

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS
H72 DE FER ET DE LA MARINE
1934 MARCHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

DATE

NAME - NOM

SESSION DE 1934
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

POSSÉDÉS, EXPLOITÉS ET RÉGIS PAR L'ÉTAT

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 1

AUDIENCES DES

VENDREDI 25 MAI 1934

JEUDI 31 MAI 1934

MERCREDI 6 JUIN 1934

TÉMOINS:

L'honorable C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer nationaux.

M. J. E. Labelle, régisseur des Chemins de fer nationaux.

M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux.

M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et des canaux.

M. S. W. Fairweather, des Chemins de fer nationaux.

M. B. J. Roberts, contrôleur, division des garanties de l'Etat, au ministère des Finances.

MEMBRES DU COMITÉ

L'honorable J. D. CHAPLIN, *président*,

et MM.

Beaubien,
Beaubier,
Bell (*St-Antoine*),
Bothwell,
Cantley,
Chaplin,
Duff,
Euler,
Fiset (Sir Eugène),
Fraser (*Cariboo*),
Geary,

Gray,
Gobeil,
Hanbury,
Heaps,
Kennedy (*Rivière-la-Paix*),
McGibbon,
MacMillan (*Saskatoon*),
Manion,
Power,
Price,
Stewart (*Lethbridge*).

Le secrétaire du Comité,

J. P. DOYLE.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

le vendredi, 4 mai 1934.

Décidé: Que l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes relatif à la nomination des comités permanents de la Chambre, soit modifié par l'adjonction aux comités permanents de la Chambre pour la présente session, d'un comité permanent des chemins de fer et de la marine possédés, exploités et régis par l'Etat, auquel seront renvoyés les comptes et les prévisions de dépenses des Chemins de fer nationaux et de la marine marchande de l'Etat pour la présente session, et qui fera rapport à la Chambre; toutefois, rien dans la présente résolution ne sera interprété comme devant en aucune manière enlever le plein droit de discussion au comité des subsides, et que ledit comité se compose de MM. Beaubien, Beaubier, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser, (*Caribou*), Geary, Gobeil, Gray, Hanbury, Heaps, Kennedy (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Power, Rogers, Stewart (*Lethbridge*).

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

CHAMBRE DES COMMUNES,

le mardi, 6 février 1934.

Décidé: Que le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat soit autorisé à s'enquérir de toutes les questions qui lui seront renvoyées par la Chambre, et à faire rapport de ses observations et opinions sur ces questions, à citer des témoins et faire produire tous papiers et documents.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le vendredi, 27 avril 1934.

Ordonné: Que le projet de loi dont le titre suit soit renvoyé audit Comité: Bill n° 71, intitulé "loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, autorisant la prestation de fonds pour couvrir les dépenses effectuées et les dettes contractées pendant l'année civile 1934 et pourvoyant au remboursement de certaines obligations financières à échoir".

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le vendredi, 1er juin 1934.

Ordonné: Que les crédits concernant les navires du National-Canadien et la loi des taux de transport dans les Provinces maritimes, présentés à la Chambre le 27 avril, soient renvoyés au comité des chemins de fer et la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat; et que l'ordre renvoyant l'examen de ces crédits au comité des Subsidés soit rescindé.

Certifié conforme.

Le greffier adjoint de la Chambre,
THOS. M. FRASER.

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations et des dépositions qu'il pourra recevoir pour l'usage du Comité et des membres de la Chambre des communes et du Sénat; et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cette fin.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre.
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le jeudi, 7 juin 1934.

Ordonné: Que ledit Comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre.
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

PREMIER RAPPORT

Le 4 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat demande à déposer son

PREMIER RAPPORT

ainsi conçu:

Votre Comité, conformément à un ordre de renvoi du 27 avril 1934, a étudié le bill n° 71 intitulé: "loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, autorisant la prestation de fonds pour couvrir les dépenses effectuées et les dettes contractées pendant l'année civile 1934 et pourvoyant au remboursement de certaines obligations financières à échoir et il a été convenu de faire rapport dudit bill avec un amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. D. CHAPLIN.

DEUXIÈME RAPPORT

Le 6 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat demande à déposer son

DEUXIÈME RAPPORT

ainsi conçu :

Votre Comité, conformément à un ordre de renvoi du 1er juin 1934, a étudié les crédits relatifs au service maritime du National-Canadien et à la loi des tarifs de transport dans les provinces Maritimes, soit les numéros 282, 283, 284 et 285 du budget des dépenses, et il a été convenu de faire rapport desdits crédits sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. D. CHAPLIN.

TROISIÈME RAPPORT

Le 6 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'état demande à déposer son

TROISIÈME RAPPORT

ainsi conçu :

Votre Comité demande l'autorisation de faire imprimer 500 exemplaires en langue anglaise et 200 exemplaires en langue française du compte rendu de chacune de ses séances et des témoignages y reçus, pour l'usage du Comité et des membres de la Chambre des communes et du Sénat; et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cette fin.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. D. CHAPLIN.

QUATRIÈME RAPPORT

Le 7 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat demande à déposer son

QUATRIÈME RAPPORT

ainsi conçu :

Votre Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

Le président
J. D. CHAPLIN.

PROCÈS-VERBAL

Le vendredi, 25 mai 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat se réunit à 10 h. 45 du matin, en conformité de l'avis de convocation.

Membres présents: MM. Beaubier, Cantley, Chaplin, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gobeil, Heaps, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Price et Steward (*Lethbridge*). — 12.

Présentation des candidats à la présidence: M. Heaps propose, appuyé par M. Beaubier, que l'honorable M. Chaplin soit nommé président. La motion est adoptée.

Sir Eugène Fiset propose, appuyé par M. Gobeil, que les trois syndics du National-Canadien soient convoqués pour les mercredi et jeudi 30 et 31 mai. La motion est adoptée.

M. Price propose, appuyé par M. Heaps, que MM. Hungerford et Fairweather soient entendus les mercredi et jeudi, 30 et 31 mai. La motion est adoptée.

Sir Eugène Fiset demande le dépôt de copies des arrêtés du conseil relatifs à la nomination des trois syndics des chemins de fer Nationaux.

M. Price propose, appuyé par M. Heaps, que vingt-cinq exemplaires du rapport annuel du chemin de fer National-Canadien et de la Marine marchande de l'Etat soient mis à la disposition du Comité. La motion est adoptée.

Sir Eugène Fiset demande que le Comité se procure des renseignements sur la méthode suivie pour l'abandon d'une gare.

Le Comité s'ajourne au mercredi, 30 mai, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

PROCÈS-VERBAL

SALLE N° 268,

Le 31 mai 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat, en conformité de l'ordre de convocation se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de l'honorable M. Chaplin.

