous n'avons cessé de plaider notre cause auprès du ministère des Postes.

M. NICHOLSON: Ne transporte-t-on pas beaucoup de courrier dans les wagons à messageries fermés?

M. WALTON: On en transporte ainsi une certaine quantité, mais tout ce qu'il faut trier doit être mis dans un wagon-poste.

M. EMMERSON: Oui. Le courrier direct, entre Halifax et Montréal, par exemple.

M. WALTON: Nous employons des wagons fermés pour une grande quantité de courrier qu'il n'est pas nécessaire de trier en route.

M. VAUGHAN: Le montant que le gouvernement a payé en 1943 aux chemins de fer Nationaux du Canada pour le transport du courrier, est de \$3,459,543. Durant la même période, le gouvernement a payé la somme de \$3,957,000 au Pacifique Canadien. Je dois dire que nos relations avec le ministère des Postes sont actuellement très satisfaisantes et qu'elles nous permettront d'obtenir davantage lorsque nous aurons plus de wagons-poste.

M. NICHOLSON: Vu le nombre de milles que vous parcourez, il me semble que vous n'avez pas votre part des recettes de courrier.

M. VAUGHAN: En temps normal et si nous avons le matériel nécessaire, nous devrions réellement avoir un volume plus considérable du courrier.

M. NICHOLSON: Vous devriez avoir le matériel qui vous manque.

M. VAUGHAN: Nous comptons l'obtenir.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes aux statistiques de l'exploitation des voies ferrées: service du transport; service des travaux; le personnel et sa rémunération—

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

SERVICE DU TRANSPORT

	Marchandises		Voyageurs		Total	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942
<b>TRAIN-MILLES</b>						
Traction par locomotives.....	44,871,187	42,720,204	22,815,551	21,463,841	67,686,738	64,184,045
Automotrices.....			1,004,401	1,134,055	1,004,401	1,134,055
Total.....	44,871,187	42,720,204	23,819,952	22,597,896	68,691,139	65,318,100
<b>LOCOMOTIVE-MILLES</b>						
Traction des trains.....	44,894,433	42,742,362	22,815,571	21,463,841	67,710,004	64,206,203
Renfort.....	2,505,669	2,222,053	498,520	437,459	3,004,189	2,659,512
Machines isolées.....	989,627	957,228	420,464	375,156	1,410,091	1,332,384
Manceuvre des trains.....	3,622,691	3,563,046	109,124	111,110	3,731,815	3,674,156
Manceuvre en gare.....	15,708,505	14,762,717	1,401,288	1,243,366	17,109,793	16,006,083
Total.....	67,720,925	64,247,406	25,244,967	23,630,932	92,965,892	87,878,338
<b>WAGONS-MILLES</b>						
Wagons chargés.....	1,191,596,101	1,138,327,325	380,209	788,438	1,191,976,310	1,139,115,763
Wagons vides.....	515,077,717	520,532,110	186,130	559,416	515,263,847	521,091,526
Voitures ordinaires et combinées.....	7,873,984	8,995,757	87,575,672	73,967,659	95,449,656	82,963,416
Wagons-lits, salons et observatoires.....	648,991	1,365,054	55,837,555	50,442,371	46,486,546	51,807,425
Wagons-restaurants.....	67,471	144,846	10,536,990	8,735,400	10,604,461	8,880,246
Autres.....	8,384,319	8,658,054	61,866,682	55,680,337	70,251,001	64,338,391
Automotrices.....			1,035,229	1,190,445	1,035,229	1,190,445
Cambuses.....	43,896,849	41,750,504	1,477,859	1,408,413	45,374,708	43,158,917
Total.....	1,767,545,432	1,719,773,650	218,896,326	192,772,479	1,986,441,758	1,912,546,129

SERVICE DES TRAVAUX

	Train-milles		Locomotive-milles		Wagons-milles	
	1943	1942	1943	1942	1943	1942
Traction par locomotives.....	1,865,186	1,546,974	2,321,166	1,867,529	3,279,290	3,577,566
Automotrices.....		130		130		57
Total.....	1,865,186	1,547,104	2,321,166	1,867,659	3,279,290	3,577,623

## STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES—Suite

	1943	1942
Longueur moyenne des lignes exploitées—Milles.....	23,494.31	23,494.22
<i>Tonnes-milles et trains-heures, service de la Traction:</i>		
Tonnes-milles brutes, wagons-marchandises et cambuses.....	78,902,107,402	73,256,924,142
Tonnes-milles nettes, marchandises (payantes et en service).....	38,796,570,833	34,146,595,836
Trains-heures, service des marchandises.....	3,005,447	2,750,961
<i>Traffic payant:</i>		
Tonnes de marchandises transportées.....	80,426,781	71,545,237
Tonnes-milles—marchandises payantes.....	36,326,990,666	31,729,325,493
Recette du service des marchandises.....	\$324,899,724	\$288,462,195
Voyageurs transportés.....	34,500,731	30,363,290
Voyageurs-milles.....	3,618,808,393	2,707,890,246
Recette du service des voyageurs.....	\$66,891,034	\$48,297,258
<i>Moyennes:</i>		
Tonne payante-milles parcourus.....	451.68	443.49
Voyageur payant-milles parcourus.....	104.89	89.18
Recette par tonne-mille.....	\$0.00894	\$0.00909
Recette par voyageur-mille.....	\$0.01848	\$0.01784
Recette par tonne.....	\$4.03970	\$4.03189
Recette par voyageur.....	\$1.93883	\$1.59065
<i>Moyenne par mille de voie exploitée:</i>		
Tonne-milles—marchandises payantes.....	1,540,070	1,345,174
Tonne-milles—toutes les marchandises.....	1,651,318	1,453,404
Voyageurs-milles—payants.....	154,029	115,258
Recette brute.....	\$18,754.16	\$15,989.23
Frais bruts (y compris l'impôt et le loyer des exploitations en commun).....	\$15,279.53	\$12,799.93
Revenu net de l'exploitation.....	\$ 3,474.63	\$ 3,189.30

## LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

	1943	1942	Augmenta- tion	Pourcentage
*Nombre moyen des employés.....	101,126	94,592	6,534	6.91
*Rémunération.....	\$195,555,045	\$177,042,773	\$ 18,512,272	10.46

\* Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et télégraphes. Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

M. ROEBUCK: Je vois que le nombre des employés a passé de 94,000 à 101,000. Cela veut dire que vous avez formé un très grand nombre de nouveaux employés?

M. VAUGHAN: Oui.

M. ROEBUCK: Cela n'a peut-être pas beaucoup d'importance, mais le train qui vient de Toronto est tellement surchauffé,—j'ai fait ce trajet plusieurs fois—, que s'il s'agissait de wagons à bestiaux, on vous poursuivrait pour cruauté envers les animaux. Le train quitte la gare Union de Toronto pour venir à Ottawa dans un état vraiment intolérable.

M. WALTON: Vous voulez parler du train de l'après-midi?

M. ROEBUCK: Oui.

M. VAUGHAN: Il n'en serait pas ainsi, s'il était bien réglé.

M. ROEBUCK: J'attribue cela à l'incompétence des employés.

Un DÉPUTÉ: Etes-vous certain qu'il ne s'agissait pas d'un wagon du Pacifique Canadien?

M. ROEBUCK: Pour le besoin de la cause, disons que c'était un wagon du Pacifique Canadien.

M. VAUGHAN: Il va nous falloir contrôler la température de nos wagons pour faire en sorte qu'elle soit bien réglée. C'était peut-être un de nos trains ou peut-être que non. Je ne sais pas.

M. NICHOLSON: Lorsque vous avez présenté votre mémoire au Comité de la restauration, l'an dernier, vous avez dit que vous aviez une moyenne de 73,000 employés en mai 1943, et vous dites ici que vous en avez 101,000. Comment expliquez-vous cette différence?

M. WALTON: Je crois que ce sont les chiffres des lignes canadiennes seulement, si je me souviens bien.

M. VAUGHAN: C'est la moyenne des lignes canadiennes. Cela explique presque toute la différence.

Le PRÉSIDENT: Répartition du dollar:

## RÉPARTITION DU DOLLAR

	Dollar-recette		Dollar-frais	
	1943	1942	1943	1942
Employés.....	·4116	·4302	·5589	·5591
Combustible.....	·0902	·0875	·1225	·1138
Autres frais.....	·2346	·2516	·3186	·3271
Total des frais d'exploitation.....	·7364	·7693	\$1.00	\$1.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges.....	·2636	·2307	—	—
Total.....	\$1.00	\$1.00	\$1.00	\$1.00
Entretien de la voie.....	·1528	·1535	·2074	·1995
Entretien du matériel.....	·1642	·1904	·2230	·2475
Circulation.....	·0128	·0144	·0174	·0187
Transport.....	·3619	·3716	·4915	·4831
Exploitations diverses.....	·0122	·0107	·0166	·0138
Frais généraux.....	·0325	·0287	·0441	·0374
Total des frais d'exploitation.....	·7364	·7693	\$1.00	\$1.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges.....	·2636	·2307	—	—
Total.....	\$1.00	\$1.00	\$1.00	\$1.00

M. McCULLOCH: Nous ne pouvons rien y changer.

## LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1943

Territoire	Lignes appartenant aux compagnies constituantes				Lignes louées ou sous contrat		Droits de passage				Total des lignes				Eperons, voies d'évitement et voies de gare
	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème et autres voies principales	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème et autres voies principales	
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Région de l'Atlantique.....	2,986.76	50.87	—	—	6.41	—	82.95	—	—	—	3,076.12	50.87	—	—	928.23
Région Centrale.....	7,124.66	719.11	16.04	10.81	353.13	9.31	27.85	23.30	—	2.13	7,505.64	751.72	18.17	14.91	2,734.57
Région de l'Ouest.....	11,091.01	86.24	—	—	378.22	4.36	67.07	23.04	—	—	11,533.30	113.64	—	—	2,551.03
Lignes du Grand Trunk Western.....	956.26	363.18	10.62	—	9.50	—	59.75	6.33	—	1.36	1,025.51	369.51	11.98	0.99	778.50
Vermont Central.....	237.90	0.63	—	—	125.18	0.03	58.73	32.75	—	—	421.81	33.41	—	—	157.83
*Total des lignes.....	22,396.59	1,220.03	26.66	10.81	872.44	13.70	293.35	85.42	—	3.49	23,562.38	1,319.15	30.15	15.90	7,150.16
Lignes au Canada.....	20,987.00	855.65	16.04	10.81	565.43	12.56	170.48	42.90	—	2.13	21,722.91	911.11	18.17	14.91	6,052.97
Lignes aux Etats-Unis.....	1,409.59	364.38	10.62	—	307.01	1.14	122.87	42.52	—	1.36	1,839.47	408.04	11.98	0.99	1,097.19

\* Ne comprend pas les lignes électriques exploitées séparément.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que la légère augmentation est imputable au prolongement des voies d'évitement?

M. VAUGHAN: Il n'est pas question ici des voies d'évitement, si ce n'est dans la dernière colonne.

M. EMMERSON: Ce 928.23 est dû principalement à la longueur des voies d'évitement.

M. VAUGHAN: Oui, à l'augmentation du nombre des gares de triage, et au prolongement des voies d'évitement.

M. EMMERSON: Est-ce que cela ne serait pas dû en grande partie à la nouvelle façon de procéder en pratique dans certaines sections?

M. VAUGHAN: Vous voulez parler de la signalisation centralisée?

M. EMMERSON: Oui.

M. VAUGHAN: Cela n'a aucunement augmenté la longueur du réseau, mais nous avons posé beaucoup de nouvelles voies en certains endroits, comme aux gares de triage de Moncton, de Truro, d'Halifax et de Rockingham, et nous avons allongé plusieurs voies d'évitement de façon à pouvoir y garer un train entier.

M. EMMERSON: Vous avez en même temps effectué des prolongements considérables aux voies d'évitement.

M. VAUGHAN: Il a fallu procéder à une nouvelle disposition de quelques voies relativement à la signalisation centralisée.

M. McCULLOCH: Je propose que ce rapport soit adopté, monsieur le président.

M. EMMERSON: J'appuie cette proposition.

La résolution est adoptée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous passons maintenant au rapport de la Canadian National Steamships, Limited, à la page 3.

M. VAUGHAN:

Au nom du Conseil d'administration j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1943.

	1943	1942	Augmentation ou diminution	
Recettes d'exploitation .....	\$4,492,188.94	\$5,600,496.25	\$1,108,307.31	19.79%
Frais d'exploitation .....	3,188,578.72	4,380,852.94	1,192,274.22	27.22%
Surplus d'exploitation .....	\$1,303,610.22	\$1,219,643.31	\$ 83,966.91	

Le détail de l'exploitation se trouve dans les états de comptes annexés au rapport.

Sur le surplus de profits pour l'année il a été prélevé \$521,700 pour intérêts sur obligations et change et \$343,072 pour des intérêts sur des billets et avances de l'Etat, ce qui laisse un surplus de revenu de \$438,837 qui sera remis à l'Etat pour rencontrer des arriérés d'intérêt.

L'exploitation a encore été très affectée par la guerre. La Direction profite de l'occasion pour remercier chaleureusement les hauts fonctionnaires et employés de leurs excellents services dans des circonstances anormales et difficiles.

Le VICE-PRÉSIDENT: Désire-t-on poser des questions?

M. ROEBUCK: Est-ce que cela veut dire que vos recettes et vos frais d'exploitation ont diminué, et que vos profits ont augmenté?

M. VAUGHAN: Oui.

M. ROEBUCK: Cela n'est pas mal du tout, à première vue.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous en sommes au bilan d'ensemble

## BILAN D'ENSEMBLE

AU 31 DÉCEMBRE 1943

ACTIF		PASSIF	
Immobilisations:		Capital-actions:	
Vaisseaux.....	\$ 5,805,632.17	Autorisé et émis: 400 actions à \$100.00 chacune.....	\$ 40,000.00
Outillage et matériel.....	8,273.78	Dette consolidée:	
Mobilier et installations de bureaux.....	17,555.85	Obligations-or, 5%, 25 ans, garanties par Dominion du Can., échéance 1955.....	9,400,000.00
	<u>\$ 5,831,461.80</u>	Compte Dominion du Canada:	
Disponibilités:		Effets à payer garantis par hypothèques sur vaisseaux.....	\$ 993,071.83
En banque.....	\$ 1,312,666.41	Avances:	
Dépôts spéciaux.....	7,600.00	Capital.....	\$ 549,096.08
	<u>\$ 1,320,266.41</u>	Fonds de roulement.....	450,000.00
Comptes à recevoir.....	1,052,174.98	Déficits.....	5,059,960.94
Agents.....	545,924.95		<u>6,059,057.02</u>
Inventaires et approvisionnements.....	20,366.78	Arriérés d'intérêt.....	138,419.83
Avances aux capitaines, matelots et agents...	120,055.64		<u>7,130,548.68</u>
Montant dû par les assureurs.....	73,576.37	Exigibilités:	
Montant dû par le fonds d'assurances et de rem- placement.....	235,987.56	Dominion du Canada.....	\$ 781,910.22
	<u>3,368,352.69</u>	Comptes à payer.....	1,713,279.25
Fonds d'assurances et de remplacement.....	6,415,750.11	Arriérés d'intérêt.....	7,600.00
Escompte sur capital-actions.....	40,000.00	Intérêts courus, mais non échus.....	156,666.67
Compte d'ordre.....	10,068.36	Passages payés d'avance.....	24,930.72
			<u>2,684,386.86</u>
			77,233.34
			192,630.40
			2,526,552.40
			2,955,729.46
		Profits et pertes:	
		Déficit au 1er janvier 1943.....	\$ 9,708,285.54
		Surplus en 1943.....	438,837.28
			<u>9,341,448.26</u>
			<u>\$15,665,632.96</u>
			<u>\$15,665,632.96</u>

NOTE.— Une réserve a été constituée pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour celles conditionnellement prévues.

T. H. COOPER,  
Contrôleur.

## CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1943 et nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships au 31 décembre 1943 et que l'état des revenus relatif à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1943 est classé correctement.

10 mars 1944.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

M. HANSON (*Skeena*): Combien de navires avez-vous exploité l'an dernier?

M. VAUGHAN: Nous n'avons indiqué ni le nombre ni les routes de ces navires dans le rapport. En réalité, ces navires sont exploités sous la direction de la marine. Naturellement, nous nous chargeons de trouver nos propres cargos et nous nous occupons de l'exploitation proprement dite des navires, mais les routes qu'ils suivent sont fixées par la marine. Nous avons actuellement dans le service des Antilles environ une douzaine de navires, je crois, dont six sont des navires de la Park Steamship Company, qui ont été construits par le gouvernement et qui nous ont été donnés sur la même base qu'aux autres compagnies de navigation. Nous touchons de modestes honoraires d'administration pour la mise en service de ces navires et une commission sur le fret.

M. EMMERSON: Il semble y avoir un gros montant en ce qui concerne les comptes à recevoir; pourquoi en est-il ainsi?

M. VAUGHAN: Je crois que nous pourrions vous en donner les détails.

M. ROEBUCK: Est-ce que \$1,000,000 est un gros montant par rapport à des recettes de \$15,000,000?

M. NICHOLSON: Je pense que le gouvernement ne paye pas bien vite parfois.

M. VAUGHAN: Je dois vous dire à ce sujet qu'une grande partie de ce montant—environ \$710,000—nous est due par le ministère de la Défense nationale pour l'usage des navires hôpitaux Lady Nelson et Lady Rodney,—deux navires qui ont été affrétés par le gouvernement.

M. NICHOLSON: Le compte est correct, je suppose.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le dernier état est celui des recettes de l'ensemble des compagnies. Désire-t-on poser des questions à ce sujet?