Membres présents: MM. Beaubier, Bell (*Saint-Antoine*), Bothwell, Cantley, Chaplin, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gray, Gobeil, Hanbury, Heaps, Manion, Price et Stewart (*Lethbridge*). — 15.

Sont aussi présents: L'honorable C. P. Fullerton, c.r.; MM. F. K. Morrow et J.-E. Labelle, c.r., syndics des chemins de fer Nationaux; S. J. Hungerford, président du chemin de fer National-Canadien; S. W. Fairweather, des chemins de fer Nationaux et V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le président annonce que des copies des arrêtés du conseil relatifs à la nomination des régisseurs des chemins de fer Nationaux, comme du rapport annuel du National-Canadien et de la marine marchande de l'Etat ont été distribuées aux membres du Comité, comme ceux-ci le demandaient à la dernière réunion.

Le Comité passe ensuite à l'étude du projet de loi (bill n° 71) dont l'objet est d'autoriser la prestation de deniers aux chemins de fer nationaux destinés à acquitter les frais effectués et les dettes contractées durant l'année civile 1934, et à rembourser certaines obligations à échéance prochaine.

L'article I est adopté.

L'article II est adopté.

L'article III est adopté.

Sur l'article IV. — M. Cantley propose, appuyé par M. Price, que l'article IV soit modifié par l'adjonction, après le mot "revenu", à la septième ligne de cet article, les suivants:

"Y compris telle contribution supplémentaire à la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard qui peut être nécessaire pour assurer le payement intégral d'allocations mensuelles prévues par la *Loi de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard*, nonobstant la restriction contenue dans l'article quatre de ladite loi, et"

L'article IV, ainsi modifié, est adopté.

L'article V est adopté.

L'article VI est adopté.

L'article VII est adopté.

L'article VIII est adopté.

L'article IX est adopté.

L'article X est adopté.

L'article XI est adopté.

L'article XII est adopté.

Les annexes sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le Comité décide de faire rapport du projet de loi avec les modifications adoptées.

Suit une discussion sur l'action concertée des réseaux, quant à la mise en commun des trains et autres sujets. On rappelle qu'un exposé doit être présenté au Parlement en vertu de la loi de l'an dernier. Voir l'article 14. Le Comité demande aux hauts fonctionnaires un exposé au sujet de la mise en commun des trains. M. Fairweather explique brièvement les dispositions prises à cet égard. Il donne le nombre d'hommes mis à pied par suite de cette mise en commun des trains et le nombre d'employés réembauchés à cause de la reprise des affaires.

Nombre d'employés des Chemins de fer nationaux en 1929: 111,000; en 1933, 70,000; en 1934, 76,000.

Le témoin donne les chiffres suivants, à la rubrique du service des intérêts sur la dette consolidée des Chemins de fer nationaux: 1929, \$45,503; 1930, \$51,306; 1931, \$55,587, 1932, \$56,965; 1933, \$56,065. Le taux moyen de l'intérêt est d'environ $4\frac{1}{2}$ p. 100.

M. Fairweather déclare que les Chemins de fer nationaux ont pour principe de garder leur trafic aussi longtemps que possible avant de le passer à un autre réseau et, alors, de le passer de préférence à un réseau canadien. Le Comité apprend que le Pacifique-Canadien passe les marchandises à destination de Chicago au chemin de fer *Michigan Central*, quand il pourrait fort bien le remettre aux Chemins de fer nationaux du Canada.

En réponse à une question de sir Eugène Fiset, M. Hungerford affirme qu'avant de demander à la commission des chemins de fer la permission d'abandonner une ligne ou de fermer une gare, le réseau donne toujours un avis préalable à la municipalité intéressée.

On exprime l'avis qu'à la prochaine séance, le Comité demande au président du conseil des syndicats de préparer un exposé au sujet de la réduction du capital qu'ont conseillée les vérificateurs.

Le Comité s'ajourne au mercredi, 6 juin, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

PROCÈS-VERBAUX

SALLE N° 231,

Le 6 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, en conformité de l'avis de convocation, se réunit à 11 h. du matin, sous la présidence de M. Chaplin.

Membres présents: MM. Beaubier, Cantley, Chaplin, Euler, Fraser (*Caribou*), Geary, Gray, Gobeil, Hanbury, McGibbon, Manion, Price et Stewart (*Lethbridge*). — 13.

Assistent à la séance: L'honorable C. P. Fullerton, c.r., MM. F. K. Morrow et J.-E. Labelle, c.r., syndics des Chemins de fer nationaux; S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux; S. W. Fairweather, des Chemins de fer nationaux; V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux et B. J. Roberts, commissaire à la division des emprunts garantis par l'Etat au ministère des Finances.

Le Comité examine et approuve le budget de la marine marchande du National-Canadien et les prévisions des déboursés qui résulteront de l'application de la loi relative aux prix de transport dans les Provinces maritimes, c'est-à-dire les articles 282, 283, 284 et 285 du budget des dépenses, soumis au Comité par un ordre de renvoi du 1er juin 1934.

Le président fait connaître que le Comité a étudié toutes les questions dont il avait été saisi par voie officielle et prie les membres qui désirent des renseignements d'exposer leurs demandes au Comité. Il prie ensuite l'honorable C. P. Fullerton de présenter son exposé.

M. Gray fait remarquer que les délibérations du Comité ne font pas l'objet d'un compte rendu et, à la suite de la discussion sur ce sujet, il propose, appuyé par M. McGibbon, "que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer le compte rendu quotidien de ses délibérations; que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard et que 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ce compte rendu soient imprimés, à l'usage des membres du Comité et de la Chambre des communes". La motion est adoptée.

M. Fullerton commence ensuite son exposé.

M. Fraser (*Caribou*) demande que les hauts fonctionnaires du National-Canadien déposent, à la prochaine séance, un état comparatif des traitements et des allocations pour frais versés aux directeurs en 1931 et cette année.

Le Comité s'ajourne au jeudi, 7 juin 1934, à 11 h. du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE N° 231,

Le mercredi, 6 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de l'honorable M. Chaplin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. M. Fullerton, président du conseil des régisseurs du National-Canadien, désire présenter un exposé aux membres du Comité. Vous avez la parole, monsieur Fullerton.

EXPOSÉ DE L'HONORABLE C. P. FULLERTON, PRÉSIDENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

Au président et aux membres du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande:

A sa séance de jeudi dernier, le Comité m'a demandé d'exprimer mon opinion sur le sort que l'avenir réserve aux Chemins de fer nationaux et sur la collaboration avec le Pacifique-Canadien.

Dès l'abord, qu'il me soit permis d'indiquer que je ne suis pas de ceux qui tiennent le réseau national pour une entreprise vouée à la ruine. Je suis frappé de la productivité possible du réseau. A l'heure actuelle, la crise financière et notre lourde capitalisation amoindrissent les gains nets. Il est également vrai qu'il existe des dédoublements de lignes inutiles, aussi bien à l'intérieur du réseau national qu'en notre chemin de fer et celui du Pacifique-Canadien; par ailleurs, certaines voies du réseau ne sont pas rémunératrices et ne le seront jamais. Dans l'ensemble, toutefois, le réseau est bien situé pour servir l'Est industriel. Ses lignes du nord de Québec et d'Ontario ont contribué de façon étonnante au progrès de l'exploitation forestière ou minière, de la fabrication de la pâte de bois et du papier, et, dans la zone argileuse, de l'agriculture. Ses lignes des Prairies sont favorablement situées.

Le défaitisme à l'égard de la productivité éventuelle d'une telle entreprise équivaut au défaitisme au sujet de l'avenir du Canada. Ce qu'il faut, à l'heure actuelle, c'est une politique d'économie rigide et de gestion prudente. Le bureau des régisseurs et le conseil d'administration ont l'intention de la réaliser dans la mesure de leur pouvoir.

L'élément fondamental du problème que pose le réseau national tient aux recettes brutes. En 1933, ces recettes atteignaient 148 millions de dollars, chiffre le plus bas de toute l'histoire du réseau depuis l'achèvement des lignes dont il est formé. En 1928, les recettes étaient de 312 millions de dollars, de sorte que le déficit de 1933, par rapport aux chiffres de la meilleure année, est de 164 millions, c'est-à-dire beaucoup plus de 50 p. 100. Les recettes de 1933 étaient de plus de 107 millions inférieures à la moyenne des dix années précédentes, soit de 42 p. 100. Cet abaissement stupéfiant de deux millions de dollars par semaine dans le commerce du réseau constitue la cause principale de nos ennuis actuels. Le problème n'aura pas de solution, tant que nos affaires ne se relèveront pas sensiblement.

Cette pénurie de commerce, il va sans dire, n'est pas particulière aux Chemins de fer nationaux. Le Pacifique-Canadien traverse une crise de même nature. En 1933, nos revenus tombaient de 7.81 p. 100 comparativement à l'année précédente. Les recettes du Pacifique-Canadien baissaient de 7.80 p. 100. Par comparaison avec la meilleure année, c'est-à-dire 1928, nos recettes

sont tombées de 15.44 p. 100. Au Pacifique-Canadien, la diminution est de 52.78 p. 100. Pour les voies de la catégorie I aux Etats-Unis, les recettes sont tombées de 49.89 p. 100, en 1933, comparativement à 1928.

Les mesures que nous pouvons prendre pour arriver à un relèvement sensible de nos recettes brutes sont limitées. Par nous-mêmes, nous ne pouvons faire grand'chose pour augmenter le commerce du pays, à l'intérieur ou à l'extérieur. Notre activité modifiera peut-être la répartition, entre les diverses entreprises de transport, du volume total des marchandises à transporter; mais nos lamentations n'augmenteraient pas cette quantité de marchandises. Inutile de s'étendre sur cette vérité, l'évidence en apparaît à tous. Il est réconfortant de constater que la tendance des affaires est actuellement à la hausse. Pour les cinq premiers mois de l'année courante, nos recettes accusent une augmentation de \$11,630,000 sur l'an dernier, soit d'environ 21 p. 100. Vous me demandez ce que pourra produire l'exploitation des Chemins de fer nationaux durant les quatre ou cinq prochaines années. Je ne saurais dire. Je préfère ne pas me livrer aux pronostics. Le résultat dépendra, dans une large mesure, de l'état des affaires en général, sur lequel nous n'exerçons aucune influence. Nous pouvons toutefois, sans optimisme exagéré, compter sur un retour graduel à une activité normale du commerce. Si nous fixons ce niveau normal à la moyenne des dix années 1923 à 1932, les recettes du National-Canadien dépasseront de cent millions de dollars celles de 1933. Dans ce cas, le réseau sera à peu près en mesure d'assurer le service des intérêts de la dette consolidée due au public.

Nous avons adopté pour principe bien arrêté de rechercher tous les moyens possibles d'économiser tout en maintenant la prudence dans l'exploitation et en donnant un service satisfaisant au public. Même à la reprise des affaires, nous garderons cette méthode. Nous avons pris la décision bien catégorique d'observer l'économie dans les dépenses en tout temps et dans toutes les circonstances. Toute économie de 1 p. 100 dans les frais d'exploitation se traduit par l'épargne d'un million et demi de dollars, même sur la base du chiffre des dépenses de 1933.

Chaque chef de service a entrepris un examen minutieux de son service pour trouver des moyens d'augmenter le rendement et d'abaisser les frais.

Dans tous les domaines, nos fonctionnaires se préoccupent de mettre fin à toute dépense inutile.

Par malheur, nous ne pouvons réaliser aucune économie sans congédier des employés. Soixante-trois pour cent de toutes les dépenses du réseau représentent les salaires. En conséquence, bien que les économies se traduisent forcément dans la pratique par des mises à pied, notre plus grand désir est de remettre les hommes au travail dans les services essentiels. A cet égard, il est réconfortant de constater que, durant les trois premiers mois de l'année, le nombre des employés à l'œuvre a augmenté de 6,463 sur l'an dernier.

A part la rubrique recettes et dépenses, l'élément principal du problème réside dans le service annuel des intérêts sur les titres de la dette consolidée détenus par le public. En 1923, la somme en était de 35 millions et demi; en 1928, de 42 millions; en 1932, nous avons atteint le sommet de \$56,965,000. Nous pouvons mettre cette rubrique dans la catégorie des frais incompressibles. Les régisseurs n'y peuvent à peu près rien. Nous avons trouvé cet élément quand nous sommes entrés en fonctions.

La politique adoptée en 1932 a amené un abaissement progressif du total des intérêts dus au public. Des occasions se présenteront de convertir les titres actuels à un taux d'intérêt moindre. Par exemple, nous avons deux émissions d'obligations de la caisse d'amortissement garanties par l'Etat à 7 p. 100 dues en 1935, sur lesquelles, grâce à une conversion à 4½ p. 100, nous réaliserions une économie annuelle de \$900,000. A ce sujet, je puis indiquer que nous déboursions plus de 2 millions par année du fait de la prime au change pour les intérêts sur les fonds américains ou anglais. Nous économiserons cette somme quand la devise canadienne sera stabilisée au pair avec ces monnaies.

Quant aux mesures prises en vue de l'action concertée des deux réseaux, j'ai dit l'autre jour que le comité mixte de collaboration des deux réseaux a mis à l'étude des projets en vue de l'abandon de lignes. Certains de ces projets comportent l'élimination de voies apparemment inutiles par le moyen de l'abandon des lignes d'une compagnie et l'usage en commun des voies de l'autre, quand les lignes des deux réseaux sont parallèles sur la plus grande partie de leur étendue et remplissent les mêmes fonctions. L'examen de trente-six projets, comportant l'abandon d'environ 2,100 milles de voies, en est arrivé à des étapes diverses.