## ÉTATS DES REVENUS

	1943	1942
<i>Recettes d'exploitation:</i>		
Fret.....	\$3,503,027.22	\$4,561,640.65
Passagers.....	13,295.52	299,799.47
Divers.....	112,282.25	136,086.63
Subventions.....	172,770.00	192,520.40
Affrètement.....	690,813.95	410,449.10
Total.....	\$4,492,188.94	\$5,600,496.25
<i>Frais d'exploitation:</i>		
Voyages complets.....	\$2,740,371.98	\$4,075,597.83
Dépréciation des navires.....	239,362.63	160,633.57
Traitements et salaires.....	99,191.17	103,654.17
Pensions.....	81,470.68	34.15
Autres.....	28,182.26	41,001.52
Total.....	\$3,188,578.72	\$4,380,852.94
Bénéfice d'exploitation.....	\$1,303,610.22	\$1,219,643.31
Service de la dette due au public.....	470,000.00	470,000.00
Change sur la monnaie américaine.....	51,700.00	51,700.00
Amortissement de l'escompte sur obligations.....	—	77,362.00
Intérêt sur billets et avances de l'Etat.....	343,072.94	346,701.38
Surplus.....	\$ 438,837.28	\$ 273,879.93

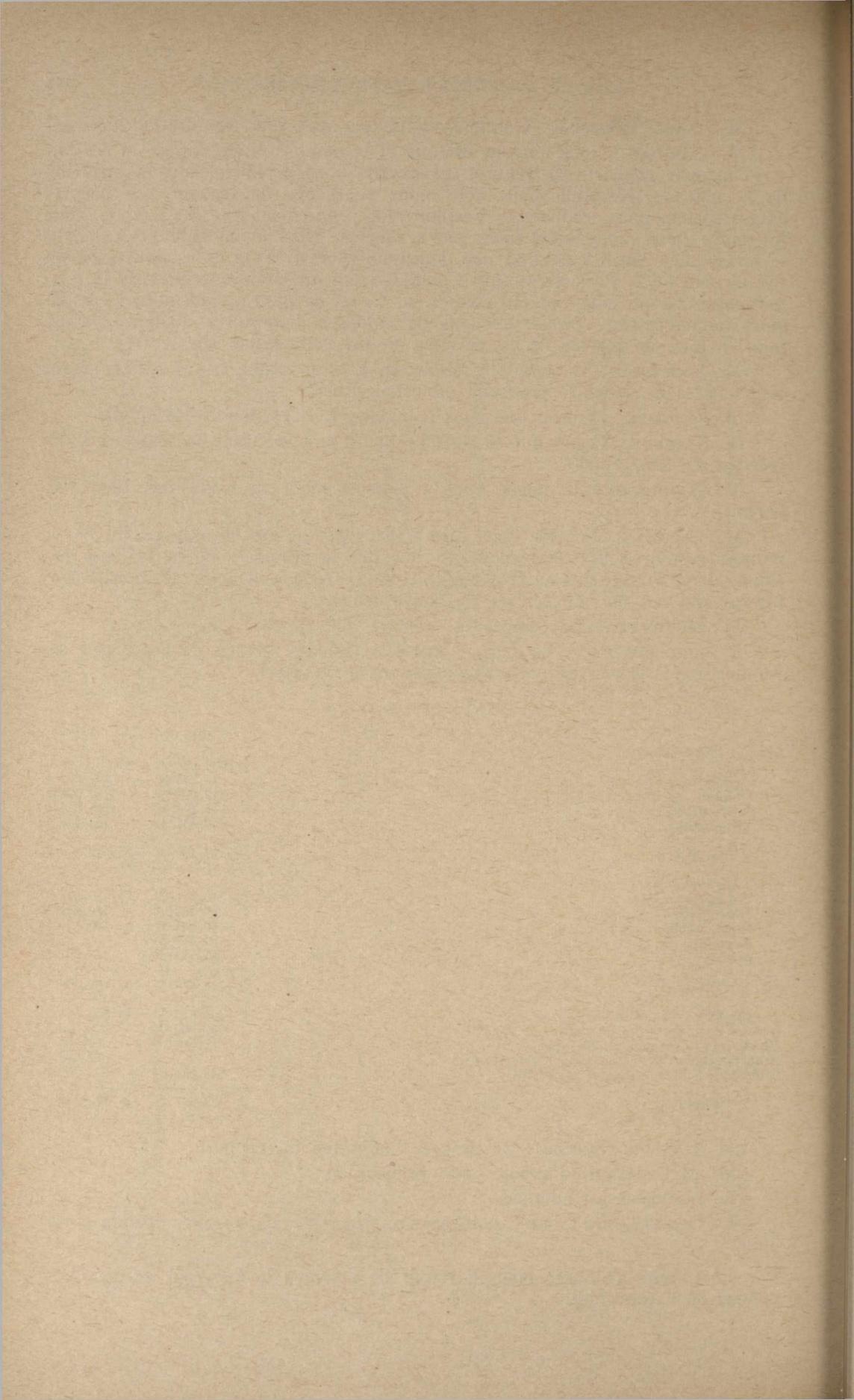
M. HANSON (*Skeena*): Je propose l'adoption du rapport.

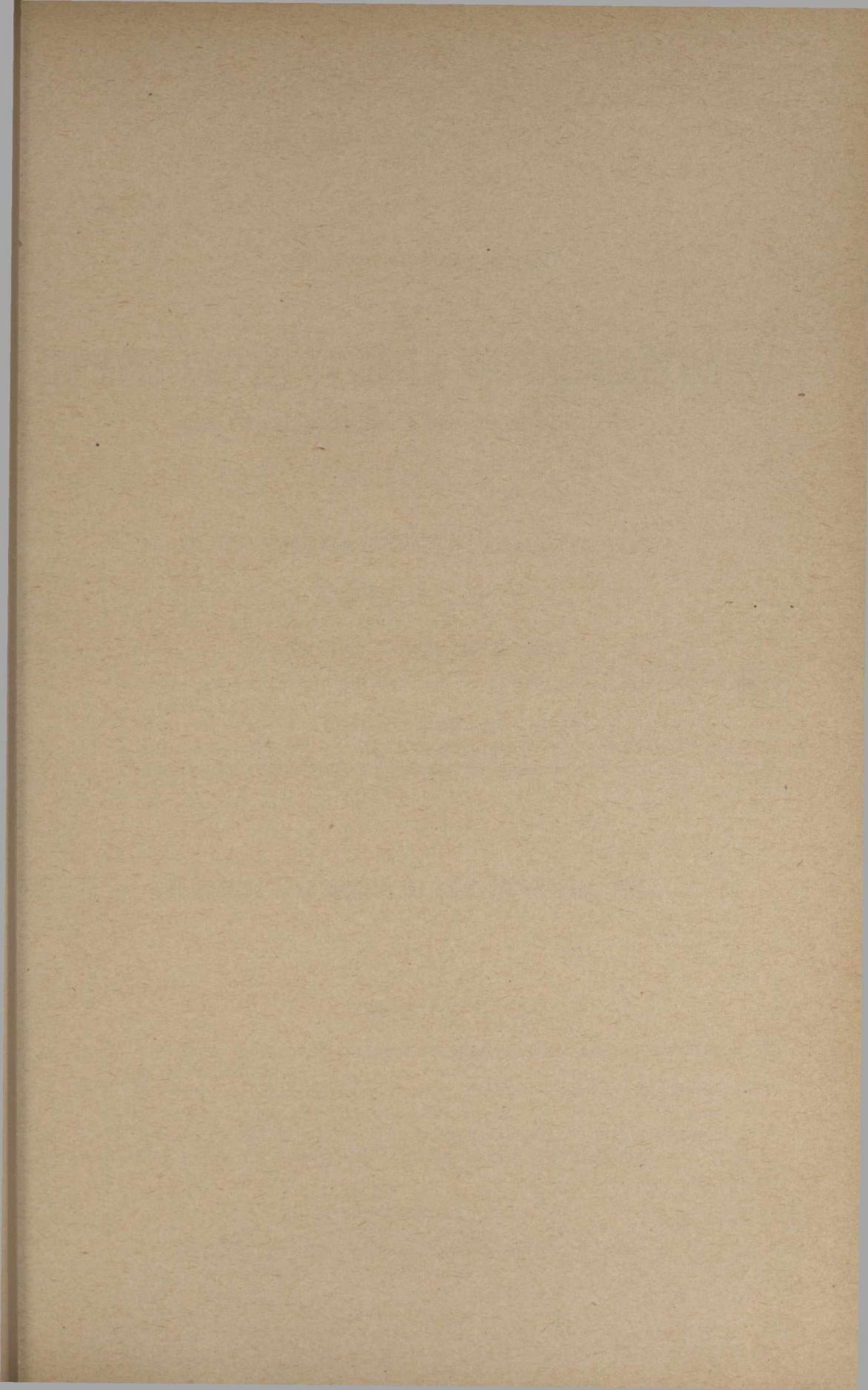
M. McCULLOCH: J'appuie cette proposition.

La résolution est adoptée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le Comité va s'ajourner jusqu'à 4 heures demain après-midi.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mercredi 29 mars à 4 heures de l'après-midi.







SESSION DE 1944  
CHAMBRE DES COMMUNES

---

COMITÉ PERMANENT

des

**CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 3

Étude des sujets suivants:

Budget du Canadien-National et de la *Canadian National Steamships* (1944),

Trust des titres du Canadien-National (1943),

Postes 387, 388, 408 et 409 des prévisions budgétaires de 1944-45,

Rapport des vérificateurs (George A. Touche and Company, 1943).

---

SÉANCE DU MERCREDI 29 MARS 1944

---

TÉMOINS:

M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et président du Canadien-National.

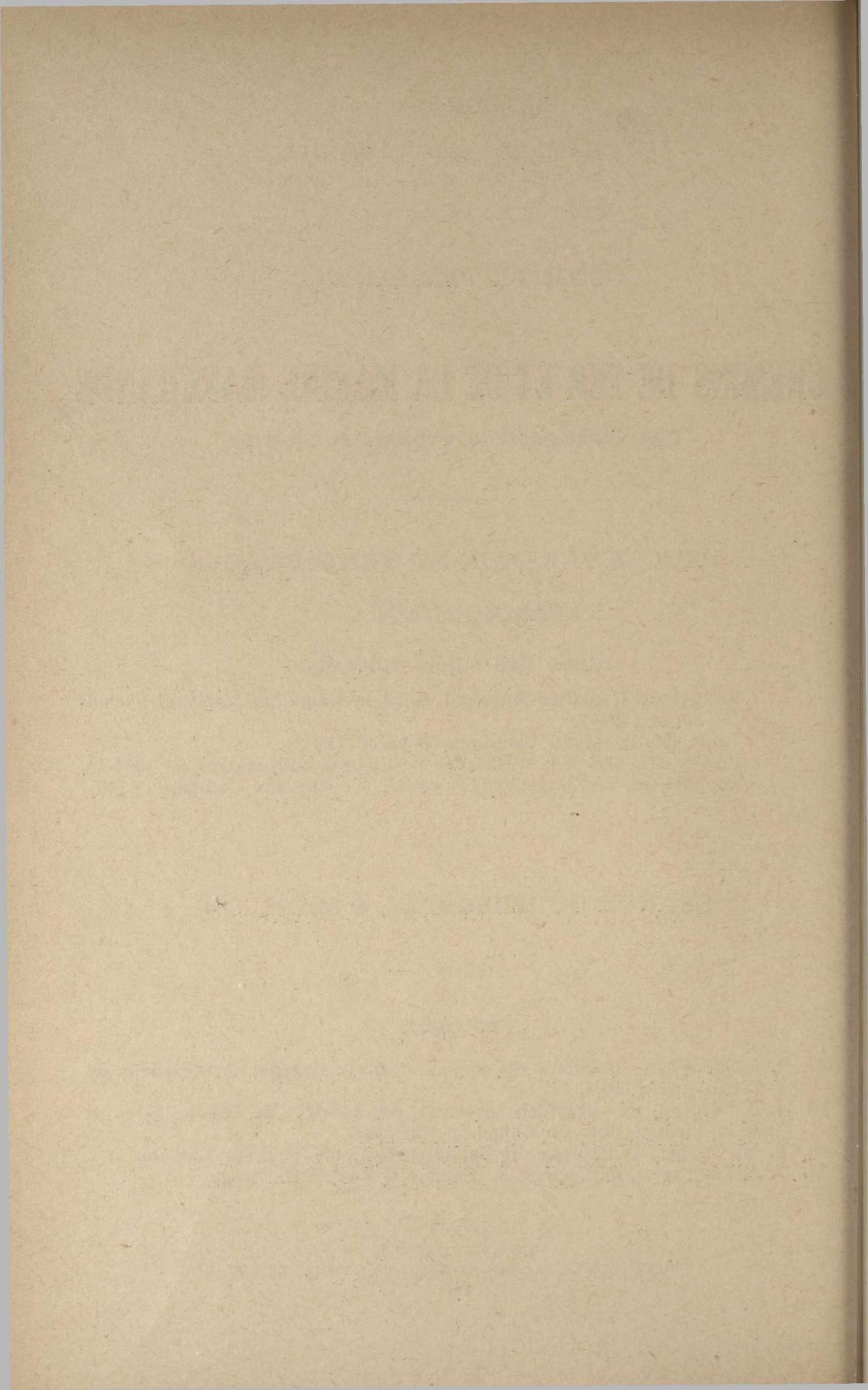
M. N. B. Walton, vice-président exécutif, des services de l'exploitation et de la construction, du Canadien-National.

M. T. H. Cooper, contrôleur du Canadien-National et d'Air-Canada,

M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., vérificateurs.

OTTAWA  
EDMOND CLOUTIER  
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1944



## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le VENDREDI 31 mars 1944.

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

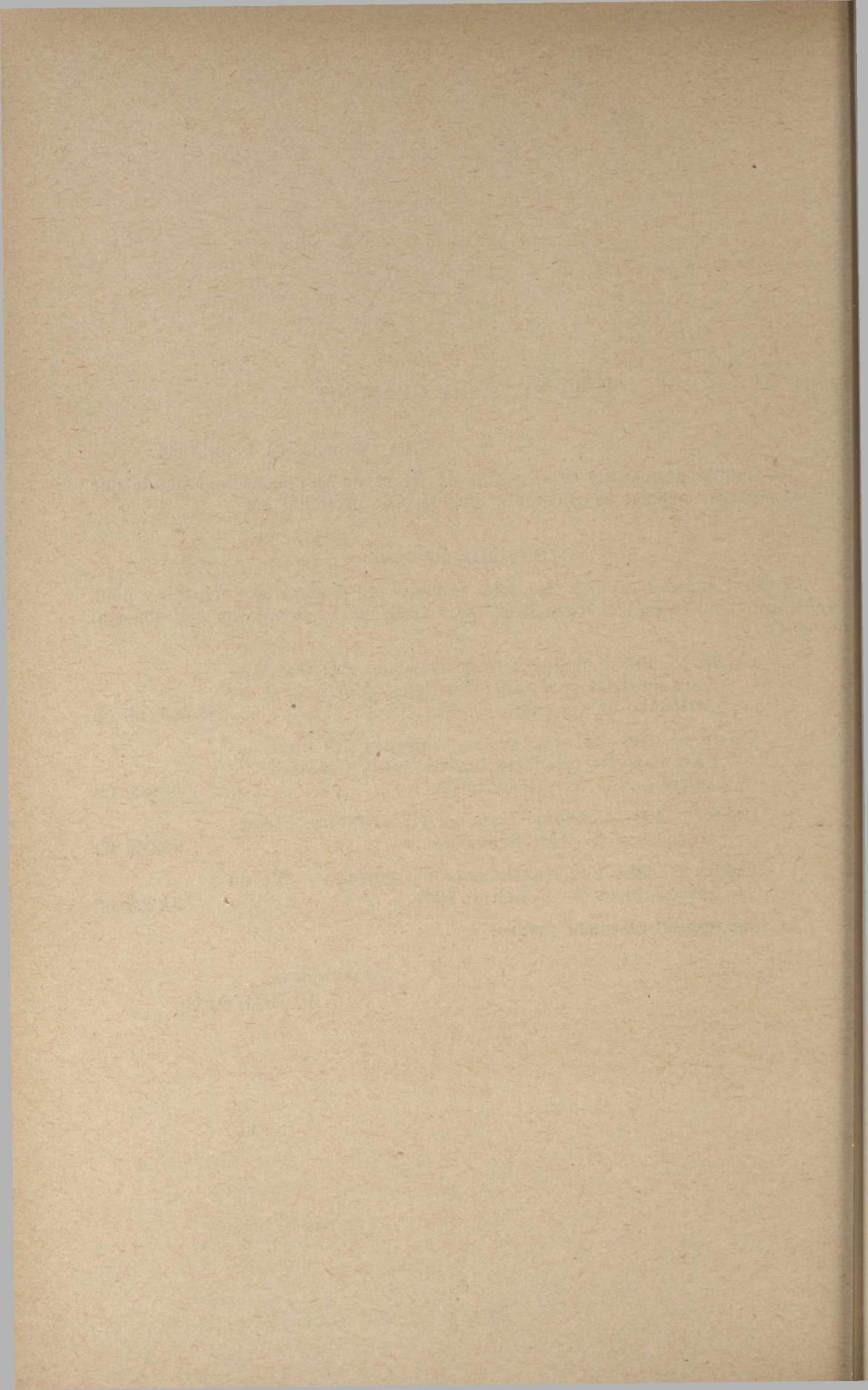
### DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les item suivants du budget des dépenses pour 1944-45 qui lui furent renvoyés le 21 mars 1944, et il y donne son approbation, à savoir:

Crédit n° 387—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer nationaux du Canada.....	\$3,500,000 00
Crédit n° 388—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que le Canadien-National.....	900,000 00
Crédit n° 408— <i>Canadian National (West Indies) Steamships Limited</i> —Aide financière.....	20,000 00
Crédit n° 409—Bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Edouard—Déficit de 1944.....	564,200 00

Le tout respectueusement soumis,

*Le président,*  
J. P. HOWDEN.



## PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 29 mars 1944.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 4 heures, sous la présidence de M. J. P. Howden.

*Présents:* MM. Donnelly, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Howden, McCulloch, Maybank, Michaud, Nicholson, Parent, Roebuck et Sanderson (12).

M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et président du Canadien-National est rappelé.

Avec l'assentiment de ses membres, le Comité reprend l'étude du rapport annuel du Canadien-National et M. Harris dépose une série de huit questions. M. T. H. Cooper ayant été rappelé, il fournit immédiatement des réponses aux numéros 1, 5 et 8. (*Voir les témoignages d'aujourd'hui*).

M. Vaughan consent à donner plus tard les réponses aux cinq questions qui restent, pour l'information de chaque membre du Comité.

Le Comité passe ensuite à l'étude du budget financier du Canadien-National et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'exercice 1944. Le témoin est interrogé et sur la proposition de M. McCulloch, ce budget est adopté tel que soumis.