Tout à fait en dehors de cette entreprise de collaboration entre les deux réseaux pour l'abandon de lignes doublées, un comité du National-Canadien étudie activement des projets en vue de l'abandon d'environ 1,150 milles de voies peu achalandées du National-Canadien qui ne subissent pas la concurrence d'autres lignes, en diverses parties du Canada.

Comme je vous le disais l'autre jour, toute proposition tendant à l'abandon de lignes soulève beaucoup de complications et de difficultés. Si nous pouvions nous borner à l'étude du rendement de certaines lignes en vue d'abandonner sans autre forme de procès les moins rémunératrices, nous réaliserions sans doute de grandes économies. C'est impossible, il va sans dire. Nous devons tenir compte de ceux qui se sont établis le long d'une voie, laquelle constitue leur seul mode de transport. Avant d'abandonner une ligne, nous devons en demander la permission à la commission des chemins de fer.

Les mesures de collaboration déjà mises en vigueur épargnent \$1,260,000 par année aux deux réseaux. Elles comprennent la mise en commun des trains Montréal-Québec, Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa; la création d'un personnel mixte de nettoyeurs à Québec et Saint-Jean; l'adoption d'une gare centrale à Gladstone, Manitoba; l'établissement de moyens pour aiguillage en commun à Portage-la-Prairie; une entente en vue du remorquage des wagons à grain d'un réseau par l'autre entre Calgary, Edmonton et Kamloops pour raccourcir la distance à parcourir; une entente en vue du transport dans les convois du Pacifique-Canadien des marchandises confiées au National-Canadien entre Fredericton et Vanceboro et en vue de l'échange des marchandises de transport à Sherbrooke plutôt qu'à Lennoxville.

Nous étudions plusieurs autres projets d'action commune, par exemple, la mise en commun d'autres trains qui se font concurrence; l'utilisation en commun de l'outillage de têtes de lignes ou de gares centrales; la création de bureaux de ville en commun pour la vente des billets et l'unification des entreprises de messageries ou de télégraphie.

Le Comité m'a aussi demandé mon avis sur les vœux exprimés par la maison Geo. A. Touche & Company, c'est-à-dire les vérificateurs de l'État, en vue de l'abaissement du capital des Chemins de fer nationaux. Depuis que j'occupe mon poste, j'ai étudié cette question avec soin; nous ne voyons pas dans ce projet un remède à tous les maux du réseau national, mais seulement une mise au point des relations entre le réseau et l'État: il ne changerait rien à la dette du réseau envers le public.

Il existe un grave malentendu à cet égard. D'aucuns tiennent le chemin de fer National-Canadien pour une entreprise commerciale sujette aux comparaisons avec sa rivale; on en attend un rendement sur le capital, et on la critique parfois parce qu'elle n'y arrive pas tout à fait. D'autres veulent que le réseau fonctionne en qualité d'organisme de l'État rendant accessibles de nouvelles régions du pays pour en permettre la mise en valeur sans espoir de rendement direct sur le capital engagé, mais plutôt en vue d'augmenter les sources de matières premières en exploitation et la richesse fondamentale de la nation.

On veut aussi qu'il se charge des dettes et du service des intérêts des compagnies primitives, qui étaient toutes entièrement ruinées. Mais le réseau ne peut être l'un et l'autre à la fois. Il faudrait éclaircir les idées sur ce sujet. Examinons les faits.

Voici ce que je pense à ce propos, étant bien entendu que j'exprime simplement mes idées personnelles. Il ne peut subsister l'ombre d'un doute que le capital est excessivement lourd. Il comprend des obligations, sur lesquelles il faut verser l'intérêt, et contractées en vue d'acquérir des éléments d'actif maintenant caducs ou disparus. Il s'y trouve aussi des dettes encourues pour combler les anciens déficits d'exploitation, et des titres mobiliers sans aucune valeur de l'avis bien catégorique de tribunaux compétents.

L'abaissement de la capitalisation du réseau national n'est pas une question nouvelle. Il a fait l'objet d'un examen sous le régime de la loi de 1925 relative au conseil de vérification. Edwards Morgan & Company et Peat Marwick Mitchell & Company présentèrent un rapport collectif qui renfermait des avis dont la portée était plus grande, en somme, que ceux dont nous sommes maintenant saisis.

A la page 30 du rapport de la dernière commission royale, on lit cette phrase: "La Commission est d'avis qu'il convient de reconnaître franchement qu'une très forte proportion des sommes mises dans les chemins de fer inclus dans le réseau du National-Canadien constituent une perte et qu'on devrait réduire très sensiblement ses charges au compte du capital." La commission demandait au conseil des régisseurs d'aborder ce sujet le plus tôt possible.

Certaines critiques me font penser que les gens ne comprennent pas qu'il n'est pas question de rayer des livres du réseau aucun emprunt contracté en vue de frais d'établissement. Les sommes qu'on veut déduire avaient servi à combler les déficits d'exploitation ou étaient représentées par des écritures au chapitre des intérêts. Quant aux fonds fournis par l'Etat pour les frais d'établissement, le projet consiste à les représenter par des actions ordinaires plutôt que par des obligations, afin d'établir la distinction voulue entre les deux catégories de capital. Une telle modification dans le genre du titre ne réduirait en rien le gage de l'Etat.

Le projet ne comporterait aucun changement dans les comptes publics. Les montants inclus dans la "dette nette" qu'on bifferait des livres du réseau sont déjà disparus à la rubrique de la dette nette des comptes publics.

Les membres du Comité conviendront sans peine que les emprunts contractés pour combler les déficits ne peuvent être capitalisés. Ils n'ajoutent rien à la mise de fonds et ne produisent aucun rendement. Les intérêts sur ces sommes obèrent injustement le compte de l'exploitation. Le gouvernement l'a reconnu et applique cette doctrine depuis le 1er janvier 1932. La loi de 1933 relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien porte ces mots, à l'article 12: "Les déficits du revenu ne devront pas être fondés en dette." Nous devrions maintenant donner un effet rétroactif à cette doctrine.

Dans un autre ordre d'idées, n'est-il pas illogique d'adopter la thèse que les titres des actionnaires du Grand-Tronc ont perdu toute valeur, mais, en même temps, d'exiger que ces titres soient portés aux livres de la compagnie pour leur valeur au pair?

On pourrait, me semble-t-il, demander que la réduction de la capitalisation se fasse de façon plus complète encore que ne le comporte le projet actuel. Toutefois, le Parlement du Canada devra en décider, en dernière analyse.

Mais revenons aux critiques formulées contre l'avis exprimé par les vérificateurs. D'aucuns ont prétendu que la réalisation de ces vœux comporterait l'adoption d'une forme malhonnête de tenue des livres et que les tenants du projet conspirent pour tromper sciemment le contribuable canadien. Je constate avec regret que des gens se servent de tels arguments dans la discussion publique de la question. D'autres affirment que le projet n'intéresse que la comptabilité et qu'il n'en sortira rien d'utile. Je ne partage pas cet avis. Plusieurs raisons

militent en faveur de l'abaissement du capital. L'une d'elles se trouve dans l'effet démoralisant de la capitalisation actuelle sur les administrateurs et les employés qui, chaque année, doivent envisager un fardeau insupportable de dettes. Cet aspect de la question n'est pas à négliger. Cet état de choses nuit aussi au réseau considéré en tant qu'entreprise commerciale. On stimulerait le zèle des fonctionnaires de ce réseau en leur proposant un but qu'il leur serait possible d'atteindre. Que cet objectif consistât à gagner la somme nécessaire au service des intérêts sur les titres détenus par le public, ce serait une tâche vraiment ardue, mais non pas impossible avec une reprise normale des affaires. N'oublions pas que les dépenses ne sauraient revenir à la cadence de la dernière période décennale.

Je dois aborder une autre question. Un membre du Comité a parlé de discours du président du Pacifique-Canadien et m'a demandé d'exprimer mon avis sur ces discours. Je n'avais pas l'intention, à cause de motifs que j'indiquerai plus tard, de toucher à ces discours ou aux démarches faites actuellement pour répandre l'idée de la fusion des réseaux ou tout au moins de leurs administrations. Mais, puisque le Comité a soulevé la question, je crois de mon devoir de m'y arrêter quelque peu.

Tout d'abord, je dois avouer que les régisseurs ont évité, de propos délibéré, de se prêter à une controverse ouverte sur ces sujets. Toutefois, ils ont jugé utile de faire connaître aux employés du National-Canadien l'état de choses existant et l'effet qu'aurait sur eux la création du conseil des régisseurs. A cause d'articles parus dans les journaux et de déclarations faites un peu partout, le malaise se répandait parmi le personnel. En conséquence, nous avons traité brièvement la question de la fusion ou de l'unification de la gestion, dans une livraison récente du *Canadian National Railways Magazine* et dans des discours prononcés à l'occasion de réunions des seuls employés tenues à Montréal, Toronto, Winnipeg et Moncton. Le moral des employés en a été relevé, pensons-nous. Cependant, les régisseurs ne peuvent adopter la même façon de voir à l'égard de la discussion en public de ces questions.

Vous reconnaîtrez facilement la grande différence qui existe entre les pouvoirs des régisseurs et ceux des administrateurs du Pacifique-Canadien, et cette différence n'est jamais plus marquée que dans les questions relatives à la formation de l'opinion publique. Les membres du conseil d'administration du C.P.R. peuvent exercer dans toute la mesure qu'ils le désirent, et avec tous les frais qu'ils jugent à propos, tous leurs droits de citoyens, et, à leur titre d'administrateurs d'une entreprise privée, ils ont le droit d'exposer leurs vues et leurs objectifs au Parlement et au pays. Les régisseurs, il va de soi, doivent exercer leur autorité dans un domaine bien délimité.

Les événements qui ont amené la formation du conseil des régisseurs doivent être présents à la mémoire des membres du Comité. Le Parlement a étudié avec soin le rapport de la commission Duff. Nous devons tenir pour acquis que ceux qui ont comparu devant la commission ou que touchent les conclusions de cette dernière, ont reçu l'attention la plus vive. Dans la mesure où la commission et le Parlement ont rejeté ces avis, nous pouvons penser, sans grand risque de nous tromper, que la commission et le Parlement les désapprouvaient carrément; mais, dans la mesure où ils ont été intégrés à la loi, nous devons y voir l'indication exacte et précise de la volonté du Parlement. En vertu du rapport de la commission Duff et du texte législatif, certains administrateurs ont reçu le pouvoir d'exercer leur autorité sur les deux chemins de fer. Ils recevaient instructions, en particulier, d'effectuer des économies et d'assurer une exploitation plus rémunératrice, "de tâcher sans délai de s'entendre et de constamment

s'efforcer de s'entendre... pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopérations justes et raisonnables et les plus propres... à atteindre ces fins". La même loi leur enjoignait "de conférer par l'entremise de leurs fonctionnaires compétents sans délai et périodiquement selon qu'elles pourront en convenir, afin de discuter et de réaliser par accord, si possible, les objets énoncés" en la loi.

Les régisseurs du National-Canadien considéraient que, pour remplir l'obligation que leur imposait le Parlement même, ils ne pouvaient, sans enfreindre leurs devoirs, se laisser entraîner dans une controverse ou une discussion sur des sujets que le Parlement leur interdisait expressément, car l'article 27 de la loi de 1933 relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien prescrit en termes précis: "Rien dans la présente loi n'est censé autoriser la fusion d'une compagnie de chemin de fer comprise dans les Chemins de fer nationaux avec une compagnie de chemin de fer comprise dans les Chemins de fer du Pacifique, ni autoriser la gestion et le contrôle réunis du réseau ferroviaire qui fait partie des Chemins de fer nationaux avec le réseau ferroviaire qui fait partie des chemins de fer du Pacifique".

Par leur serment d'office, les régisseurs ont accepté de remplir la part qui leur incombe des obligations imposées par la loi. Toute réponse publique de leur part à la propagande faite en faveur de la fusion des réseaux ou des administrations pourrait les mettre dans une position fautive, et aurait probablement ce résultat en effet.

L'effet pourrait même en être pire. Toute entreprise de collaboration repose sur la bonne volonté et le désir sincère d'atteindre l'objet visé. Une controverse publique du genre en question, non seulement serait déplacée de la part des régisseurs, mais à cause de sa futilité, susciterait des obstacles aux projets de collaboration.

Je m'efforce de bien expliquer les raisons qui, même si j'en avais l'idée, m'empêcheraient de combattre la propagande dans une bataille verbale. Mes collègues et moi désirons remplir les fonctions dont nous sommes chargés en vertu de la loi, et non pas épuiser nos efforts à vouloir la modifier. La question relève uniquement du Parlement. Nous voulons rester sur le pied de la plus intime collaboration avec le Pacifique-Canadien. Nos efforts tendront à donner à la nation canadienne le meilleur service de transport au coût le plus bas qu'il soit possible, sans vouloir nuire à notre grand rival.