Le rapport annuel du Trust des titres du Canadien-National, pour 1943, est soumis et adopté sur la proposition de M. Maybank.

Les items suivants du budget des dépenses pour 1944-45 sont étudiés, à savoir:

Crédit n° 387—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer nationaux du Canada.....	\$3,500,000 00
Crédit n° 388—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que le Canadien-National.....	900,000 00
Crédit n° 408— <i>Canadian National (West Indies) Steamships Limited</i> —Aide financière.....	20,000 00
Crédit n° 409—Bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Edouard—Déficit de 1944.....	564,200 00

Sur la proposition de M. Donnelly, les postes précités sont adoptés.

MM. Vaughan, Cooper et Walton sont congédiés.

M. Vaughan remercie les membres du Comité de la bienveillance qu'on lui a témoignée ainsi qu'à ses assistants dans le cours de son témoignage.

M. G. A. Matthews, de la George A. Touche & Company, vérificateurs, est appelé. Il lit le rapport annuel des vérificateurs du Canadien-National pour 1943 et est interrogé. Ledit rapport est adopté sur la proposition de M. Roebuck.

M. Matthews est congédié.

Le président exprime la reconnaissance des membres du Comité aux dirigeants des Lignes aériennes Trans-Canada, du Canadien-National, au ministère des Transports et à M. Matthews.

A 5 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
ANTONIO PLOUFFE.

## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 29 mars 1944.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 4 heures, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Le PRÉSIDENT: Je constate que le Comité a avancé ses travaux en l'absence du président hier soir, ce dont je suis très heureux. Je crois qu'il a disposé du rapport du Canadian-National hier soir, mais un membre du Comité, M. Harris, a une question à lui soumettre concernant le rapport du Canadian-National. Le Comité veut, je crois, que je lui demande de prendre la parole maintenant. Ensuite nous passerons à autre chose.

M. HARRIS: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. La célérité avec laquelle le Comité a disposé du rapport du Canadien-National pourrait lui valoir des éloges de certaines gens, mais pas autant d'autres personnes. Depuis les débuts de ce Comité, il n'est jamais arrivé, que je sache, qu'un président ait pu venir à bout d'une tâche aussi gigantesque avec tant de rapidité. Je vous suis très reconnaissant, monsieur, de vouloir bien me permettre de poser une ou deux questions et je vous assure que les réponses aux questions que je vais poser expédieront aussi le travail de la Chambre des communes. Autrement ces questions auraient figuré au Feuilleton et causé un surcroît de travail à quelque service. Avant de les poser, je voudrais obtenir d'abord le détail de la mesure de remboursement qui apparaît au Feuilleton du 28 mars, poste numéro 12, "destinée à pourvoir au remboursement des obligations financières échues, arrivant à échéance et rachetables des Chemins de fer nationaux du Canada et à l'émission de titres, portant la garantie du Dominion du Canada, à l'égard de ce remboursement, dont le principal global ne doit pas dépasser la somme de \$200,000,000". Nous en connaissons assez bien la nature, mais cela faciliterait les choses si les chefs de services qui sont présents pourraient nous dire plus précisément quels sont les titres, échéances et obligations rachetables qui sont remboursés. C'est ma première question.

M. VAUGHAN: Très bien. Vous obtiendrez cela de M. Cooper.

M. COOPER: En 1944 il y a une émission d'obligations 3 p. 100 à neuf ans du Canadien-National, échéant le 1er mai 1944, pour \$35,000,000. Il y a encore une émission d'obligations 2 p. 100 à sept ans, échues le 1er février 1944, pour \$15,500,000. Il y a une émission d'obligations 5 p. 100 du Canadien-National, à quarante ans rachetables en 1944, s'élevant à \$56,704,000; soit un total de \$107,204,000. Nous n'avons pas d'échéances en 1945. En 1946 nous avons les obligations du fonds d'amortissement du Canadian Northern, 6½ p. 100, échéant le 1er juillet 1946, soit un montant de \$23,754,000, et les obligations 2¼ p. 100 du Canadien-National, \$15,000,000 à sept ans qui échoient le 15 janvier 1946; soit un total de \$38,754,000. Nous n'avons pas d'échéances en 1947 non plus qu'en 1948. De sorte que les échéances globales des cinq prochaines années, y compris 1944, s'établissent à \$145,958,000.

M. DONNELLY: Il y a une émission dont vous avez parlé qui n'est pas échue, mais qui est rachetable.

M. COOPER: Oui.

M. DONNELLY: Quelle est-elle? Quand échoit-elle?

M. COOPER: Il s'agit des obligations garanties du Canadien-National 5 p. 100 à quarante ans.

M. DONNELLY: A quand leur échéance?

M. COOPER: Cette émission le 1er juillet 1969, mais elle est rachetable en 1944. Nous pouvons la racheter. Si nous le faisons, nous devons acquitter une prime de 5 p. 100. On n'a pas encore décidé si elle sera rachetée ou non. Ainsi donc, monsieur Harris, les échéances des cinq prochaines années se chiffrent à \$145,000,000. En 1938 une loi de remboursement nous a valu \$200,000,000; nous en avons employé \$150,000,000 environ jusqu'à la fin de 1943.

M. HARRIS: Avez-vous encore le pouvoir de négocier sur le solde du montant prévue par la loi de 1938, le solde de \$750,000,000; est-ce cela?

M. COOPER: Oui, il reste encore un solde d'environ \$50,000,000.

M. HARRIS: L'excédent total que vous a garanti une loi en sus de ce qu'il vous faut réellement est de \$50,000,000 à même la loi de 1938, et \$55,000,000 lorsque la présente résolution sera adoptée. Est-ce cela?

M. COOPER: Je regrette, mais je n'ai pas très bien saisi.

M. HARRIS: Dois-je comprendre que vous avez dit qu'il vous restait environ \$50,000,000 de la somme mise à votre disposition en vertu de la loi de 1938?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Pouvez-vous encore bénéficier de cette loi?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: De sorte que lorsque le présent bill sera adopté, vous aurez encore \$55,000,000, en sus des \$50,000,000 sous le régime de la loi de 1938?

M. COOPER: Nous aurons \$50,000,000 en vertu de cette loi et \$200,000,000 en vertu de celle de 1944.

M. HARRIS: Les \$200,000,000 seront entamés jusqu'à concurrence de \$145,000,000. Vous avez déjà déterminé l'emploi de cette somme?

M. COOPER: La loi de 1938 va pourvoir à certaines échéances de 1944.

M. HARRIS: Elle pourvoira à un certain nombre?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: De sorte qu'en réalité il est pourvu à vos échéances pour les six ou sept prochaines années?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Monsieur le président, je voudrais déclarer ce qui suit. A mon avis, la compagnie ferroviaire devrait être libre de négocier certaines de ces valeurs détenues à des taux d'intérêt très élevés, lorsque leurs détenteurs veulent les liquider. En même temps, je fais cette observation concernant les valeurs non complètement garanties. Il incombe aux chefs de services d'en tirer le meilleur parti possible. J'ai à l'idée qu'incontestablement certaines de ces valeurs ont trait à des lignes ou à des parties de l'actif du chemin de fer qui par elles-mêmes ne constituent pas un actif complet. Il est probable qu'elles comportent des obligations. Si elles étaient mises sur le marché, elles pourraient être rachetées à un prix bien plus bas. La compagnie devrait être libre de négocier et de se défaire d'un aussi grand nombre que possible de ces valeurs portant intérêt à 5, 6 p. 100, et davantage, qui figurent actuellement à votre bilan.

M. VAUGHAN: C'est là un très bon conseil, et nous nous en défaisons suivant que les circonstances s'y prêtent. Nous étudions maintenant, avec le ministère des Finances, la question du remboursement de cette émission de \$56,000,000. Elle n'était pas rachetable avant 1944, mais elle peut être rachetée au cours de tout semestre. Nous sommes à négocier un taux d'intérêt pour la rembourser, mais nous n'en sommes pas encore venus à une conclusion précise.

M. HARRIS: Vous devriez profiter du fait que les taux sont bas.

M. VAUGHAN: C'est bien vrai.

M. HARRIS: Personnellement je dirais que c'est maintenant le temps de vous défaire d'un bon nombre de ces valeurs.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARRIS: Monsieur le président, les autres questions que j'avais à l'idée auraient figuré ordinairement au Feuilleton. Nous savons tous que le programme de la Chambre est très considérable. Le Comité puise ses renseignements auprès de ceux qu'il assigne. Je vais lire mes questions et si les chefs de services présents peuvent répondre à un certain nombre d'entre elles sans trop de recherches, je leur serais reconnaissant de le faire. Cela abornerait à la nécessité d'imposer un surcroît de travail à la Chambre.

J'ai déjà fourni la liste de mes questions à la direction et je vais la parcourir plutôt rapidement, ou pour épargner du temps, si vous le voulez, j'en remettrai la liste au sténographe.

M. VAUGHAN: Je vous suggère d'en remettre une liste au sténographe. Nous en avons une ici. Nous pouvons répondre immédiatement à certaines questions et nous le ferons avec plaisir. Il faudrait une longue préparation pour répondre aux autres.

M. HARRIS: Oui, je comprends. Si cela vous agréé, monsieur le président, je serai heureux de me conformer à cette ligne de conduite.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. ROEBUCK: Quelle est la teneur générale de ces questions?

M. HARRIS: Monsieur le président, ces questions ont trait aux réseaux ou compagnies ferroviaires acquis par le N.-C., et aux dates où celui-ci a commencé à les exploiter, aux sommes qu'il a versées au comptant, en obligations garanties, et le reste. Telle est la teneur de ces questions. Il s'agit de procéder avec célérité. Si le président était enclin à les déclarer irrégulières, il faudrait les inscrire au Feuilleton.

L'hon. M. MICHAUD: J'approuve la ligne de conduite proposée.

Le PRÉSIDENT: Je la crois bonne. C'est une bonne idée d'obtenir des éclaircissements à ce sujet.

M. HARRIS: Alors, je vais remettre une liste des questions au sténographe.

M. HANSON (*Skeena*): Est-ce que les réponses figureront aussi au compte rendu, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: M. Cooper va lire les questions et les réponses.

(Suit la liste des questions de M. Harris):

1. A quelle date le Canadien-National a-t-il commencé à fonctionner?
2. Quels réseaux ou compagnies ferroviaires ont été acquis par le C.-N. et de quels autres filiales, services de navigation, hôtels, lignes télégraphiques, etc., a-t-il pris possession?
3. Quel a été le coût total pour le C.-N. dans chaque cas?
4. Quelle somme a été payée dans chaque cas—
  - (a) en espèces
  - (b) en obligations garanties, et
  - (c) autrement.
5. Quel est le montant global des avances consenties au Canadien-National par le Gouvernement canadien—
  - (a) en espèces à même le Fonds du revenu consolidé,
  - (b) au moyen de bills spéciaux de crédits, et
  - (c) par de nouvelles valeurs, telles qu'obligations garanties, obligations, actions, etc., depuis le début jusqu'au 31 décembre 1942?
6. Quels ont été les déficits ou les surplus chaque année jusqu'à 1942—
  - (a) sur l'exploitation, et
  - (b) après le paiement des intérêts et autres frais?

7. Quelle était la longueur totale des voies de toutes les compagnies acquises par le Canadien-National?
8. Quelle était la longueur totale des voies ferrées exploitées par le Canadien-National le 31 décembre 1942?

M. COOPER: Il y a huit questions et je crois que nous pouvons répondre tout de suite à trois d'entre elles. Quant à celles qui restent, la préparation des réponses complètes serait longue. Pour la première question: "A quelle date le Canadien-National a-t-il commencé à fonctionner?", je crois que c'était le 1er janvier 1923.

La cinquième question est: "Quel est le montant global des avances consenties au Canadien-National par le Gouvernement canadien (a) en espèces à même le Fonds du revenu consolidé; (b) au moyen de bills spéciaux de crédits, et (c) par de nouvelles valeurs, telles qu'obligations garanties, obligations, actions, etc., à partir du début jusqu'au 31 décembre 1942".

Les informations nécessaires pour répondre à cette question figurent en appendice aux comptes publics en conformité de la Loi de la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada, 1937.

La huitième question est: "Quelle était la longueur totale des voies ferrées exploitées par le Canadien-National le 31 décembre 1942"? Dans notre rapport de 1942 elle figure à 23,560 milles.

L'hon. M. MICHAUD: Vous avez répondu à trois questions sur huit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Harris, je crois que vous voudriez que les réponses aux autres questions figurent au compte rendu?

M. HARRIS: Je crois que cela expédierait les délibérations et éviterait bien des recherches ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Est-ce possible? Pouvons-nous obtenir les réponses à ces autres questions de façon à les inclure dans le compte rendu?

M. HARRIS: Je les modifierai à votre goût afin d'éviter beaucoup de recherches inutiles.

M. COOPER: La préparation des réponses à ces questions sera incontestablement longue. Je crois que le plus que nous puissions faire maintenant c'est de dire que nous ferons de notre mieux.

M. HARRIS: Vous pouvez répondre de façon générale.

L'hon. M. MICHAUD: Cela vous satisferait d'obtenir ces réponses le plus tôt possible, monsieur Harris?

M. HARRIS: Oui. Je crois que c'est bien plus facile de les avoir ici que de les exiger du ministre à la Chambre.

L'hon. M. MICHAUD: Très bien.

M. McCULLOCH: Cela va-t-il retarder l'impression du compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'elles pourraient figurer en appendice. Je l'ignore.

L'hon. M. MICHAUD: Non. Cela retarderait l'impression des délibérations du Comité s'il nous fallait attendre que les réponses fussent prêtes afin de compléter le compte rendu. Elles apparaîtront au compte rendu. Vous serez bien aise d'avoir les réponses lorsqu'elles seront prêtes, monsieur Harris?

M. HARRIS: Oui.

M. DONNELLY: Vous pourriez envoyer une copie des questions et des réponses à chaque membre du Comité.

L'hon. M. MICHAUD: Oui. C'est convenu.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Vaughan. Allons-nous passer à l'étude du budget?

M. VAUGHAN: Très bien.

## CANADIEN-NATIONAL

Etat des besoins financiers pour l'exercice 1943 en comparaison des sommes inscrites, et du budget projeté pour l'exercice 1944

<i>Budget d'exploitation</i>	N° de la page	Budget de 1943	Budget réel de 1943	Budget de 1944
Surplus de caisse.....	2	\$25,000,000	\$35,639,412	\$30,000,000

M. HARRIS: Voulez-vous que nous interroguions au fur et à mesure, monsieur le président, ou si nous reviendrons?

M. VAUGHAN: Comme vous voudrez.

Le PRÉSIDENT: M. Vaughan est prêt à répondre à toutes questions.

M. HARRIS: Je voudrais savoir à quoi la direction se propose d'employer son surplus de l'exercice 1944.

M. VAUGHAN: Nous les remettrions au Gouvernement, comme nous l'avons toujours fait chaque année que nous avons eu un surplus.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous avouerai que je suis un peu sourd. Je ne me mets pas en cause, mais je présume que d'autres membres du Comité ont de la difficulté à suivre les délibérations. Je demanderais aux députés de parler plus fort si possible.

M. ROEBUCK: J'imagine que cela appelle des commentaires d'ordre général alors que nous voyons un budget de \$25,000,000 pour 1943 et des déboursés réels de \$35,000,000.

M. McCULLOCH: Non. Il s'agit là d'un gain.

M. VAUGHAN: C'est \$15,000,000 de plus que nos prévisions.

M. ROEBUCK: Nous ferions peut-être mieux d'attendre que toutes les données fussent soumises. Nous comprendrons mieux alors.

L'hon. M. MICHAUD: Oui.

M. ROEBUCK: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Poursuivez donc, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Très bien. Je reprends:

<i>Immobilisations</i>	N° de la page	Budget de 1943	Budget réel de 1943	Budget de 1944
Additions et améliorations.....	3	\$12,200,000	\$ 4,103,569	\$18,611,500

M. HARRIS: A ce sujet, quelle partie de cette somme proviendra du ministère des Munitions et approvisionnements?

M. VAUGHAN: Il m'est très difficile de vous répondre.

M. HARRIS: Combien en a-t-il été perçu en 1943?

M. VAUGHAN: Avez-vous des chiffres indiquant la somme que nous avons perçue de ce ministère en 1943?

M. HARRIS: Je crois que ce ministère fabrique des fourgons pour votre réseau.

L'hon. M. MICHAUD: Non.

M. VAUGHAN: Naturellement, aucune partie du budget de capital n'est perçue de ce ministère.

L'hon. M. MICHAUD: Ce ministère ne fabrique pas de fourgons pour le réseau.

M. VAUGHAN: Non.

M. HARRIS: Je regrette, mais je ne puis saisir.

M. VAUGHAN: Le ministère des Munitions et approvisionnements est tout à fait étranger à la fabrication de notre matériel ou de nos fourgons.

M. HARRIS: Je l'admets, mais il travaille pour votre réseau.

L'hon. M. MICHAUD: Non.

M. VAUGHAN: Non. Je ne crois pas que ce ministère exécute du travail pour nous, mais nous en accomplissons beaucoup pour lui.

M. HARRIS: Très bien. Il n'exécute pas de travail pour vous?

M. VAUGHAN: Non.

M. HARRIS: Percevez-vous quelque chose de lui pour la fabrication de matériel?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. HARRIS: Il y a quelque confusion ici.

L'hon. M. MICHAUD: Sauf pour les priorités.

M. HARRIS: Ce n'est pas ce que j'entends; je veux dire quant au matériel lui-même.

L'hon. M. MICHAUD: Non.

M. WALTON: Il y a les usines de munitions.

M. VAUGHAN: Il y a à la Pointe-St-Charles, monsieur Harris, une compagnie appelée la National Railway Munitions qui est une compagnie étatisée.

M. HARRIS: Oui.

M. VAUGHAN: Que nous exploitons librement pour le Gouvernement.

M. HARRIS: Oui. Cette compagnie exécute des contrats pour votre réseau aussi bien que pour le ministère des Munitions et approvisionnements?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Elle n'en exécute pas pour notre réseau. Par ailleurs, le Canadien-National exécute dans ses ateliers des contrats pour le ministère précité.

M. HARRIS: Oui, je le sais.

M. NICHOLSON: Les hommes employés par la National Railway Munitions sont-ils compris dans le nombre total des employés que vous avez cité hier?

M. VAUGHAN: Non.

M. NICHOLSON: Vous en avez fait permuter un certain nombre?

M. VAUGHAN: Certains sont passés à l'emploi de la compagnie ci-dessus lors de l'inauguration de l'usine.

M. NICHOLSON: Vous protégez leurs droits d'ancienneté, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Avez-vous une idée du nombre de ces employés?

M. VAUGHAN: Je dirais qu'environ 100 de nos employés travaillent pour le compte de cette compagnie.

M. WALTON: Oui, entre 100 et 120.

M. NICHOLSON: De vos employés permanents.

M. WALTON: Prêtés à la compagnie ci-dessus.

M. HARRIS: Il y a certaines compagnies de la Couronne qui fabriquent des fourgons et d'autre matériel ferroviaire actuellement.

M. VAUGHAN: Je ne le pense pas. Les seules compagnies qui fabriquent ce matériel sont l'Eastern Car Company, de New Glasgow, qui appartient à la Dominion Steel and Coal Company; la Canadian Car and Foundry Company, et la National Steel Car Company à Hamilton. Celles qui fabriquent des locomotives sont la Canadian Locomotive Works à Kingston, et la Montreal Locomotive Works, à Montréal, qui n'ont aucune relation avec la Couronne, sauf lorsqu'elles s'acquittent de quelque autre travail pour celle-ci.

M. HARRIS: Je vais réserver les autres questions que j'aurai.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Très bien.

	N° de la page	Budget de 1943	Budget réel de 1943	Budget de 1944
<i>Immobilisations</i>				
Acquisitions de valeurs.....	3	\$ 1,294,300	\$ 235,735	\$ 1,921,000
Retrait d'obligations échues, y compris versements au fonds d'amortissement et paiements de matériel.....	4	9,552,000	9,353,597	9,117,000
<i>Moins</i> —réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte de la dette.....		<u>17,000,000</u>	<u>19,570,228</u>	<u>19,100,000</u>
		\$ 6,046,300	\$ 5,877,327	\$10,549,500
Nouveau matériel—Accord de location—achat avec l'Etat .....	5	43,916,394	18,852,007	41,597,554
Immobilisations totales.....		<u>\$49,962,694</u>	<u>\$12,974,680</u>	<u>\$52,147,054</u>
<i>Autorisation statutaire</i>				
Capital social des Lignes aériennes Trans-Canada .....		\$ 400,000	.....	\$ 400,000

M. HARRIS: Le président se prononcerait-il sur la recommandation faite par les vérificateurs concernant l'établissement d'un compte de dépréciation? Cela doit se trouver probablement au rapport des vérificateurs. Il y est dit que la direction est portée après la guerre et au retour de la paix.

M. VAUGHAN: Vous voulez parler, je suppose, de la dépréciation sur les immeubles.

M. HARRIS: Oui, sur les propriétés.

M. VAUGHAN: Nos vérificateurs n'ont pas fait de recommandation en ce sens. Nous avons traité ce sujet à fond dans notre rapport annuel l'an dernier et il n'y a pas eu de changement depuis. Nous n'accumulons pas actuellement de dépréciation sur les immeubles; la comptabilité des retraits y pourvoit.

M. HARRIS: Voici la recommandation des vérificateurs: "Que l'adoption par les chemins de fer canadiens de la comptabilité de dépréciation, en vertu de tout plan précis, soit assujéti à l'établissement par l'Etat de règlements uniformes obligatoires en matière de comptabilité, applicables aux chemins de fer canadiens. C'est notre opinion réfléchie que ces règlements de l'Etat, dont nous prônons l'adoption depuis plusieurs années, devraient être établis le plus tôt possible dans l'après-guerre."

Il est possible que la paix ne soit déclarée que dans dix ans. Dans l'intervalle votre réseau réalise des recettes élevées et il aura l'occasion d'établir ce compte de réserve. Comment interpréteriez-vous cette opinion réfléchie "le plus tôt possible dans l'après-guerre"? C'est plutôt imprécis.

M. VAUGHAN: Cela entraînerait passablement d'évaluation, monsieur Harris.

M. HARRIS: Oui, je sais.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas fait évaluer nos propriétés particulières. Les chemins de fer des Etats-Unis y ont consacré de deux à trois cents millions de dollars et bien qu'ils fussent autorisés à tenir compte de la dépréciation de ce chef pendant des années ils n'en ont pas profité.

M. HARRIS: Puis-je vous interrompre? Vous dites que d'après l'autorisation que leur a accordée l'*Interstate Commerce Commission* ils tiennent compte de cette dépréciation depuis trente ans?

M. VAUGHAN: Non. Ils ont tenu compte de la dépréciation sur le matériel mais pas de celle sur les immeubles.

M. HARRIS: Nous n'en tenons pas même compte comme le font ces chemins de fer?

M. VAUGHAN: Je répète qu'ils ont été autorisés à appliquer cette dépréciation sur les propriétés fixes depuis bon nombre d'années et qu'ils ont fait faire des évaluations à cet effet mais qu'ils ne l'ont appliquée qu'avec la hausse des impôts. Beaucoup de personnes aux Etats-Unis estiment que c'est ce qu'on

appelle de la comptabilité de convenance. C'est une question que nous étudierons, je crois, immédiatement après la guerre alors que nous aurons le personnel et les facilités pour évaluer nos propriétés, et nous estimerons alors ce qui sera désirable.

M. HARRIS: Afin de mettre un terme à ce sujet, monsieur le président, je me demande si ce serait trop demander que lorsque les rapports seront soumis à l'avenir on traite plus longuement de la ligne de conduite concernant la dépréciation, non seulement quant au matériel, mais aussi quant à la capitalisation?

M. VAUGHAN: J'ignore si vous avez eu l'occasion de lire notre rapport de 1942, mais notre ligne de conduite ainsi que les raisons qui la motivent sont exposées au long à la page 2.

M. HARRIS: Quels succès avez-vous obtenus dans la poursuite de cette ligne de conduite? A mon avis, cette disposition tempère quelque peu l'enthousiasme que provoquait le rapport de 1942, j'entends cette dernière phrase, "devraient être établis le plus tôt possible dans l'après-guerre". A mon sens, cela écarte le rapport de 1942.

M. VAUGHAN: Si vous voulez me le permettre, monsieur le président et monsieur Harris, je vais vous lire un extrait du rapport de 1942. Il dit:

Toutefois, une récente ordonnance de la Commission prescrit l'adoption par les réseaux des Etats-Unis, à partir du 1er janvier 1943, de la comptabilité dite de dépréciation pour certaines classes d'immeubles y compris les édifices, gares, ateliers, ponts, etc., mais à l'exclusion de la superstructure (rails, boulons, traverses, ballast) qui demeure sur la base de retrait.

M. HARRIS: Je le sais.

M. VAUGHAN:

Cette ordonnance sera respectée par les lignes du Réseau aux Etats-Unis, mais ce n'est pas l'intention pour le moment de l'appliquer aux lignes canadiennes. Le changement constitue un précédent important et il semble sage d'attendre que les réseaux américains l'aient expérimenté. De toute façon, les études requises avant son adoption ici représentent une forte somme de travail pour les techniciens du Réseau et il semblerait peu sage d'entreprendre une tâche de cette nature de ce temps-ci, alors qu'il y a une besogne beaucoup plus urgente à accomplir.

M. HARRIS: Oui.

M. VAUGHAN: Nous en sommes restés là.

M. HARRIS: J'admets tout cela, mais ce qui a tempéré mon enthousiasme c'est qu'au lieu de se baser sur l'expérience des lignes américaines, on prend pour attitude que les règlements précités devraient être établis "le plus tôt possible dans l'après-guerre". J'approuve le rapport de 1942.

M. COOPER: Le rapport des vérificateurs, monsieur Harris, ne recommande pas l'adoption par le Canadien-National de la comptabilité de dépréciation sur les immeubles. Voici ce qu'il dit—je lis au bas de la page 2:

A tout événement, nous recommandons que l'adoption par les chemins de fer canadiens de la comptabilité de dépréciation, en vertu de tout plan précis, soit assujéti à l'établissement par l'Etat de règlements uniformes obligatoires en matière de comptabilité, applicables aux chemins de fer canadiens. C'est notre opinion réfléchie que ces règlements de l'Etat, dont nous prônons l'adoption depuis plusieurs années, devraient être établis le plus tôt possible dans l'après-guerre.

Je crois que les vérificateurs recommandent à ce sujet la comptabilité uniforme et que l'adoption de la comptabilité de dépréciation devrait résulter de l'adoption de la comptabilité uniforme.

M. HARRIS: J'en conviens tout à fait. Ce que je n'aimais pas, c'était l'établissement le plus tôt possible dans l'après-guerre de cette forme de comptabilité. Si l'on prévoit plusieurs années après la guerre, alors tout sera dans l'ordre et nous ferons face au problème chaque année jusqu'à ce que nous aboutissions à quelque solution.

M. VAUGHAN: Cette question de la comptabilité uniforme est sur le tapis depuis bien des années, mais nous n'avons pu encore faire beaucoup de progrès.

M. HARRIS: Je l'admets, c'est un problème important.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Total des immobilisations en 1943, \$49,962,694; budget réel de 1943, \$12,974,680; budget de 1944, \$52,147,054. Autorisation statutaire, capital social des Lignes aériennes Trans-Canada, \$400,000; en 1944, \$400,000.

La page suivante est un état comparé des résultats nets d'exploitation pour les exercices 1943 et 1944; c'est le détail du premier poste à la première page du mémoire que je viens de lire. Voulez-vous que je le lise, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité à en décider.

## CANADIEN-NATIONAL

État comparatif des résultats nets d'exploitation pour les exercices 1943-1944

<i>Résultats nets d'exploitation</i>	Budget de 1943	Budget réel de 1943	Budget de 1944
Recettes d'exploitation, à l'exclusion de la contribution de 20% en vertu de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes.....	\$395,025,000	\$435,783,047	\$417,140,000
Contribution de l'Etat en vertu de la Loi susmentionnée (20%).....	4,500,000	4,140,863	4,000,000
Part de l'Etat du compte d'exploitation, bac transbordeur et termini de l'Île du P.-E....	475,000	692,045	560,000
Total des recettes d'exploitation du chemin de fer.....	400,000,000	440,615,955	421,700,000
Frais d'exploitation du chemin de fer.....	311,500,000	324,475,670	333,200,000
Recettes nettes d'exploitation.....	88,500,000	116,140,285	88,500,000
Coefficient d'exploitation .....	77.88%	73.64%	79.01%
Recettes appliquées à la réserve pour pensions..	—	19,069,000	—
Recettes nettes d'exploitation déduction faite de la réserve pour pensions.....	88,500,000	97,071,285	88,500,000
Autres revenus .....	12,932,000	11,768,829	10,351,000
Revenu net applicable au service des intérêts..	75,568,000	85,302,456	78,149,000
<i>Frais d'intérêts</i>			
Intérêts dus au public sur la dette à long terme	31,268,000	30,998,196	28,191,000
Intérêts sur les prêts de l'Etat pour le capital et le remboursement.....	19,300,000	18,664,848	19,948,000
Total des frais d'intérêts.....	50,568,000	49,663,044	48,149,000
Surplus de caisse.....	\$ 25,000,000	\$ 35,639,412	\$ 30,000,000

REMARQUE: Le budget de 1944 comprend \$1,748,000, contribution au déficit de la Caisse de prévoyance de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Île du P.-E., et \$100,000 à titre de contribution à la *Grand Trunk Railway of Canada Superannuation and Provident Fund Association*.

(La page 2 est adoptée).

M. VAUGHAN: La troisième feuille est un état comparatif des immobilisations pour les exercices 1943 et 1944. C'est aussi le détail des chiffres que je vous ai déjà soumis.

## CANADIEN-NATIONAL

État comparatif des immobilisations—Exercices 1943, 1944

Additions et améliorations	Budget de 1943	Budget réel de 1943	Budget de 1944
Région de l'Atlantique.....	\$ 1,369,263	\$ 607,834	\$ 1,281,529
Région centrale.....	5,050,567	2,933,036	7,709,461
Région de l'Ouest.....	3,548,526	721,821	2,691,719
Grand Trunk Western Railroad Company.....	363,279	26,010	909,052
Ch. de fer Vermont-Central, Inc.....	124,909	12,244	118,854
Montreal Terminal Construction.....	363,568	258,454	313,000
Bac transbordeur et termini de l'Île du P.-E....	35,700	6,637	48,700
Filiales.....	146,814	165,529	317,255
Généralités, y compris additions et améliorations au matériel.....	2,715,268	885,195	3,381,181
	12,717,894	5,261,214	16,770,751
Achats de matériel.....	425,968	296,536	2,874,849
Retraits de matériel.....	943,862	1,454,181	1,034,100
Total, additions et améliorations, moins retraits.....	\$ 12,200,000	\$ 4,103,569	\$ 18,611,500
Acquisitions de valeurs			
<i>Toronto Terminal Railways—</i>			
En commun avec le chemin de fer du Paci- fique-Canadien—Additions et améliora- tions générales—Part du C.-N. 50%...\$	100,000	.....	\$ 100,000
<i>Northern Alberta Railways—</i>			
En commun avec le chemin de fer du Paci- fique-Canadien—Additions et améliora- tions générales.....	1,050,000	250,000	500,000
Part du C.-N. 50%.....	.....	.....	1,210,000
<i>Chicago and Western Indiana Railroad—</i>			
Avances suivant l'accord du 1er mars 1936	144,300	142,863	143,000
<i>Detroit and Toledo Shore Line Railroad—</i>			
Réduction comptable du capital-actions par versement de dividendes spéciaux....	.....	225,000	42,000
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad—</i>			
Achat de capital-actions.....	.....	67,872	10,000
	\$ 1,294,300	\$ 235,735	\$ 1,921,000

## Le PRÉSIDENT: Adopté?

M. HARRIS: Avant que nous adoptions cette page, je veux savoir si \$100,000 vont suffire aux améliorations des Toronto Terminal Railways vu la grande expansion qui s'effectue dans la zone industrielle du port?

M. VAUGHAN: C'est là le chiffre soumis par la direction des Toronto Terminal Railways sur ce qu'il lui faudra en 1944. Nos ingénieurs à Montréal l'ont étudié attentivement et ont déclaré qu'il répondrait aux besoins.

M. DONNELLY: \$200,000; cette somme représente 50 p. 100.

M. HARRIS: Un instant. Je veux faire une déclaration et la laisser figurer au compte rendu. Lorsque les plans furent d'abord dressés, vers 1917, ils prévoyaient à l'extrémité est des termini de Toronto, soit la rivière Don, la construction d'un pont au-dessus des parcs de triage à partir de la rive ouest de cette rivière jusqu'à la rive est. Dans l'intervalle il y avait un pont temporaire sur l'emprise de ce qu'on appelle la rue Keating. Il a servi jusqu'ici et le pont pour lequel on avait fait des arpentages et qui était censé avoir été construit au-dessus des cours de triage en 1917 ne l'a jamais été. Je sais que le pays a passé par des périodes difficiles, mais il résulte de tout cela qu'un pont temporaire a été en usage, d'où des aiguillages très fréquents, des retards marqués à la circulation ainsi qu'à l'accès et à la sortie des propriétés au nord de la

rue Keating, dû au fait que le pont n'a pas été construit où il avait d'abord été projeté.

Malheureusement, en février de cette année le pétrole répandu à la surface de la rivière Don provenant des raffineries du voisinage a pris feu. Les risques d'incendie dans cette zone sont énormes, celle-ci étant entourée de tous côtés de raffineries de pétrole, propriétés de l'Imperial Oil, de la British American Oil, et de la McColl Frontenac. Si cet incendie n'avait été maîtrisé le désastre eût pris des proportions considérables dans toute cette région. On doit l'imputer plus ou moins au fait qu'en rendant l'accès difficile à ce parc de triage on n'a pas réalisé le plan primitif des termini de Toronto. Je soumetts cela à la direction. Bien entendu, \$100,000 ne suffiraient pas aux réparations et à la construction du pont.

M. VAUGHAN: Non, on n'avait pas cela en vue.

M. HARRIS: Cette somme ne suffirait pas aux améliorations envisagées. En fait, je crois que cet incendie sur la rivière Don a coûté même plus que cette somme au Canadien-National. Si on eût exécuté le plan de 1917, il aurait pu peut-être être évité. On se demande quelle en a été la cause. Certains disent qu'il a été allumé par le vidage des cendriers des locomotives sur le pont. On ignore ce qui s'est produit exactement, mais si la situation financière au Canada eût été telle que les améliorations qu'il fallait eussent pu être exécutées à l'époque, en outre d'éviter au public l'incommodité de passer sur l'emprise de la rue et de franchir le vieux pont temporaire, nous aurions obtenu des aménagements de nature à faciliter le trafic dans la zone précitée tout en améliorant le réseau comme il le fallait. Je vous en parle maintenant, monsieur le président, parce qu'à cette époque de recettes à la hausse, et vu l'importance des travaux qui se font dans cette zone industrielle, la direction du chemin de fer pourrait se sentir disposée à étudier dans une certaine mesure l'exécution de son plan primitif. J'ajouterai qu'il faut aiguiller des wagons chaque matin entre sept et dix heures dans le parc de triage et employer la rue elle-même pour cet aiguillage, ce qui fait qu'un grand nombre d'employés arrivent en retard à leur travail. Je ne veux pas blâmer les équipes de trains de marchandises; elles font de leur mieux pour ne pas interrompre trop longtemps la circulation, mais celle-ci subit des retards. Chaque matin les employés font la queue. Je dois traverser cette zone quatre fois par jour lorsque je suis à Toronto de sorte que je sais ce dont je parle. Toute cette situation résulte de l'inexécution du plan primitif concernant le parc de triage approuvé en 1917. On peut s'attendre à ce qu'il se produise un accident grave vu le triage des wagons dans la rue—celle-ci est une artère parce que c'est la continuation de la rue Fleet—cela est aussi certain que nous siégeons dans cette salle. Je soumetts cela à votre attention.

M. VAUGHAN: Nous allons certainement étudier la question à fond. J'ignore si vous avez des rapports à ce sujet, monsieur Walton?

M. WALTON: Pas actuellement. Naturellement, les chemins de fer dépenseront ensemble \$100,000 pour les termini en sus de ce qu'ils y consacreront séparément.