M. HANBURY: Je félicite le président de l'exposé qu'il vient de lire. Cet exposé, je le crois, contribuera puissamment à modifier l'opinion répandue dans le public, et à laquelle se tiennent un grand nombre, sur la situation désespérée des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. EULER: Je partage l'avis exprimé par M. Hanbury. Le président a droit à des félicitations pour son exposé. Je ne désire présenter qu'un avis à ce sujet. Ou, plutôt, je désire me renseigner sur un certain point. J'approuve sa répugnance à se lancer dans une controverse en public avec les dirigeants du Pacifique-Canadien. Puis-je lui demander si les paroles prononcées au sujet du National-Canadien, au cours de son dernier discours par le président de ce dernier réseau, s'appuyaient en quoi que ce soit sur la réalité? Je ne blâme aucunement M. Beatty de dire en toute sincérité ce qu'il lui plaît. Le président du conseil des régisseurs doit avoir sous les yeux une copie du compte rendu de ce discours, je n'en doute pas. Eh bien, je le prie de me dire si ce discours s'appuyait sur la réalité, par exemple en ce qui concerne la capitalisation, le service des intérêts et autres sujets. Tout en convenant que le président n'a pas à se mêler à une controverse publique avec l'autre réseau, je suis d'avis, néanmoins, que, lorsque cet autre chemin de fer lance des affirmations, — si le cas se produit jamais, — de nature à nuire gravement aux intérêts du National-Canadien dans l'opinion publique, le président du conseil des régisseurs a le devoir de combattre, de réfuter ces exposés.

Je ne m'arrête plus qu'à la question de l'abaissement du capital social. A propos du rapport des vérificateurs de l'Etat sur les Chemins de fer nationaux, le

président a exprimé l'avis, avec raison à mon sens, que le capital pourrait être réduit d'environ un milliard de dollars par un simple jeu d'écritures dans les livres du réseau.

L'hon. M. FULLERTON: Exact.

L'hon. M. EULER: Nous nous trouvons en face de cette anomalie, que le conseil maintient au débit des livres du réseau les sommes qui représentent les déficits, les titres mobiliers sans aucune valeur, les intérêts sur les mises de fonds et autres éléments de cette sorte, alors que l'Etat, ou le ministère des Finances si vous préférez, ne porte plus ces sommes à la colonne créditrice de ses livres.

L'hon. M. FULLERTON: C'est exactement ce qui se produit, si je ne m'abuse.

L'hon. M. EULER: Le conseil a la haute main absolue sur le réseau. Il pourrait donc, me semble-t-il, mettre ses livres d'accord avec ceux de l'Etat, sans tenir compte d'aucun abaissement futur de la capitalisation réalisé en se guidant sur la possibilité de faire produire au réseau un rendement sur un capital équitable. C'est une simple question de comptabilité. S'il ne s'y greffe pas une question de politique laissée à la décision du Gouvernement, — en réalité, la politique du Gouvernement a été, dans la pratique, de biffer ces montants, ou plutôt de les incorporer à la dette nationale, au lieu d'en laisser la charge au réseau, — eh bien, pourquoi les Chemins de fer nationaux les considèrent-ils toujours comme des éléments de passif, se chargent-ils de ce fait d'obligations envers l'Etat, quand l'Etat même ne les tient plus pour des éléments d'actif? C'est anormal, à mon sens. Les administrateurs du National-Canadien pourraient parfaitement biffer au moins ces sommes.

Je comprends qu'on pourrait procéder à un nouvel examen très minutieux pour modifier la capitalisation des Chemins de fer nationaux en s'appuyant sur un principe bien défini, peut-être en se fondant sur la véritable valeur matérielle du réseau et une productivité raisonnable. Plus tard, on procéderait à une nouvelle évaluation, pour réduire encore la capitalisation.

L'hon. M. MANION: Pour bien éclaircir ce point, je tiens à mentionner qu'à ma connaissance, la méthode de comptabilité n'a pas changé.

Le PRÉSIDENT: Les livres ont toujours été tenus de la même façon.

L'hon. M. EULER: Je le conçois, mais je ne m'en tiens pas irrévocablement à la tradition. De mes amis, avocats, invoquent parfois devant moi l'argument qu'une certaine chose s'est toujours faite de la même façon; je pense alors que c'est une excellente raison pour changer de méthode. Je ne critique par le Gouvernement actuel, pas plus que le gouvernement précédent certes, mais j'affirme que le réseau agirait avec logique en rendant ses livres conformes à ceux de l'Etat.

L'hon. M. FULLERTON: D'aucuns se demandent s'il pourrait le faire sans consulter le Parlement.

L'hon. M. EULER: A mon avis, le bon sens l'exigerait.

L'hon. M. MANION: Nous ferions mieux de nous renseigner avec exactitude sur ce point. Si vous n'y voyez pas d'objection, j'aimerais à interroger M. Roberts, du ministère des Finances. Moi-même, je ne saurais faire la lumière sur ce point.

M. B. J. ROBERTS: Monsieur le président, je répondrais par la négative. Le Parlement a autorisé le ministère des Finances à verser certaines sommes, à titre de prêts aux Chemins de fer nationaux à des taux d'intérêt déterminés par le Gouverneur en conseil. Tant que par le Parlement, soit par une décision du comité des comptes publics ou par une loi, ne modifiera pas cet état de choses, nous devons porter ces sommes au compte débiteur des chemins de fer, pour les inscrire dans nos livres au solde créditeur, et imputer au réseau les intérêts dus sur ces sommes. De son côté, le chemin de fer doit les considérer comme des dettes au même titre que toute autre dette, bien qu'une grande partie soit devenue caduque par suite de pertes.

L'hon. M. EULER: Il doit y avoir divergence d'opinion, car je crois savoir, soit dit avec tout le respect dû au président, que ces sommes sont imputées sur le compte de la dette nationale. Peut-être me trompé-je?

M. ROBERTS: Vous ne vous trompez pas sur ce point. Mais nous les portons à ce compte à titre d'éléments d'actif, c'est-à-dire de valeurs inactives. Dans le calcul de notre dette nationale, nous ne les déduisons pas de notre passif brut, comme nous le faisons, par exemple, pour l'encaisse ou les valeurs productives.

L'hon. M. MANION: Vous appelez éléments d'actif improductifs ceux que vous ne comptez pas de réaliser?

M. ROBERTS: Oui. Du point de vue légal, ils constituent toujours des obligations. Voilà justement le point à retenir. Les chemins de fer ne sont pas libérés de leur dette. Ils nous donnent un gage sous forme de billet à ordre, ou d'un autre genre de nantissement. Autrefois, nous recevions des obligations, mais maintenant nous recevons des titres qui prennent la forme de billets à ordre portant intérêt. L'Etat n'a jamais inscrit ces intérêts à son compte de recettes; dans le cas contraire, il aurait dépensé un revenu fictif. L'Etat n'a jamais biffé aucun élément d'actif: les prêts sont inscrits aux comptes publics, chapitre des valeurs improductives.

L'hon. M. EULER: Avez-vous en portefeuille, sous forme de billets ou de documents quelconques, tout ce passif que vous considérez, du point de vue de l'Etat, comme valeurs improductives?