M. HARRIS: Je m'en rends bien compte, mais j'avais l'occasion de vous signaler cela.

M. NICHOLSON: Je voudrais demander au président quelle est la construction envisagée dans la région de l'Ouest cette année. J'ai écrit, et cela depuis des années, relativement à la construction d'une nouvelle gare à Nut-Mountain, en Saskatchewan. Vu la pénurie de matériaux et de main-d'œuvre la construction d'une gare et d'une habitation a été ajournée de temps à autre. J'apprends que la maison qu'habite le chef de gare est la seule de l'endroit qui puisse être louée et elle a été vendue. Comme cela s'est déjà produit, la famille de ce chef de gare

devra se loger dans la ville voisine. Maintenant que les matériaux ne sont plus aussi rares et que les métiers du bâtiment comptent plus d'hommes où en est-on à propos de la construction d'une maison en 1944?

M. VAUGHAN: Notre budget renferme-t-il un poste à ce sujet?

M. WALTON: Je viens de le consulter pour voir s'il existe un poste distinct.

M. VAUGHAN: Je me souviens que vous nous avez écrit et nous avons demandé un rapport à notre vice-président dans l'Ouest. Je ne me souviens pas de sa réponse ou si on a inscrit un poste à cet effet dans le budget.

M. NICHOLSON: Quelle est votre ligne de conduite générale?

M. VAUGHAN: Pendant la guerre elle consiste à ne pas faire de dépenses pour des matériaux nécessaires pour la guerre à moins de nécessité absolue.

M. NICHOLSON: Combien de ces postes pour des additions et des améliorations serviront à la construction de nouvelles gares et habitations?

M. WALTON: Il n'y en a que très peu pour de nouvelles gares cette année.

M. NICHOLSON: Oui?

M. WALTON: Oui.

M. NICHOLSON: On a fait remarquer que le P.-C. avait réussi à faire construire une nouvelle gare dans la même région où la situation est la même quant aux matériaux et au bois d'œuvre. Je m'explique difficilement pourquoi le P.-C. peut se procurer des matériaux, mais non pas le C.-N.?

M. VAUGHAN: Quel est le nom de cette gare?

M. NICHOLSON: Nut-Mountain.

M. VAUGHAN: Je me souviens de la correspondance.

M. DONNELLY: Y avait-il une gare auparavant?

M. NICHOLSON: Un fourgon en tenait lieu. On me dit qu'il se fait beaucoup de commerce à cet endroit.

M. WALTON: On expédie beaucoup de grain de cet endroit.

M. VAUGHAN: Je vais voir à cela sur-le-champ.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Passons à la page suivante.

M. ROEBUCK: Dites-nous à quoi se rapportent les additions et améliorations au matériel? Ne s'agit-il que de wagons?

M. VAUGHAN: De wagons et de locomotives que nous projetons de commander et faire livrer au cours de l'année.

M. ROEBUCK: C'est une bonne nouvelle.

M. VAUGHAN: De locomotives, et de matériel divers à marchandises, fourgons et wagons-trémies.

M. DONNELLY: Les additions et les améliorations générales visant le Northern Alberta Railway sont dans le même sens? Vous ne construisez pas de nouvelle ligne là-bas?

M. VAUGHAN: Non. Comme vous le savez, nous exploitons cette ligne en commun avec le Pacifique-Canadien.

M. DONNELLY: Vous ne prolongez nullement votre réseau?

M. VAUGHAN: Non.

M. EMMERSON: Je remarque au matériel de 1944 un poste pour vingt locomotives du type Mountain. Quelle différence y a-t-il entre ce type et la Northern? Vous aviez ce dernier type en 1943?

M. VAUGHAN: La différence tient à la disposition des roues. Le type Northern a 4 petites roues, 8 roues motrices et 4 petites roues. Le type Mountain est à peu près le même, sauf qu'il a deux petites roues de moins.

M. EMMERSON: Cette locomotive sert au transport des messageries ou des marchandises?

M. VAUGHAN: Aux deux. Elle sert au transport des marchandises ou des voyageurs. Elle n'est pas aussi lourde que le modèle Northern.

M. HARRIS: Monsieur le président, y a-t-il une partie de ce poste: "généralités, y compris les additions et les améliorations au matériel, \$3,381,181" qui pourrait servir à diminuer l'engorgement à Toronto, ou bien les trains doivent-ils passer par les termini de Toronto?

M. VAUGHAN: Ce poste de \$3,381,181 pour des additions et des améliorations au matériel comprend un grand nombre de nouveaux dispositifs pour les locomotives ou les wagons en vue d'accroître leur efficacité.

M. HARRIS: Voici ce à quoi je pense, monsieur le président. Nous savons tous que le trafic est énorme actuellement. Le service que donnent actuellement les employés de la gare Union à Toronto est excellent. Il ne donne lieu à aucune plainte. Ces derniers font de leur mieux et obtiennent de magnifiques résultats. On a jugé nécessaire d'enlever certains aménagements de la gare, comme les bancs où les gens pouvaient se reposer en attendant les trains, à cause de l'encombrement. Il en est résulté que les gens sont obligés de faire la queue en attendant que leurs trains soient formés. Il est arrivé il y a un an que des gens se sont tenus debout de 10 h. 30 du soir à 2 h. 30 du matin. C'était le 8 mars de l'an dernier. Le chemin de fer avait dû faire face à un cas de force majeure parce qu'il y avait eu une tempête de neige ce jour-là qui avait gelé les cœurs de croisement, d'où impossibilité de placer les trains sur les voies. Trois personnes dans cette queue se sont évanouies, ce qui était peu. Cependant, les aménagements tels que bancs manquaient et il a fallu transporter ces personnes dans une antichambre. Cet encombrement va persister quelque temps, et je ne vois pas comment le vote de \$100,000 pourra aider à le soulager. Je me suis demandé si cet autre crédit de \$3,381,000 pourrait être employé à fournir d'autres aménagements pour faire face à l'affluence actuelle de voyageurs. C'est un problème grave. Les employés de la gare font de leur mieux, mais il faut régler ce problème.

Une autre suggestion: elle concerne les voyageurs par nécessité. Je veux parler surtout des forces armées. Il me semble que les civils devraient se tenir à l'écart et accorder la préférence à ceux qui doivent être à leur poste le lendemain, aux militaires qui reviennent de leurs congés. Je suis d'avis que le public devrait s'abstenir ou venir après les troupes comme cela se pratique dans certaines parties des Etats-Unis. La population canadienne n'a pas montré autant de générosité. Il est bien vrai que les jeunes peuvent endurer davantage que certains de leurs aînés, mais je suis fermement d'avis que bon nombre de ces derniers ne devraient pas voyager. Ils feraient aussi bien de rester chez eux.

M. VAUGHAN: C'est entièrement mon avis qu'il faudrait accorder les premiers égards aux militaires. Nous le faisons dans la mesure du possible, mais il nous est très difficile de restreindre les déplacements du public.

M. HARRIS: Je le sais, mais j'ai fait consigner ma pensée à ce sujet pour que le public en prenne connaissance. Qu'en est-il de l'autre point concernant le matériel?

M. HARRIS: Tous les bancs ont été enlevés à cause de l'encombrement.

M. VAUGHAN: Croyez-vous que nous devrions en replacer un certain nombre?

M. HARRIS: Y a-t-il des salles de repos, ou si les termini de Toronto ne pourraient établir plus de salles de repos qu'il n'y en a actuellement pour les personnes qui doivent attendre deux ou trois heures?

M. WALTON: Je ne crois pas qu'il reste de l'espace pour l'aménagement d'autres salles de repos que celles qui existent actuellement. On a enlevé les banquettes à l'extrémité de la salle des pas perdus afin de donner autant d'espace que possible.

M. HARRIS: C'est vrai.

M. WALTON: Il semblerait que serait une tâche d'importance majeure que d'accomplir davantage. J'ignore ce que l'on pourrait faire exactement.

M. HARRIS: Peut-être pourrait-on étudier la question en vue d'apporter quelque allègement à la situation.

M. VAUGHAN: Nous étudierons volontiers la question. Je ne crois pas qu'on pourrait se faire une idée de l'encombrement à la gare de Toronto aux fins de semaine à moins de l'avoir vu et vous l'avez vu. Nous craignons des accidents. Les gens se bouscuaient et tombaient sur ces banquettes. C'est pourquoi nous en avons enlevé un certain nombre.

M. HARRIS: Je suis d'accord avec vous.

M. ROEBUCK: Ces banquettes ne pourraient-ils être placés à l'étage supérieur où ils ne nuiraient pas?

M. WALTON: Il y en a aussi dans la salle des pas perdus à l'étage supérieur.

M. ROEBUCK: Je pense au côté droit en entrant; on y trouve une salle d'attente.

M. WALTON: Il arrive parfois que la foule remplisse la salle des pas perdus du bas ainsi que celle qu'on pourrait appeler la salle principale. Tout est encombré.

M. NICHOLSON: Les gens se tiennent-ils debout?

M. WALTON: Ils remplissent tout l'espace disponible.

M. HARRIS: L'extrémité est de la salle des pas perdus est vacante presque tout le temps. Elle pourrait être employé.

M. ROEBUCK: C'est à elle que je pensais. On pourrait trouver de l'espace dans une partie ou une autre et l'on pourrait installer des banquettes.

M. VAUGHAN: Nous ferons une enquête complète.

M. ROEBUCK: Il y a un autre aspect de cette question qui se rapporte à ce qu'a dit M. Harris. Dans le passé alors que la situation était moins normale qu'à présent,—à mon avis elle est maintenant normale. Il devrait y avoir constamment beaucoup de voyageurs, malgré qu'une grande partie de ces derniers sont maintenant des militaires. Jadis quand les voyageurs à bord des trains étaient rares c'était anormal, mais alors les billets se vendaient de façon que les voyageurs pouvaient réserver leurs banquettes et se diriger sans hâte vers leurs trains. On leur évitait ainsi la fatigue nerveuse de se tenir debout. Présentement il n'y a plus de wagons-salons et on ne peut plus réserver de banquettes. Nul doute qu'il a fallu supprimer les wagons-salons à cause de la grande perte d'espace. Mais je me demande s'il fallait bien supprimer les banquettes réservées. Il y a en service actuellement un certain nombre de modèles de voitures-voyageurs dont certaines sont magnifiques. Elles sont très spacieuses et très confortables. Outre ces voitures il y a encore en service de vieux modèles qui semblent remonter au déluge. Elles sont en bois, dangereuses et très incommodes. Ne serait-il pas possible de reprendre la vente des banquettes réservées? Il serait peut-être possible de vendre les meilleures d'abord et demander des prix moins élevés selon les aménagements moins luxueux et le moindre confort des voitures. Pourquoi ne serait-il pas possible de vendre un billet à un voyageur plutôt, que d'exiger qu'il attende son tour pendant des heures pour avoir un billet?

M. VAUGHAN: Cette question a été étudiée sous tous ses aspects. Auparavant, ainsi que vous le savez, nous ne réservions des fauteuils que dans les wagons-salons; nous n'avons jamais réservé de banquettes dans les voitures de première classe.

M. ROEBUCK: Non, mais cela se fait aux Etats-Unis.

M. VAUGHAN: Oui, cela se fait pour certains trains.

M. ROEBUCK: La chose se pratique pour l'Empire State Express.

M. VAUGHAN: Oui, cela peut se faire plus facilement pour un train direct, mais lorsqu'il y a un nombre considérable de voyageurs qui montent et qui descendent aux gares intermédiaires, il faudrait réserver un certain nombre de banquettes pour les voyageurs qui montent aux endroits intermédiaires.

M. ROEBUCK: Pour de gros trains comme ceux-ci, vous pourriez placer des gens tout aussi bien dans certaines voitures que de les éparpiller par tout le train.

M. VAUGHAN: Oui, sauf que si vous voyagez de Montréal à Toronto, vous ne voudrez pas que l'espace fut réservé pour quelqu'un qui doit monter dans le train à Kingston ou à Belleville. Les voitures sont tellement encombrées que nous sommes forcés d'utiliser tout l'espace tout le long du trajet afin d'avoir le maximum d'occupation. C'est un problème très difficile à résoudre; M. Walton et moi-même en avons examiné tous les aspects. Nous l'avons étudié avec les membres du service des voyageurs, et nous ne voyons pas comment, par suite des conditions existantes nous pourrions pratiquer un changement, à l'heure actuelle.

M. ROEBUCK: Naturellement, je ne vous demande pas de donner quoique ce soit gratuitement au public.

M. VAUGHAN: Je comprends.

M. ROEBUCK: Je suggère que le public paie.

M. VAUGHAN: Evidemment.

M. ROEBUCK: Et si le service en vaut la peine, il mérite qu'on paie pour ce service.

M. WALTON: Cela exigerait un personnel plus considérable; c'est une question sérieuse.

M. ROEBUCK: Des jeunes filles peuvent vendre des billets, et faire le travail tout aussi que les hommes.

M. WALTON: Nous avons pris à notre emploi un grand nombre de jeunes filles, et il faut les former.

M. McCULLOCH: Ce ne serait pas juste à l'égard de ceux qui n'ont pas les moyens de payer pour ces banquettes. Ils ont tout autant droit au confort dans les voitures que ceux qui peuvent payer le prix des banquettes.

M. VAUGHAN: On aurait probablement de la difficulté avec les membres des troupes. Ils pourraient se plaindre, car il serait possible qu'ils soient tous entassés dans le même wagon où se trouve un grand nombre de gens, tandis que d'autres voyageurs qui ont les moyens occuperaient de bonnes banquettes dans un autre wagon.

M. ROEBUCK: Cela s'applique aux banquettes réservées, dans n'importe quelle partie du pays, et également aux wagons-dortoirs. Pourquoi ne pas faire en sorte d'obtenir des wagons-dortoirs plutôt que de les vendre?

M. VAUGHAN: Nous faisons de notre mieux, dans les circonstances, pour accommoder le public voyageur. Cette question relève du régisseur du transport. C'est sur son avis que nous avons supprimé les wagons-salons, et il nous faudrait son approbation ou celle de la Commission des transports pour exiger une rétribution pour les banquettes dans les wagons ordinaires.

M. EMMERSON: Je suppose qu'il serait hors de propos d'avoir des trains additionnels circulant à des heures différentes. Le plus grand encombrement que j'aie vu à Toronto, fut à certaines heures de la soirée et de la matinée. A ces heures, les trains regorgent. Serait-il possible d'avoir des trains additionnels à certaines heures?

M. WALTON: Tout le service des trains est basé en grande partie sur les correspondances, et les trains doivent circuler environ aux heures où ils sont le

plus utile. Naturellement, il peut se produire à Toronto un encombrement qu'on ne constaterait pas à un autre endroit, car cela ne se produit qu'à un endroit où le service de deux chemins de fer est combiné.

M. SANDERSON: Ce problème ne serait-il pas le résultat de la situation militaire. Vous faites excellente besogne—non seulement vous, mais également le Pacifique Canadien. La guerre est la cause de tout le trouble.

M. VAUGHAN: C'est évidemment la guerre qui est responsable de ces conditions.

M. NICHOLSON: Ce poste comporte une augmentation considérable. Le président ne pourrait-il pas nous donner un état général de la situation en ce qui concerne les matériaux disponibles.

M. VAUGHAN: De quel poste s'agit-il?

M. NICHOLSON: Généralités, y compris additions, améliorations, matériels.

M. ROEBUCK: Je ne crois pas qu'il convienne de terminer la discussion sur les dispositions à prendre en vue d'améliorer les conditions dans les trains, en disant simplement que nous sommes en guerre. Il est vrai qu'il en est ainsi, mais cela ne veut pas dire que même en dépit de la guerre nous ne devons pas concentrer nos énergies en vue de donner le meilleur service possible. Ce n'est pas une critique que je formule.

M. VAUGHAN: Je le sais.

M. ROEBUCK: J'ai soulevé la question dans l'espoir qu'on pourrait peut-être apporter de l'amélioration à des conditions qui ne sont pas parfaites.

M. VAUGHAN: Nous serons heureux d'examiner cette situation et de voir s'il ne serait pas possible de l'améliorer. Nous tenons à procurer, autant que possible, tout le confort au public voyageur. Je crois que le régisseur du transport nous permettrait de vendre des banquettes. Quoi qu'il en soit nous allons examiner la situation de nouveau.

M. ROEBUCK: Je suppose que la plus forte concentration de voyageurs sur cette ligne est pour Ottawa. J'ai cru comprendre que les trains à destination de Montréal n'étaient pas aussi encombrés que ceux se dirigeant sur Ottawa. Cela est peut-être dû à ce qu'un grand nombre de militaires font une partie du trajet et qu'ils correspondent à Carleton Place pour Petawawa. Ne serait-il pas possible d'avoir des wagons directs pour le camp d'instruction militaire, plutôt que de faire correspondre les soldats à Carleton Place.

M. WALTON: Je ne connais rien au sujet de Carleton Place, cet endroit se trouve sur la ligne du Pacifique Canadien; mais nous avons agi ainsi pour un certain nombre de déplacements. Par exemple, s'il y a un déplacement militaire de Kingston, une section du train de trois heures qui quitte Ottawa pour Toronto, circule comme train distinct à partir de Kingston afin de désencombrer le plus possible le train régulier.

M. ROEBUCK: Si vous n'aviez pas agi ainsi, les conditions auraient été intolérables sur les trains réguliers.

M. WALTON: C'est ce que nous faisons chaque fois que nous avons le matériel disponible et que cette situation se présente. Il n'y a pas de doute que le trafic des voyageurs est très considérable entre Ottawa et Toronto, mais je ne crois pas que M. McCulloch soit de votre dire, que c'est la ligne la plus encombrée; les mêmes conditions existent dans les Provinces maritimes.

M. ROEBUCK: Naturellement, je ne sais pas cela.

Le PRÉSIDENT: Il y a un fort trafic entre cette ville et Winnipeg.

M. WALTON: Oui, et c'est général. Le trafic de voyageurs est considérable partout.

M. VAUGHAN: Nous examinerons cette situation de nouveau.

M. NICHOLSON: Avant de passer à un autre sujet, je voudrais me reporter au poste Généralités, y compris additions, améliorations et matériel. Allez-vous vous procurer cette année, des wagons additionnels?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas avoir de wagons à voyageurs. Nous voudrions nous en procurer. Nous en avons fait la demande, mais il nous faut des priorités pour avoir de nouveaux wagons des Etats-Unis et du Canada, vu qu'un grand nombre des pièces pour la construction des wagons à voyageurs viennent des Etats-Unis et il n'est pas permis aujourd'hui, de construire des wagons à voyageurs ni aux Etats-Unis, ni au Canada.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 4.

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Etat comparatif d'échéance d'obligations, fonds d'amortissement et paiement sur matériel pour les années 1943-44

	Budget 1943	Requis 1943	Budget 1944
<i>Rachats d'obligations à l'échéance</i>			
Dette envers l'Etat du Michigan concernant l'élargissement de l'avenue Woodward, Détroit .....	\$ 430,000	\$ 430,000	\$ 430,000
	\$ 430,000	\$ 430,000	\$ 430,000
<i>Versements au fonds d'amortissement</i>			
2% Canadian National Rlys. Guar. Deb. stock (1927) .....	\$ 397,792	\$ 218,808	.....
4% Saint John & Quebec Rly. 1st Mtge Deb. stock..	6,735	6,484	6,485
	\$ 404,527	\$ 225,292	6,485
<i>Paiements sur matériel</i>			
5% Can. National Rly. Equip. Trust Series "K"....	1,200,000	1,200,000	1,200,000
4½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "L"....	1,050,000	1,050,000	1,050,000
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "O"....	1,430,000	1,430,000	1,430,000
2¾% Can. National Rly. Equip. Trust Series "P"....	500,000	500,000	500,000
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "Q"....	650,000	650,000	650,000
3% Purchase of Rly. Equip. 1936 (Dom. Govt.)....	517,173	517,173	517,173
3½% Purchase of Rly. Equip. 1940 (Dom. Govt.)....	991,968	991,968	991,968
3½% Purchase of Rly. Equip. 1941 (Dom. Govt.)....	1,401,141	1,382,635	1,382,634
5% Cent. Vermont Rly. Inc., Equip. Trust 1929....	124,000	124,000	113,000
5% Grand Trunk Western Rly. Equip. Trust 1929...	283,000	283,000	276,000
2½% Grand Trunk Western Rly. Equip. Trust 1941..	570,000	570,000	570,000
	\$ 8,717,282	\$ 8,698,776	\$ 8,680,775
	\$ 9,552,000	\$ 9,353,597	\$ 9,117,000

N.B.—Aucune prévision n'a été faite dans le budget de 1944 pour les paiements semi-annuels de \$250,000 au fonds d'amortissement, le 1er juillet 1944 et le 1er janvier 1945, pour les obligations 6½ p. 100 avec fonds d'amortissement de la Canadian Northern Railway Company, vu que de l'avis de l'Administration, ces sommes ne seront pas requises.

M. VAUGHAN: Je pourrais peut-être apporter une réserve à ce que j'ai dit, en ajoutant que quelques wagons à voyageurs figurent dans le budget, mais nous n'avons pas encore été capables d'obtenir les priorités pour ceux-ci. Nous réussirons peut-être au cours de l'année. Nous y reviendrons plus tard.

Le PRÉSIDENT: Page 5, nouveau matériel acheté en vertu du plan achat-location du gouvernement fédéral. Désire-t-on poser des questions à ce sujet?

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nouveau matériel acheté en vertu du plan prêt-location du gouvernement fédéral

	1943 Budget	1943 Requis	1944 Budget
Programme de 1941—Arrêté en conseil C.P. 3433, 14 mai 1941 .....	\$11,703,894	\$11,426,281	.....
Programme de 1943—Proposition originale incluse dans le budget fut de \$32,212,500. Ce programme a été plus tard révisé et approuvé pour \$27,000,000 en vertu de l'Arrêté en conseil C.P. 7721, 5 octobre 1943 .....	32,212,500	7,425,726	18,806,654
Programme de 1944—Arrêtés en conseil C.P. 7722, 5 octobre 1943, C.P. 8996, 23 novembre 1943, C.P. 1721, 16 mars 1944.....	.....	.....	27,790,900
	<u>\$43,916,394</u>	<u>\$18,852,007</u>	<u>\$41,597,554</u>

## DÉTAILS DE CE QUI PRÉCÈDE POUR 1943 ET 1944

Programme de	Unités		1943	1944
	1943	1944		
Programme de 1941				
Locomotives du type Northern.....	5			
Fourgons—40 tonnes.....	1,950			
Fourgons à bagages—40 tonnes.....	50			
Plates-formes roulantes—7 tonnes.....	237			
	<u>2,242</u>			
Programme de 1943				
Locomotives du type Northern.....	23	7		
Fourgons—40 tonnes.....	288	2,762		
Wagons plates-formes—50 tonnes.....	...	200		
Wagons-trémies—70 tonnes.....	250	500		
Wagons frigorifiques .....	100	200		
	<u>661</u>	<u>3,669</u>		
Programme de 1944				
Locomotives du type Mountain.....		20		
Fourgons—40 tonnes .....		2,000		
Wagons à minerai—50 tonnes.....		250		
Wagons 1re classe (climatisés).....		50		
Wagons-dortoirs (climatisés).....		30		
Wagons-restaurants (climatisés).....		10		
Fourgons à bagages.....		25		
		<u>2,385</u>		
		.....		27,700,900

M. VAUGHAN: Vous remarquerez que le budget de 1944 prévoit quelques wagons à voyageurs.

M. EMMERSON: Vous avez fait mention de certaines difficultés à vous procurer des wagons à voyageurs. Avez-vous eu à vous procurer une partie de ce matériel des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Quelques-unes des pièces provenaient des Etats-Unis. On a pu se procurer la plus grande partie du matériel au Canada. Quoi qu'il en soit, qu'il s'agisse de fourgons à bagages ou de wagons à voyageurs, entièrement construits au Canada ou non, il nous faut obtenir les priorités de Washington et du Canada. La raison est que les Etats-Unis expédient au Canada d'énormes quantités d'acier chaque mois, sur allocations, et ils ne permettront pas que l'acier soit utilisé à la fabrication de fourgons au Canada, ou pour toute autre fin à moins qu'ils ne donnent leur approbation.

M. NICHOLSON: Wagons-restaurants. Je crois que vous avez acheté des wagons-restaurants pour usage dans les provinces Maritimes qui servaient également de wagons-buffets?

M. VAUGHAN: Certains wagons ont été transformés à cette fin.

M. NICHOLSON: Quels en furent les résultats? Comptez-vous augmenter le nombre de ces wagons?

M. VAUGHAN: Les résultats ont été satisfaisants.

M. WALTON: Nous avons transformé un wagon, récemment, dont une partie sert pour les repas au comptoir et l'autre, pour les tables. M. Hanson doit l'avoir vu.

M. HANSON (*Skeena*): Et wagon-observatoire également?

M. VAUGHAN: Pas tout à fait cela, mais une adaptation de l'idée.

M. NICHOLSON: Sur les lignes américaines, on emploie un type de wagon qui dispense d'utiliser nappes et serviettes, ce qui permet d'accueillir plus de voyageurs.

M. ROEBUCK: C'est ce qu'on fait sur le chemin de fer Toronto & Northern Ontario; ce chemin de fer a un système splendide.

M. VAUGHAN: C'est exact. Nous adoptons ce nouveau type de wagon qui permet de simplifier le service et de servir plus rapidement un plus grand nombre de voyageurs.

M. HANSON (*Skeena*): Vous avez transformé certains wagons, des fourgons à bagages et des wagons-poste?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HANSON (*Skeena*): Combien de wagons ont été transformés dans l'Ouest?

M. WALTON: Quatre, je crois.

Le PRÉSIDENT: Page 6.

#### CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Etat comparatif des recettes nettes pour les années 1943-1944

<i>Recettes nettes estimatives de l'exploitation</i>	Budget de 1943	Budget réel de 1943	Budget de 1944
Recettes d'exploitation .....	\$ 3,317,000	\$ 4,319,419	\$ 4,600,000
Subsides à recevoir des colonies des Antilles en conformité de l'accord commercial passé avec le gouvernement du Dominion.....	100,000	172,770	185,000
Recettes totales .....	3,417,000	4,492,189	4,845,000
Dépenses d'exploitation .....	2,320,000	3,188,579	3,754,000
Recettes nettes d'exploitation.....	1,097,000	1,303,610	1,091,000
Service des intérêts sur les obligations 5 p. 100—25 ans émises en 1930; principal, \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Prime de change sur l'intérêt des obligations.....	52,000	51,700	52,000
Intérêt sur billets et avances du gouvernement.....	347,000	343,073	338,000
Recettes nettes .....	\$ 228,000	\$ 438,837	\$ 231,000

M. WALTON: Cela se rapporte à la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited.

Le PRÉSIDENT: Cela constitue la fin du budget.

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

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Nous en arrivons maintenant au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. VAUGHAN: C'est en quelque sorte une répétition de ce qui figure à la page 18 du rapport annuel sous l'entête: Part de propriétaire.

Le PRÉSIDENT: Cela a été discuté à fond.

M. McCULLOCH: Oui, hier.

Le PRÉSIDENT: Oui, cela a été discuté par M. Hanson.

M. HANSON (*Skeena*): Allez-vous le consigner au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais le Comité en a discuté le contenu au long.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX  
DU CANADA

OTTAWA, le 15 mars 1944.

L'honorable J.-E. Michaud, C.R., député,  
ministre des Transports,  
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Conformément aux dispositoins de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1943.

La valeur comptable du capital-actions du Trust des titres a subi au cours de l'année une augmentation de \$37,837,580.54 tel qu'il est indiqué ci-après:

Surplus des recettes du réseau National pour l'année 1943....	\$35,639,412 23
Gain de capital sur rapatriement de titres.....	\$ 2,430,284 25
	\$38,069,696 48
Abandon de ligne—Tronçon de voie de marchandise de Regina..	232,115 94
	\$37,837,580 54

En ce qui concerne le gain de capital de \$2,430,284.25, la Canadian National Railway Company a acquis durant l'année d'autres titres rapatriés, en vertu des arrêtés en conseil suivants:

- C.P. 2484 du 28 mars 1942—rachat au prix de dévolution, des titres de chemin de fer achetés par le Dominion au Trésor du Royaume-Uni.
- C.P. 2886 du 11 avril 1942 et C.P. 7197 du 14 août 1942—remboursement, au prix de dévolution, des titres de chemin de fer mentionnés dans l'ordonnance de dévolution du Trésor du Royaume-Uni sans être assujettis aux dispositions de ladite ordonnance.
- C.P. 6002 du 25 octobre 1940—actions perpétuelles de débenture 4% émises par la Grand Trunk Railway Company.

La valeur au pair des titres de chemin de fer faisant l'objet de ces transactions s'élevait à \$2,229,055.80. Le remboursement a coûté \$2,119,333.89, ce qui laisse un gain de capital de \$109,721.91, moins un escompte de \$239.66 qui n'avait pas été amorti avant le remboursement, soit un montant net de \$109,482.25.

L'arrêté en conseil C.P. 2484 du 28 mars 1942 avait également trait au capital-actions de la Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company. Cette compagnie est propriétaire du chemin de fer entre Island Pond, Vermont, et Portland, Maine, 147.79 milles, qui est exploité par la Canadian National Railway Company en vertu d'un bail de 999 ans daté du 1er août 1853. Le 8 janvier 1943, une ordonnance de la Interstate Commerce Commission a autorisé la Canadian National Railway Company à acheter le capital-actions. Le gain de capital résultant de cet achat durant l'année s'élève à \$2,320,802.00. Ce gain de capital égale le montant par lequel la valeur comptable de la propriété (calculée conformément aux règlements de la Interstate Commerce Commission sur les méthodes d'évaluation et de comptabilité) excède le prix d'achat payé par le réseau National pour les titres conférant droit de propriété.

L'achat de ces titres a été effectué au moyen de prêts consentis au réseau par l'Etat, portant intérêt à 3 p. 100 par an, remboursables sur demande et garantis par des billets à ordre et par les titres mêmes.

Certains titres de compagnies faisant partie du réseau ont été dûment remboursés à leur échéance ou à la date fixée pour leur remboursement, ceux du moins entre les mains du public, et le réseau a décidé de prendre les mesures nécessaires pour purger les hypothèques sur lesquelles ils étaient fondés, ce qui nécessitait l'annulation et la crémentation de tous les titres émis en vertu des hypothèques. Nombre de ces titres reposaient dans le portefeuille du Trust des titres et une demande a été adressée au Trust de vouloir bien les livrer pour fins d'annulation et de crémentation. Après avoir entendu les explications du président et de membres de l'administration financière du réseau, les régisseurs ont été satisfaits que la purge des hypothèques aurait pour principal résultat de faciliter le procédé de consolidation de l'armature corporative du réseau et ne saurait en aucune façon nuire à l'intérêt public. Les régisseurs, par une résolution en date du 24 février 1943, ont autorisé la remise des titres ci-dessous à la Canadian National Railway Company, pour fins d'annulation et de crémentation, sous réserve de l'approbation du Gouverneur en conseil en conformité des dispositions de l'article 21 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Cette approbation a été accordée par l'arrêté en conseil C.P. 4437 du 31 mai 1943 et les titres suivants ont été livrés et fait l'objet d'annulation et de crémentation:

(a) Canadian Northern Railway Company 4% Debenture Stock, échéance 23 janvier 1939 (nantissement partiel pour prêt consenti à la Canadian Northern Railway Company en vertu de la Loi des mesures de guerre, 1838 .....	\$ 2,975,866 67
(b) Mount Royal Tunnel and Terminal Company Limited 5% First Mortgage (Canadian Northern) Rent charge Debenture Stock and Bonds, appelés au remboursement le 15 octobre 1936.....	5,348,466 66
(c) Halifax and South Western Railway Company 3½% First Mortgage Debenture Bonds, échéance 30 septembre 1942.....	1,216,666 66
(d) Canadian Northern Railway Company 4% First Mortgage Bonds (Pas Mission), échéance 15 avril 1939.....	880,000 00
(e) Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company 4% First Mortgage Debenture Stock, échéance 1er juin 1939.....	1,051,589 33
(f) Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway Company 5% First Mortgage Sinking Fund Gold Bonds, échéance 1er janvier 1916.....	2,000,000 00
(g) Grand Trunk Pacific Railway Company 4% Mortgage Bonds, échéance 1er avril 1919, (nantissement partiel pour prêt consenti à la Grand Trunk Railway Company en vertu du crédit 126, 1921).....	10,000,000 00
(h) Coupons d'intérêt de la Grand Trunk Pacific Branch Lines Company, (nantissement partiel pour prêts consentis à la Canadian National Railway Company).....	1,579,490 28

Les titres de (b) à (f) inclusivement étaient détenus comme nantissement partiel pour compte de dettes du Canadian Northern Railway remboursées par l'Etat en vertu des dispositions du chapitre 24, Statuts de 1917 et du chapitre 11, Statuts de 1918.)

Les régisseurs ont l'honneur de soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1943.

Pour les régisseurs,

*Le président,*

W. C. CLARK.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1943

ACTIF

PASSIF

<i>Créances pour capital des emprunts—</i>		
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$312,334,805	10
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182	33
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	116,006,599	08
Canadian National Railway Company *..	96,936,971	75
	<u>\$643,860,558</u>	26
<i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>		
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$309,702,897	65
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802	95
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	107,326,622	84
Canadian National Railway Company....	54,501,313	57
	<u>574,781,637</u>	01
<i>Transactions postérieures au 1er janvier 1937 intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des Titres</i>		
Réseau National:	Année 1943	Total à date
Surplus des recettes....	\$35,639,412 23	\$64,719,007 29
Gains de capital.....	2,430,284 25	19,105,651 38
Pertes de capital.....	232,115 94	17,181,633 84
		<u>\$ 66,643,024 83</u>
<i>Valeurs en nantissement—</i>		
Voir Annexe A.1.....		
		<u>\$1,285,285,220 10</u>

<i>Capital-actions au nom de Sa Majesté—</i>	
5,000,000 d'actions sans valeur nominale ayant une valeur initiale fixée à.....	\$270,037,437 88
Gain résultant de transactions postérieures au 1er janvier 1937—ci-con re	66,643,024 83
	<u>\$ 336,680,462 71</u>

Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt—ci-contre— excède la valeur initiale indiquée.....	948,604,757 39
	<u>\$1,285,285,220 10</u>

T. H. COOPER  
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1943. Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés à l'Annexe A.1 ci-jointe, ont été soumis à notre inspection.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1943, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

10 mars 1944.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

Emprunts

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099 68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000 02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000 00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000 00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000 00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000 00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000 00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077 00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806 42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000 00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918....	1,887,821 16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000 82
Dette remboursée par l'Etat en vertu du chapitre 24 1917 et du chapitre 11, 1918.....	
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	
Total Canadian Northern.....	\$ 312,334,805 10

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000 00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435 18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747 15
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000 00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis.....	
Total Grand Trunk.....	\$ 118,582,182 33

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000 00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000 00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783 45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053 72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399 93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162 35
Intérêt garanti par le Dominion.....	8,704,662 65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Sas- katchewan.....	2,898,536 98
Traité avec l'Etat en vertu du chapitre 71, 1903.....	
Total Grand Trunk Pacific.....	\$ 116,006,599 08

\*Billets et nantissements

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date du 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$ 497,566 80
Billets à vue 6%.....	33,012,414 32
Billets à vue 6%.....	27,203,003 65
Billets à vue 6%.....	40,031,122 27
Billets à vue 6%.....	53,008,779 65
Billets à vue 6%.....	50,259,312 47
Billets à vue 6%.....	46,691,634 60
{Billet à vue 6%.....	5,700,000 00
{Actions-déventures 3½% et 4½%.....	7,139,399 00
Billets à vue 6%.....	56,858,496 44
{Diverses obligations et déventures.....	14,744,817 25
{Diverses obligations et déventures.....	20,721,191 12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226 97
Billets à vue 6%.....	56,646,816 12
Billet à vue 6%.....	23,288,747 15
{Billet à vue 4%.....	15,000,000 00
{Déventures 4% G. T. P. ....	15,000,000 00
{Actions-déventures 4%.....	60,801,700 00
{Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel.....	1,693,113 33
Obligations 1ère hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000 00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952 00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162 74
Certificats de création, coupons détruits.....	8,698,170 42
Certificats de création, coupons détruits.....	2,925,723 88
Capital-actions du Grand Trunk Pacific Development Co.	2,999,000 00

CHEMINS DE FER ET MARINE MARCHANDE

## TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>Billets et nantissements</i>	
<b>CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—</b>			
Emprunt 6%, crédit 139, 1923 .....	\$ 24,550,000.00	{ Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019.57
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific .....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924 .....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific .....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific .....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925 .....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific (Cr.) .....	1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific .....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926 .....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific (Cr.).....	364,898.78
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific .....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929 .....	2,932,652.91	Billet à vue 5% Canadian National Railway Company..	2,932,652.91
Emprunt 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5½% Canadian National Railway	
Emprunts 5¼%, chapitre 6, 1932 .....	11,210,815.56	Company .....	29,910,400.85
Emprunt provisoire 1930, remboursé .....		Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company..	11,210,815.56
<i>Moins</i> : mise au point autorisée par la Loi sur la revision			
du capital, 1937 .....	1,666,897.57	166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk	
Total Canadian National Railway Company.....	\$ 96,936,971.75	Western Railroad .....	4,171,940.94
Total des emprunts .....	\$643,860,558.26	Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Rail-	
		way, Inc., comportant première et générale hypothèque	8,609,000.00

COMITÉ PERMANENT

Les billets à vue et autres titres de créance ainsi que les valeurs en des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres,

nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère d'obligations 3% 1ère hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Angleterre, comme en fait foi son certificat.