M. ROBERTS: Oui, pour un montant d'environ 655 millions de dollars.

L'hon. M. EULER: Vous possédez ces valeurs sous forme de billets. Vous avez des billets à titre de pièces justificatives?

M. ROBERTS: Nous possédons un titre pour chacune de ces avances.

M. SMART: A la page 21 du rapport annuel, se trouve la liste des avances de l'Etat.

M. FRASER: Quelles modifications a subies la méthode suivie à l'égard des déficits au cours des deux dernières années?

M. ROBERTS: Les deux dernières années, les déficits ont été imputés au compte des dépenses de l'Etat purement et simplement. Aucun élément d'actif ne les représente dans nos livres. Je parle plutôt des sommes portées à nos livres à la rubrique des prêts et inscrites au rapport de l'auditeur général au compte du Dominion. A la suite de la loi de l'an dernier, adoptée en conformité du rapport de la commission royale, les déficits d'exploitation ne sont pas capitalisés. Ils sont imputés sur le compte des dépenses de l'Etat au même titre que les frais de la Chambre des communes. Je veux simplement mettre en lumière que le Parlement doit intervenir avant que le ministère des Finances ne puisse libérer le réseau de la dette contractée par le moyen d'emprunts et avant que le réseau ne soit déchargé de l'obligation d'inscrire ces comptes à la colonne débitrice de ses livres.

M. GEARY: Des mesures législatives ont parfois permis de transformer ces comptes en éléments d'actif improductifs?

M. ROBERTS: Oui. Mais cela ne se fait pas en vertu de mesures législatives. L'inscription à la rubrique des valeurs improductives est laissée à la discrétion du ministre des Finances, qui agit par le moyen d'un rapport au Parlement. Il n'est besoin d'aucune mesure législative. Voyez les comptes publics. Dans le calcul de la balance, il n'y a aucune différence entre les éléments d'actif tant productifs qu'improductifs: les deux catégories d'actif paraissent à la colonne créditrice. Mais, dans l'évaluation de la dette nette faite en vue de renseigner le pays sur le montant réel de cette dette, on déduit l'actif productif du passif brut pour arriver à la dette nette. Pour calculer la dette nette due par la nation, nous ne considérons pas comme actif véritable, c'est-à-dire comme allègement des charges provenant de la dette, les sommes placées par l'Etat dans les voies ferrées, et dont le total atteint 655 millions de dollars.

M. FRASER: S'est-il jamais produit un cas d'annulation d'une dette semblable à celle du réseau?

M. ROBERTS: Autrefois, le comité des comptes publics se réunissait avec plus ou moins de régularité pour examiner chaque article de notre actif. Il a parfois permis de biffer certaines sommes. Tel a été sa fonction, à cet égard, pendant de nombreuses années.

L'hon. M. EULER: A votre avis ne conviendrait-il pas d'annuler ces éléments d'actifs improductifs?

M. ROBERTS: Je ne me soucie pas d'exprimer mon avis sur une question qui relève du Parlement.

L'hon. M. EULER: Le Parlement n'a encore aucune opinion sur le sujet.

M. ROBERTS: En réalité, les comptes publics ont deux fins: d'abord, indiquer exactement la dette du pays; ensuite, constituer le dossier des dépenses de l'Etat. Par exemple, le coût de construction des édifices du Parlement paraît dans nos livres à la rubrique des frais d'établissement, mais il ne constitue pas un élément d'actif productif. Les comptes publics ont un double caractère: registres des dépenses de l'Etat, ils constituent aussi l'exposé de l'actif et du passif.

M. FRASER: Convierait-il de faire réunir le comité des comptes publics pour lui conseiller de permettre la suppression de ces articles?

M. ROBERTS: Je me borne à constater, monsieur Fraser, que nous ne pouvons libérer le réseau sans une intervention quelconque de la part du Parlement.

M. FRASER: Dans le passé, le comité des comptes publics s'occupait de ces questions?

M. ROBERTS: Oui, le comité des comptes publics peut agir à cet égard.

L'hon. M. MANION: J'ai demandé à M. Roberts de prendre la parole, pour dissiper tout malentendu, car M. Smart a exprimé le même avis. Le réseau ne peut agir en ce sens, sans le consentement du Parlement?

M. ROBERTS: Oui. Je tiens à expliquer toutefois que nous inscrivons à la rubrique des valeurs productives une somme peu considérable, reliquat du temps où nous exploitons les chemins de fer du gouvernement à titre d'entreprise de l'Etat. Nous portons, dans nos livres, à la rubrique des valeurs productives, les comptes-matières et les comptes ouverts de ce réseau; nous n'y avons rien changé. Par ailleurs, tous les frais engagés par le Dominion pour les voies ferrées figurent aux comptes improductifs.

M. MCGIBBON: Pouvez-vous nous dire quelle partie des sommes avancées aux chemins de fer ont servi à combler les déficits, quelle proportion de ces sommes ont été affectées à des travaux d'expansion et ainsi de suite?

M. ROBERTS: Si je m'en rapporte aux pièces justificatives des sommes versées, celles qui ont servi à combler les déficits atteignaient un chiffre fort élevé, soit de 300 à 400 millions.

M. HANBURY: Y compris les déficits de l'Intercolonial?

M. ROBERTS: Non, seulement ceux des chemins de fer de l'Etat, depuis leur fusion en un unique réseau, en 1923.

M. MCGIBBON: Le rapport Duff, sauf erreur, fixe le chiffre à 450 millions de dollars pour les dix dernières années. Cette somme a servi à combler les déficits de la période sur laquelle portait leur examen. Une somme à peu près égale a été consacrée aux améliorations et aux travaux d'expansion.

L'hon. M. MANION: J'ai sous les yeux les chiffres exacts, que je tiens de mon personnel. Ils diffèrent peu de ceux du docteur McGibbon, mais ils sont plus faibles. La dette nationale comprend environ 400 millions de dollars qui ont servi apparemment à combler les déficits.

M. FRASER: Depuis 1923?

M. ROBERTS: Oh! non.

L'hon. M. MANION: Tel est le chiffre de toutes les avances. Les frais d'établissement ont pris un peu plus de 300 millions.

M. McGIBBON: Il me répugne de contester vos chiffres; mais je crois être certain de l'exactitude des miens en ce qui intéresse le rapport Duff: pour le temps qu'a duré cet examen, il a été ajouté 912 millions de dollars à la dette des chemins de fer; et la séparation a été faite à peu près à parts égales.

L'hon. M. MANION: Cela ne s'éloigne pas beaucoup de ce que j'ai dit.

M. McGIBBON: Je veux poser une question à M. Fullerton: Ce chiffre de \$11,630,000, représente-t-il le bénéfice de l'exploitation pendant les cinq premiers mois?