M. NICHOLSON: Au sujet du poste Tronçon de voie de marchandise de Regina, à la page 4, quelle explication avez-vous à fournir?

M. VAUGHAN: Certaines dépenses ont été faites sur cette voie, mais on a décidé par la suite qu'on pouvait l'abandonner et s'en dispenser.

M. NICHOLSON: Où se trouve cette voie?

M. VAUGHAN: C'est un tronçon qui se dirige vers le nord de Regina.

M. WALTON: C'était une voie, qui au lieu d'aboutir là où les trains arrivent maintenant, lorsqu'on vient de l'ouest, allait vers le nord de la ville et rejoignait la voie principale à l'est de la ville, soit un mille et demi ou deux milles. Elle n'était jamais utilisée et sa nécessité a disparu.

M. DONNELLY: Se reliait-elle à la voie qui vient de Weyburn?

M. WALTON: Elle se reliait à la ligne Regina-Kipling, une couple de milles à l'est de Regina, mais elle ne fut jamais utilisée.

M. DONNELLY: Se relierait-elle à celle qui vient du sud-ouest, ou du sud-est, au moins?

M. WALTON: Oui.

M. DONNELLY: Pas à celle venant de Weyburn?

M. WALTON: Non, pas à celle venant de Weyburn, elle se reliait à la voie allant de Regina à Kipling, à Brandon.

Le PRÉSIDENT: Puis-je demander aux membres s'ils veulent que ce rapport soit étudié en détail?

Quelques DÉPUTÉS: Non.

Le PRÉSIDENT: Alors, la page 4 est-elle adoptée?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: La page 5 est-elle adoptée?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: La page 6 est-elle adoptée?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: La page 7 est-elle adoptée?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: La page 8 est-elle adoptée?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un proposera-t-il l'adoption du rapport?

M. MAYBANK: Oui je propose l'adoption du rapport.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Où sont ces postes?

M. EMMERSON: Quel en est le numéro?

Le PRÉSIDENT: Il se trouve dans le budget des dépenses, quatre crédits dont l'adoption est proposée chaque année et qui sont ensuite retournés à la Chambre. A la page 47 du budget des dépenses, se trouve le crédit n° 387.

M. NICHOLSON: Quel en est le montant?

Le PRÉSIDENT: Il se lit comme suit:

387. Pour autoriser par ces présentes et solder au besoin pendant l'année financière 1944-45 envers la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, la différence évaluée par les vérificateurs des comptes de ladite compagnie et par eux certifiée au ministre des Transports à la demande de ce dernier, occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les tarifs normaux (d'après les prescriptions de

l'article 9 de ladite Loi à l'égard des compagnies y mentionnées) sur toutes les marchandises transportées en 1944 sous le régime des tarifs approuvés, sur les lignes de l'Est (définies à l'article 2 de ladite loi) des chemins de fer Nationaux du Canada.

Ce crédit est-il adopté?

M. McCULLOCH: Adopté.

M. NICHOLSON: Avant de procéder à son adoption, pourrais-je avoir des renseignements sur la somme totale payée sous le régime de cette loi?

M. VAUGHAN: Depuis le début?

M. NICHOLSON: Oui.

M. VAUGHAN: Non.

M. NICHOLSON: Quel est le montant payé en moyenne?

L'hon. M. MICHAUD: Pour les chemins de fer Nationaux du Canada? Nous avons cela ici.

M. VAUGHAN: M. Cooper a probablement ces chiffres.

L'hon. M. MICHAUD: Nous l'avons ici. Aux chemins de fer Nationaux du Canada, \$38,427,891 et à tous les autres chemins de fer, \$50,932,725.

M. HANSON (*Skeena*): Quelles périodes ces sommes couvrent-elles?

L'hon. M. MICHAUD: Depuis 1927 jusqu'à novembre 1943.

M. McCULLOCH: Adopté.

Le crédit 387 est adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous arrivons alors au crédit 388. Tenez-vous à ce qu'il soit lu?

M. MAYBANK: Non.

M. EMMERSON: Quel en est le montant?

Le PRÉSIDENT: Il se lit comme suit:

388—Pour solder au besoin pendant l'année financière 1944-45 la différence (évaluée par la Commission des Transports et par elle certifiée au ministre des Transports à la demande de ce dernier) occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les taux normaux (mentionnés à l'article 9 de ladite loi) sur toutes les marchandises transportées en 1944—

Le reste est le même qu'au crédit précédent.

M. EMMERSON: Acceptons-le comme lu.

L'hon. M. MICHAUD: Sauf que pour les chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada, \$12,000,000 de 1927 à la fin de novembre 1943.

M. EMMERSON: Est-ce le crédit 387 du budget des dépenses au 31 mars 1944?

Le PRÉSIDENT: Le ministre vient de fournir les explications.

M. HANSON (*Skeena*): Non. C'est le budget des dépenses pour 1945.

M. EMMERSON: Alors, j'avais le mauvais exemplaire.

M. HANSON (*Skeena*): Ce sont des crédits statutaires adoptés chaque année.

Le PRÉSIDENT: Ce sont les crédits statutaires adoptés chaque année. Nous sommes au crédit 388. Sera-t-il adopté?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le crédit est adopté.

Le PRÉSIDENT: Numéro 408.

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: N° 409.

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

M. NICHOLSON: Que comporte le n° 408?

Le PRÉSIDENT: Il se lit comme suit:

408—Avances à la "Canadian National (West Indies) Steamships, Limited", remboursables sur demande avec intérêt au taux que fixera le Gouverneur en Conseil, suivant les conditions que ce dernier peut établir, et applicables au paiement de dépenses de capital à l'égard de vaisseaux sous le contrôle de la compagnie, durant l'année se terminant le 31 décembre 1944.

Est-il adopté?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le crédit est adopté.

Le PRÉSIDENT: Crédit 409.

M. DONNELLY: De quoi s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de la Prince Edward Car Ferry and Terminals. Est-il adopté?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

M. MAYBANK: Non. Nous ne saurions le laisser passer ainsi. Il nous faut des explications.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un proposera-t-il l'adoption du crédit? M. McCulloch propose l'adoption.

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

M. MAYBANK: Un instant. Il n'est pas adopté. Il nous faut une discussion à propos de cette traverse.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Le crédit n'est pas adopté.

M. MAYBANK: Oh! nous ne discuterons pas.

M. EMMERSON: Je tiendrais à savoir comment on en arrive à ce montant. S'agit-il d'un déficit dans l'opération de la traverse?

M. ROEBUCK: Quel est le montant? Nous n'avons eu que "Prince Edward Island". C'est tout ce que j'ai entendu.

M. EMMERSON: De quelle proportion du transport du fret et des voyageurs la traverse est-elle créditée? Cela paraît être un montant considérable pour une telle entreprise.

M. DONNELLY: Construisez un tunnel.

M. VAUGHAN: M. Cooper a les chiffres.

M. COOPER: Leurs recettes sont basées sur la tonne-mille et le voyageur-mille, utilisant les taux moyens des lignes de l'Est; c'est-à-dire, pour chaque tonne de marchandise transportée, nous créditons à la traverse des mêmes recettes par tonne-mille qui s'appliquent à la région de l'Atlantique. Pour le trafic local, nous lui allouons 100 p. 100.

M. EMMERSON: Et pour les billets des voyageurs?

M. COOPER: Le taux de voyageur-mille de la région de l'Atlantique sert de base. Pour le trafic local des voyageurs, elle retire 100 p. 100.

M. EMMERSON: Pour le transport des automobiles, la traverse reçoit-elle 100 p. 100?

M. COOPER: Oui. Ceci est prévu par le tarif; comme vous le dites, pour le transport des automobiles, la traverse est créditée de 100 p. 100.

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le crédit est adopté.

M. NICHOLSON: Avant d'épuiser les questions, il en est une qui aurait dû être soulevée hier; elle a trait à la proportion du volume des affaires entre les deux chemins de fer. Je me demande si nous ne pourrions pas avoir un rapport du président faisant voir s'il est satisfait de la part des recettes du gouvernement que les chemins de fer Nationaux reçoivent. Certains règlements ont été mitigés, il y a deux ans.

Le PRÉSIDENT: Nous n'y pouvons rien. Nous avons dit aux chemins de fer d'aller de l'avant, de faire de leur mieux.

M. NICHOLSON: Je crois que le président pourrait faire une déclaration.

M. VAUGHAN: Nous ne serons jamais satisfaits, monsieur Nicholson. Nous sommes en affaires pour retirer chaque dollar que nous pouvons, légitimement. Nous avons plus de succès avec divers ministères.

M. NICHOLSON: Que faites-vous des ordres de diviser les affaires sur une base égale?

M. VAUGHAN: Ils ont été rescindés.

Le PRÉSIDENT: Ils n'existent plus.

M. NICHOLSON: Vous êtes d'avis que dans la pratique ordinaire ils ont été rescindés?

M. VAUGHAN: Règle générale. Il y a encore quelques fonctionnaires dans un ou deux ministères qui tiennent à diviser à part égale et qui agissent encore ainsi; mais cela ne se produit pas souvent.

Le PRÉSIDENT: Les crédits sont-ils adoptés?

M. McCULLOCH: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous en arrivons au rapport des vérificateurs du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. VAUGHAN: Je crois que c'est la fin, en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux. Je saisis l'occasion pour vous remercier, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, de leur attention et de la rapidité avec laquelle vous avez adopté ces divers rapports. Il est important pour nous de retourner à Montréal dans un délai relativement court et nous vous en sommes reconnaissants.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le président, cette étude de vos rapports nous a beaucoup plu.

M. HANSON (*Skeena*): Particulièrement cette année.

Le PRÉSIDENT: Je sais que c'est le désir des membres du Comité que je remercie en leur nom, vous-même personnellement et les autorités de la compagnie de la courtoisie avec laquelle les renseignements désirés ont été présentés.

M. VAUGHAN: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est maintenant au tour de M. Matthews. Je vais l'appeler.

M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., est appelé.

Le PRÉSIDENT: Est-ce votre désir, messieurs, que ce rapport soit lu? M. Matthews croit que nous procéderions tout aussi rapidement s'il le lisait que de toute autre façon.

Quelques DÉPUTÉS: Très bien.

Le TÉMOIN: Le rapport se lit comme suit:

10 mars 1944

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre,

Conformément à la Loi du National Canadien et du Pacifique Canadien, 1936, et au chapitre 18 de la "Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, 1943", nous avons vérifié les comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1943, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Nous joignons au présent rapport les états suivants du réseau National:

- Pièce I Etat des revenus-ensemble du réseau—exercice 1943
- Pièce II Bilan d'ensemble au 31 décembre 1943—avec certificat de vérification
- Pièce III Dominion du Canada—compte de la Part de propriétaire au 31 décembre 1943
- Pièce IV Immobilisations dans les filiales au 31 décembre 1943
- Pièce V Importants passifs éventuels au 31 décembre 1943

#### ETAT DES REVENUS-ENSEMBLE DU RÉSEAU

Le surplus de caisse du réseau National pour l'exercice 1943 figurant à la Pièce I a été établi après avoir fait provision pour

- (a) Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public;
- (b) Intérêt sur les prêts consentis par l'Etat;
- (c) Impôts généraux;
- (d) Entretien à apporter ultérieurement aux propriétés immobilières et au matériel par suite de l'état de guerre;
- (e) Quote-part du chemin de fer sur les pensions à payer aux employés en retraite—en vertu de tous les plans de pension;
- (f) Réserves pour pensions contractuelles—représentant la part du chemin de fer sur le montant estimatif de toutes les pensions contractuelles en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935;
- (g) Compte de compensation pour les pensions en suspens—à l'égard des employés en activité de service à la fin de l'année quoique ayant dépassé l'âge de la retraite et ayant droit à la pension en vertu du plan de 1935;
- (h) Augmentation dans la réserve pour inventaires de matériaux et d'approvisionnement—par suite de l'état de guerre;
- (i) Dépréciation du matériel—lignes canadiennes—y compris réserve spéciale pour usage anormal en temps de guerre;
- (j) Dépréciation du matériel et des propriétés immobilières (sauf charpente de la voie)—lignes aux Etats-Unis;
- (k) Retraits de propriétés immobilières—lignes canadiennes—sauf pertes de capital débitées à la Part de propriétaire;
- (l) Retraits de propriétés immobilières—charpente de la voie aux Etats-Unis;
- (m) Amortissement de certains projets de défense actuellement considérée comme possibilité de valeur économique pour l'exploitation d'après-guerre; et
- (n) Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.

Les fonds supplémentaires ainsi rendus disponibles par les provisions (g) à (n) sont employés en premier lieu à des immobilisations et aux besoins courants

du fonds de roulement, et le solde est appliqué à la réduction des prêts consentis par l'Etat.

Le total des provisions (a) à (n) effectuées au cours de 1943 excède 121 millions de dollars y compris quelque 55 millions crédités directement aux réserves de la compagnie. Sur ce dernier montant, environ 42 millions de dollars représentent des réserves spéciales de temps de guerre et la somme mise de côté pour les pensions contractuelles.

En comparant le surplus de caisse de l'exercice 1943 avec celui de 1942, il faut observer que quelque 21 millions de dollars ont été prélevés à même le revenu de 1943 pour compte des pensions contractuelles mentionnées ci-dessus. Il convient également d'observer que sur les quelque 65 millions de dollars par lesquels les recettes brutes de 1943 excèdent celles de 1942, environ 45 p. 100 ont été transportés au "revenu net d'exploitation"—après avoir débité aux frais d'exploitation les provisions spéciales de temps de guerre de chaque année.

"Les recettes appliquées à la réserve pour pensions" figurant à l'état des revenus n'ont trait qu'au montant estimatif de la réserve jusqu'à la fin de 1942, l'augmentation apportée à la réserve au cours de l'exercice 1943 ayant été débitée aux frais d'exploitation.

Aucun compte séparé de profits et pertes ne figure parmi les états ci-joints pour l'exercice 1943 principalement parce que la nouvelle classification de comptabilité de la Interstate Commerce Commission prescrit maintenant que les comptes des retraits généraux de propriétés doivent être passés par les frais d'exploitation.

Quant au programme d'entretien courant, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet que, sous réserve de l'état de guerre qui a nécessité la création de la réserve pour entretien ultérieur, les propriétés immobilières et le matériel du réseau National ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de 1943.

Les rapports des années précédentes, soumis par les administrateurs et par nous, exposaient les méthodes révisées de comptabilité de dépréciation applicables aux propriétés ferroviaires des chemins de fer des Etats-Unis et le programme proposé pour les lignes canadiennes du réseau National. Toutefois, attendu que la question entre dans le cadre de notre vérification pour l'exercice 1943, nous estimons qu'il convient d'attirer de nouveau l'attention du Parlement sur le fait qu'une ordonnance de la Interstate Commerce Commission, en vigueur à partir du 1er janvier 1943, prescrit aux chemins de fer des Etats-Unis un "plan de groupe" de comptabilité de dépréciation pour les propriétés ferroviaires auxquelles la dépréciation est applicable, y compris édifices, gares, ateliers, ponts, etc., mais non pour la charpente de la voie, c'est-à-dire rails, boulons, traverses et ballast, auxquels continuera de s'appliquer la comptabilité de retrait. Cette ordonnance de dépréciation a été appliquée aux comptes de 1943 des lignes aux Etats-Unis du réseau National. En ce qui concerne les lignes canadiennes, la comptabilité de retrait continue à être appliquée à toutes les propriétés ferroviaires et il ne paraît pas pratique d'adopter un plan semblable de dépréciation jusqu'après la fin des hostilités, à cause de la grosse dépense qu'occasionnerait le calcul du coût de chaque article et de la nécessité d'employer tout le personnel technique du chemin de fer au service de transport qu'exige l'état d'urgence actuel de la situation nationale. En tout cas, nous recommandons que l'adoption de la comptabilité de dépréciation par les lignes canadiennes pour les propriétés ferroviaires, sous n'importe quel plan, soit subordonnée à l'établissement de règlements fédéraux uniformes et obligatoires, applicables aux chemins de fer canadiens. Notre opinion réfléchie est que ces règlements, dont nous faisons mention depuis plusieurs années, devraient être établis aussitôt que possible au cours de la période d'après-guerre.

*M. Roebuck:*

D. Pourquoi pas au cours de la présente période?—R. Parce que le travail qu'aurait à effectuer le personnel technique du chemin de fer serait une affaire sérieuse; et même pour le chemin de fer, en vue d'adopter des règlements de ce genre, cela nécessiterait des études de la part du gouvernement et des fonctionnaires du chemin de fer, et nous sommes d'avis qu'il serait possible de laisser la question en suspens, tout comme pour d'autres affaires, jusqu'après la guerre, alors que le personnel sera disponible pour le travail technique.

D. Je comprends. Merci, monsieur Matthews.

*M. Nicholson:*

D. Si une telle législation était adoptée, combien faudrait-il de temps avant de pouvoir atteindre cet idéal?—R. Il prendrait effet aussitôt que le gouvernement le mettrait en vigueur.

D. Cela ne pourrait pas se faire du soir au lendemain, cependant?—R. Naturellement, non. La Interstate Commerce Commission a consacré de nombreuses années à la poursuite de ses études et il en serait de même ici, il faudrait quelque peu de temps.

D. Qu'entendez-vous par "quelque peu de temps"?—R. Voilà, cela dépend.

L'hon. M. MICHAUD: Cela dépend de la vitesse à laquelle le gouvernement travaille.

Le TÉMOIN: Cela dépend.

M. ROEBUCK: Ou de la longueur des discours de l'opposition.

*M. Nicholson:*

D. Indépendamment de ce qui se produit au Parlement, une fois la législation adoptée, combien faudrait-il de temps pour exécuter le travail technique?—R. Naturellement, dans le cas d'une telle législation, il faudrait donner aux chemins de fer un délai raisonnable pour la préparation des données, afin qu'elles puissent être appliquées. Il ne servirait de rien au gouvernement d'adopter des règlements sur lesquels les chemins de fer n'auraient aucun renseignement. Bien entendu, je parle des chemins de fer Nationaux. Je suppose que ces études seraient faites en commun et la date de l'entrée en vigueur ne serait fixée qu'une fois que les chemins de fer auraient obtenu leurs renseignements.

*Le président:*

D. Serait-il nécessaire de faire une nouvelle évaluation?—R. Il faudrait fouiller dans les archives du réseau National au sujet de certaines propriétés fixes, monsieur le président, oui. Naturellement, la Interstate Commerce Commission avait en main ces évaluations depuis de nombreuses années, par rapport aux chemins de fer américains.

D. Ce serait long?—R. Cela prendrait du temps. Mais nous considérons que c'est important que, durant la période d'après-guerre, dans la présentation des comptes des grands chemins de fer canadiens à la population du Canada, les faits y soient consignés uniformément et que cela soit fait sous le contrôle du gouvernement.

M. ROEBUCK: Oui.

Le PRÉSIDENT: Alors, passons à la page 3.

Le TÉMOIN: Poursuivant:

*Bilan d'ensemble*

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles figurent aux livres des compagnies du réseau au 1er janvier 1923. Quant aux immobilisations apportées dans les comptes du réseau National en 1923, elles ont été soumises aux réductions autorisées par la Loi sur la

revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937. Depuis le 1er janvier 1923, les acquisitions et les améliorations nettes figurent au prix de revient.

Les divers fonds spéciaux du réseau National, y compris fonds d'amortissement, emploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées, fonds pour entretien ultérieur, fonds d'assurance et fonds de la pension contractuelle, en général, consistent en argent liquide et en placements, principalement en obligations fédérales, provinciales et municipales ainsi qu'en titres de compagnies du réseau National. Le cours des titres composant le portefeuille de ces fonds spéciaux excède en général la valeur comptable.

Les immobilisations dans les filiales, figurant à la Pièce IV, sont principalement représentées dans le cas des Lignes aériennes, par 50 p. 100 ou une part moindre de capital-actions. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient, ou en certains cas, sur des évaluations spéciales approuvées par la Interstate Commerce Commission. En ce qui concerne les placements de ce genre dans les filiales ferroviaires, il convient de tenir compte de deux facteurs principaux, à savoir:—

- (1) Les avantages directs que les compagnies propriétaires dérivent de leurs placements au point de vue du trafic, et
- (2) Le fait que les filiales ont employé en grande partie l'argent réalisé par la vente de leurs titres à l'amélioration de leurs moyens de transport. Il est évident, en conséquence, que la valeur future des placements dans les filiales dépendra, fondamentalement, de la situation économique de l'industrie ferroviaire en général à cette époque.

La plus grande partie des divers comptes débiteurs consiste en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains dans l'ouest du Canada.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de l'exploitation des carrières de ballast qui est amorti au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et d'autres voies temporaires; les comptes à recevoir en suspens jusqu'au moment de l'envoi des factures aux débiteurs; les débits en suspens à débiter aux recettes d'exploitation et au revenu couru, etc.

En ce qui concerne les prêts relatifs au rapatriement des titres en cours au Royaume-Uni et à d'autres opérations de remboursement, le Dominion du Canada garde comme garantie la plus grande partie des titres ainsi rachetés du public.

La réserve pour dépréciation—lignes canadiennes—ne s'applique qu'au matériel et date du 1er janvier 1940; la comptabilité de retrait continue à s'appliquer aux propriétés immobilières.

La réserve pour dépréciation—lignes aux Etats-Unis—s'applique au matériel depuis une date antérieure au 1er janvier 1923 et aux propriétés immobilières (sauf la charpente de la voie) généralement depuis le 1er janvier 1943.

La réserve pour pensions contractuelles, assurances, dépréciation, entretien ultérieur, inventaires de matériaux et d'approvisionnements, et amortissement de certains projets de défense se chiffrent à environ 124 millions de dollars, dont quelque 56 millions de dollars ont été placés dans des fonds spécifiques.

Les autres comptes débiteurs comprennent les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec; le montant à payer en vertu du plan d'achat-location jusqu'au moment du transfert aux emprunts de l'Etat; le solde de l'obligation envers l'Etat du Michigan relativement à l'élargissement de la prolongation de l'avenue Woodward, à Détroit, etc.

Les autres comptes d'ordre sont composés principalement de la proportion revenant aux lignes canadiennes sur les paiements d'avance encaissés sur le fret en transit; de comptes à payer en suspens en attendant l'arrivée des factures; des crédits en suspens à débiter aux frais d'exploitation et de montants à prélever sur le revenu, etc.

M. ROEBUCK: Avant que vous ne retourniez la page, je constate ici ce qui me paraît être une déclaration remarquable, sur laquelle il convient de s'arrêter. Voici: "Le cours des titres composant le portefeuille de ces fonds spéciaux excède en général la valeur comptable". N'y a-t-il pas de dépréciation—est-ce compris dans la valeur comptable?

Le TÉMOIN: C'est prendre la valeur comptable et lui opposer le prix du marché.

*M. Roebuck:*

D. Le prix du marché des titres?—R. Oui.

D. Je me demandais quelle était la valeur comptable de ces titres. Est-ce la valeur nominale des titres ou est-ce une valeur dépréciée?—R. Non, c'est presque sans exception le prix de revient à la compagnie excepté les titres dont la valeur a été placée au pair, mais sauf pour les titres du réseau, le prix de revient à la compagnie est le prix courant. Il s'est présenté des cas où il fut nécessaire d'amortir, mais cela ne s'est pas produit souvent.

D. Je crois qu'il convient de féliciter les administrateurs de ce fonds.—R. Je crois que c'est un résultat dont les chemins de fer Nationaux ont raison d'être fiers. Nous considérons leurs placements comme très solides.

D. Il y a, je sais, des fonds qui y gagneraient à se trouver dans une situation semblable.—R. J'en conviens aussi, monsieur Roebuck, et c'est pourquoi nous avons signalé le fait au Parlement. Nous considérons que c'est digne d'attention. Ce fonds comprend environ \$67,000,000, dont à peu près \$59,000,000 en valeurs et \$7,000,000 en argent liquide. Nous sommes d'avis que c'est une position très satisfaisant. On me permettrait peut-être d'expliquer pourquoi nous avons signalé l'analyse de quatre des comptes, autres comptes débiteurs et divers comptes d'ordre. On se méprend beaucoup sur ce qui constitue les divers comptes de chemins de fer, et il convient que le Parlement sache, que dans le cas du réseau National, ils ne servent pas à dissimuler des écritures qui devraient figurer ailleurs. Ces crédits et débits spéciaux sont conformes à la pratique suivie par la Interstate Commerce Commission. Ces comptes seront examinés et c'est pourquoi nous signalons en détail au Parlement ce qui constitue ces comptes spéciaux. Les comptes du réseau national sont tenus en monnaie canadienne,—la conversion des livres sterling et des dollars des Etats-Unis est effectuée au cours du change.

Un sommaire de la Part de propriétaire du Dominion du Canada au 31 décembre 1943 figure au bilan et les transactions de 1943 intéressant la Part de propriétaire sont résumées à la Pièce III. Le gain de capital sur le rapatriement des titres, figurant à cette pièce, représente principalement l'excédent de la valeur au pair, en livres sterling, du capital-actions de la Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company sur le montant en dollars de son acquisition basé sur le prix de dévolution indiqué dans l'arrêté en conseil à ce sujet. Les propriétés contrôlées par le capital-actions ainsi acquis ont été versées au compte du réseau National au prix de revient, confirmé par l'ordonnance d'évaluation de la Interstate Commerce Commission et représenté par la valeur au pair en livres sterling du capital-actions.

Les importants passifs éventuels font l'objet de la Pièce V. En ce qui concerne les plans de pensions, nous ferons remarquer que des réserves ont été constituées pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pas pour les pensions conditionnellement prévues par ce plan ou les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les versements sous le régime du plan contractuel de 1935 par les employés en activité de service sont placés par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément dont les comptes ne sont pas compris dans ceux du chemin de fer.

*Portée générale de la vérification*

La portée générale de la preuve de vérification du réseau National au cours de 1943 peut être brièvement énoncée comme suit:—

- (a) Examens des autorisations d'importantes dépenses, basées principalement sur des décisions enregistrées des administrateurs. Ces autorisations ont été ensuite sanctionnées principalement par des statuts, des lois du Parlement et des arrêtés en conseil.
- (b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux du réseau, donnant une coupe transversale des importantes dépenses ainsi autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne exercé par le personnel chargé de la vérification interne du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc., et
- (d) Vérification et certification du bilan et de l'état des revenus embrassant l'ensemble du réseau, pour permettre au Parlement qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la manière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La vérification a compris les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, avec états de revenus provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux se rapportant aux quelque 90 compagnies dont l'ensemble constitue le réseau National au point de vue exploitation.

## TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, en conformité des dispositions de l'article 22 de la Loi de 1937 sur la révision du capital, a été traité comme faisant partie du réseau National. L'article 23 contient toutefois une clause à l'effet que les régisseurs doivent soumettre un rapport au Parlement et que le bilan du Trust des titres doit être établi séparément. Le rapport des régisseurs a pour but d'exposer sommairement les opérations du Trust des titres en 1943 qui comprennent le changement dans le montant net de la valeur comptable du capital-actions et la remise de certains titres de nantissement en conformité de la Loi sur la révision du capital. Notre certificat de vérification accompagne le bilan séparé en date du 31 décembre 1943.

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas été comprises dans l'ensemble du réseau National quoique la Canadian National Railway Company soit l'unique propriétaire des actions. Nous avons certifié un bilan et un état des revenus séparés au 31 décembre 1943.

Les recettes de courrier, figurant à l'état des revenus, sont basées sur les milles payants parcourus en service postal régulier, conformément à la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le surplus pour l'exercice 1943 a été établi après avoir fait provision pour:—

- (a) Intérêt de 5 p. 100 sur le capital engagé—conformément au contrat des Lignes aériennes;

M. ROEBUCK: C'est un taux d'intérêt plutôt élevé.

M. HANSON (*Skeena*): Il y aurait lieu de le changer maintenant.

LE TÉMOIN: Le taux est établi par statut.

- (b) Dépréciation de l'actif—à des taux similaires à ceux des autres grandes lignes aériennes de l'Amérique du Nord, conformément au contrat des Lignes aériennes;
- (c) Impôts généraux;
- (d) Versements pour pensions au fonds de fiducie administré séparément—pour compte des pensions à payer en vertu du plan de 1943;
- (e) Versements pour pensions à la Canadian National Railway Company pour compte d'employés transférés, et
- (f) Réserve pour inventaires de matériaux et d'approvisionnements—nécessité par l'état de guerre.

Le fonds d'assurance, figurant au bilan, consiste en argent liquide et en obligations du Dominion. Il n'y a presque pas de différence entre le cours des obligations et leur valeur comptable.

Les immobilisations en propriétés et matériel sont portées au prix de revient.

D'après le plan de 1943, les contributions collectives de la compagnie et des employés en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément dont les comptes ne sont pas compris dans ceux des Lignes aériennes. Quant aux employés, transférés, actuellement en état de service, qui ont opté de continuer à faire partie du plan de pension contractuel C.N.R., de 1935, leurs contributions sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie séparément administré de ce plan.

#### CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau attendu que toutes les actions de la compagnie mère appartiennent au Dominion. Nous avons certifié un état des revenus et un bilan d'ensemble séparés au 31 décembre 1943.

Le surplus pour l'exercice 1943, figurant à l'état des revenus, a été établi après avoir fait provision pour:—

- (a) Service de la dette consolidée due au public;
- (b) Intérêts sur prêts de l'Etat;
- (c) Dépréciation des navires;
- (d) Impôts généraux, et
- (e) Versements pour pensions à la Canadian National Railway Company à titre d'assureur des pensions contractuelles.

Les immobilisations en navires et autres propriétés, figurant au bilan, sont portées au prix de revient.

Sur le total du fonds d'assurance et de remplacement, \$1,014,330 s'applique à l'assurance et \$5,401,420 aux remplacements. Le fonds consiste en argent liquide et en placements principalement en obligations fédérales, provinciales et municipales. Le cours de ces obligations excède leur valeur comptable.

Je me permets d'ajouter, monsieur Roebuck, que la somme de \$67,000,000 dont j'ai fait mention comprend les \$6,000,000 de la West Indies, car le fonds d'assurance s'applique aux deux compagnies.

Au sujet du passif éventuel pour pensions, nous ferons remarquer qu'une réserve a été constituée par l'entremise des chemins de fer Nationaux pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935 mais non pour celles conditionnellement prévues. Les contributions des employés des Steamships en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie séparément administré sous le régime du plan de pension contractuel C.N.R. 1935.

Quant au programme d'entretien courant, les fonctionnaires compétents des Lignes aériennes et de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, nous ont remis des certificats à l'effet que leurs immobilisations respectives ont été entretenues convenablement et maintenues en bon état d'exploitation au cours de l'exercice 1943.

Pour les Lignes aériennes et la compagnie des Steamships, la preuve de vérification pour l'exercice 1943 a eu la même portée que celle du réseau National détaillée plus haut dans le présent rapport.

M. ROEBUCK: La seule chose qui me paraisse exiger des commentaires a trait "aux immobilisations en navires et autres propriétés, figurant au bilan, qui sont portées au prix de revient". Cela pourrait prêter à confusion, n'est-ce pas? Vous évaluez ces navires au prix de revient et il se peut qu'ils ne valent qu'une fraction de ce prix ou encore, à cause des conditions actuelles, qu'ils valent beaucoup plus.

Le TÉMOIN: Nous vous disons que c'est au prix de revient.

M. Roebuck:

D. N'avez-vous pas d'autres chiffres dont vous pourriez vous servir?—R. Ces chiffres représentent le prix de revient. Nous vous disons que le prix de revient est la somme que représente la valeur comptable des navires.

M. Nicholson:

D. Puis-je vous demander le nombre des membres du personnel affectés à cette comptabilité des chemins de fer Nationaux du Canada?—R. Voulez-vous dire durant toute l'année ou le nombre maximum? A la fin de l'année, nous avons probablement trente ou trente-cinq hommes.

D. Combien en avez-vous habituellement au cours de l'année?—R. Oh! nous en avons au moins dix.

D. Combien en aviez-vous il y a cinq ans, avant la guerre? Fut-il nécessaire d'augmenter le personnel que vous avez dû employer par suite de l'augmentation du volume des affaires?—R. Naturellement, oui.

D. Comment les chiffres actuels se comparent-ils avec ceux d'il y a quatre ou cinq ans?—R. Il s'agit de \$440,000,000 par opposition à \$250,000,000 il y a quelques années.

D. Ce qui signifie que vous avez dû employer deux fois plus d'hommes?—R. Oh! non.

D. Combien d'hommes additionnels avez-vous dû affecter à cette comptabilité en particulier?—R. Je ne saurais vous le dire. Nous avons dû utiliser les services de nos propres employés chaque fois que nous en avons eu besoin, et aux divers endroits. Je ne le sais pas.

M. HANSON (*Skeena*): Je comprends que le vérificateur reçoit une somme fixe pour la vérification des livres des chemins de fer Nationaux du Canada; qu'il emploie un homme ou qu'il en emploie dix cela ne fait pas de différence. C'est bien l'idée?

Le TÉMOIN: Il nous faut utiliser les services de beaucoup d'hommes.

M. Roebuck:

D. Je ne crois pas que nous soyons à vérifier les comptes des vérificateurs, mais dites-moi donc pourquoi la dépréciation n'est pas enlevée du prix de revient des navires?—R. Elle l'est.

D. Ils sont portés au prix de revient; c'est-à-dire le coût moins la dépréciation?—R. Oh! non. Voulez-vous parler des navires?

D. Oui. Navires et autres propriétés, figurant au bilan, sont portés aux prix de revient.—R. Si vous vous reportez au bilan, nous parlons des navires et autres propriétés au prix de revient, et de l'autre côté, vous remarquerez la dépréciation courue.

M. MAYBANK: La dépréciation est comprise.

Le TÉMOIN: Nous parlons des navires et autres propriétés figurant au bilan et le montant qui y est indiqué est \$5,831,000 au prix de revient. Quant à la dépréciation, nous vous avons dit que la dépréciation des navires est portée à l'état des revenus, et de l'autre côté de la feuille du bilan vous constaterez que la dépréciation s'est accrue jusqu'à \$2,526,000. J'ajouterais qu'il aurait pu y avoir confusion si la dépréciation avait été absorbée et si un chiffre net avait été inscrit, mais c'est une somme brute des deux côtés, pour vous faire voir le prix de revient des navires par opposition au montant de la dépréciation courue.

M. ROEBUCK: Je comprends.

LE PRÉSIDENT: A-t-on d'autres commentaires à faire?

M. ROEBUCK: Je suppose que nous allons proposer que le rapport soit adopté.

M. EMMERSON: J'appuie la proposition.

LE PRÉSIDENT: Très bien. Messieurs, je saisis cette occasion pour exprimer nos remerciements aux fonctionnaires des Lignes aériennes, du réseau National et des Steamships, du ministère des Transports ainsi qu'à M. Matthews pour leur courtoisie et leur patience au cours de cette enquête.

M. ROEBUCK: Bravo! Bravo!

A 5 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