L'hon. M. FULLERTON: Non pas; les recettes globales. Le bénéfice d'exploitation jusqu'à la fin d'avril a dépassé un peu \$1,500,000.

M. McGIBBON: Vous avez \$1,500,000 jusqu'à la fin d'avril?

L'hon. M. FULLERTON: L'année dernière nos recettes ont baissé de \$4,500,000.

M. McGIBBON: C'est-à-dire que pour les trois ou quatre premiers mois vos opérations vous rapportent un profit de \$1,500,000 que vous pouvez appliquer au paiement de ces intérêts de 57 millions?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. McGIBBON: Pouvez-vous nous donner une idée du bénéfice que vous comptez réaliser sur l'exploitation cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Environ 15 millions de dollars de revenu clair.

L'hon. M. MANION: Me permettra-t-on une mise au point? M. Fullerton en convient, mais ceci ne figure pas à son exposé. Voici: même l'adoption de la nouvelle méthode de capitalisation suggérée (en ce qui concerne la dette du réseau envers l'Etat) ne changerait en rien la situation des Chemins de fer nationaux du Canada, puisque effectivement ces derniers ne versent pas un sou à l'Etat.

L'hon. M. FULLERTON: En effet; c'est parfaitement vrai.

L'hon. M. EULER: Parfaitement. Il me semble que tout le monde en convient.

L'hon. M. MANION: Non pas. Je sais que vous le savez, et que les membres du Comité le savent; le savent aussi sans doute les députés qui ont consacré tant soit peu d'attention à cette question; mais je parle non pas des députés au Parlement, mais du grand public. Après avoir eu connaissance de ce qui se dit et s'écrit à l'extérieur, je sais que le public en général n'est pas au fait de la situation. Par exemple, on m'a adressé un document où il est affirmé positivement que si nous dégagions le réseau de sa dette envers l'Etat le National-Canadien serait en mesure de se suffire. Je tiens à ce qu'il soit bien compris que même advenant l'extinction de toute la dette de 1,400 millions de dollars due à l'Etat cela ne changerait pas d'un dollar les recettes ni les profits nets du réseau national.

L'hon. M. EULER: Nombre de gens au Canada, particulièrement dans les régions de l'Est—il y en a dans l'Ontario—prétendent que si nous céditions le National-Canadien au Pacifique-Canadien—ils parlent d'en faire cadeau; un homme même a parlé de le vendre au prix d'un dollar—nous n'en serions que mieux. J'en disconviens. L'on devrait faire comprendre au public que même s'il se dépossédait du National-Canadien, le remettant, disons, au Pacifique-Canadien, la seule compagnie qui pourrait l'acheter, il lui resterait toujours sa dette à purger.

L'hon. M. MANION: La dette envers le public, s'entend.

M. GRAY: Je suis heureux que le ministre ait signalé ce point. En même temps nos adversaires mettent ce fait en relief; ce qui aura du moins l'avantage de nous faire une idée plus nette de la situation du réseau national. Sur ce point j'abonde dans le sens du ministre, et de M. Fullerton, président de la com-

mission, qui en a fait un exposé si habile dans son rapport. Je crois qu'il faudra agir. Je suis membre du comité depuis six ans. Nous avons discuté la question; et tous les membres du ministère en ont traité. J'avais l'espoir que vous, monsieur, auriez conclu à quelque démarche à ce propos avant d'être obligé de quitter votre poste de ministre.

L'hon. M. MANION: Je ne quitte pas le poste.

M. GRAY: Je crains que ce ne soit trop optimiste; mais vu votre grande initiative vous avez peut-être le temps d'agir tout de suite. Quoi qu'il en soit, Je tiens à m'associer à ceux qui ont félicité le président de la commission sur son rapport. Je veux dire une chose touchant les assemblées tenues, les comptes rendus de ces réunions et les articles du président dans les revues des Chemins de fer nationaux du Canada. Je me rallie entièrement à ces articles du président: ils ont apporté un précieux encouragement moral aux employés du réseau national et ont de mieux en mieux disposé le public envers nos chemins de fer nationaux. J'espère que le National-Canadien ne cessera pas de tenir des réunions comme celles qui ont eu lieu à Toronto et à Montréal. Mais j'ai pris la parole surtout pour poser une question à propos de la coopération. Bien que le président de la commission ait affirmé qu'il n'a point l'intention de discuter cet aspect, ni de contester le droit qu'a M. Beatty—pas plus que moi, du reste—de dire publiquement ce qui lui plaît,—il est le président d'un chemin de fer à capitaux particuliers et peut se trouver en pareille situation, tandis que moi-même ne le suis pas,—cependant, les membres de ce comité sont soucieux d'assurer au président et à ses collègues régisseurs toute la latitude légitime sous le régime de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933. Or voici qu'aussi récemment qu'en mai dernier M. Beatty affirme,—cela se trouve à la page 16 de son rapport, à la suite d'une énumération des devoirs qui s'imposent aux chemins de fer sous le régime de la nouvelle loi,—que lorsqu'il est clairement établi que la coopération laisse à désirer, "Nous n'avons pas l'intention de laisser accuser le Pacifique-Canadien d'avoir fait échouer le projet par son attitude". Or quel espoir de réussir avons-nous quand un homme dit quasi ouvertement,—lorsqu'il sera clairement prouvé que ce projet ne suffit pas,—en attendant nous allons faire mine de coopérer; mais cela simplement pour empêcher le public de croire qu'ils n'ont pas fait d'effort. A la page 21 il dit encore: "Le programme de la coopération obligatoire, bien qu'on en fasse l'essai sincère, ne promet pas une amélioration sérieuse de la situation", et ainsi de suite. Je n'aime pas des observations de ce genre; cependant je me rends compte que nous n'y pouvons rien. Mais il est une question dont on peut saisir ce comité, me semble-t-il. Dans ses discours, non pas celui-ci seulement, il fait allusion,—je ne nommerai pas sir Henry Thornton, bien qu'il n'y ait pas manqué, lui,—mais il fait mention de M. Fairweather, l'économiste des Chemins de fer nationaux du Canada, qui aurait affirmé que ces estimations d'économies ont été préparées à diverses époques. Ecoutez plutôt: "Ces estimations d'économies ont été faites à divers moments, par feu Lord Shaughnessy, par feu sir Henry Thornton, par M. Fairweather, économiste du réseau national, et par les dirigeants actuels du Pacifique-Canadien. Ces supputations, on peut les respecter comme étant le fruit d'études minutieuses faites par des hommes d'expériences. Toutes ces estimations, bien que dressées à différentes occasions, arrivent à peu près au même résultat". Or, monsieur le président, selon mon interprétation des divers discours dans lesquels M. Beatty a discuté la chose, il a cité nommément des hauts fonctionnaires du National-Canadien. A titre d'exemple, j'ai nommé M. Fairweather qui est ici présent aujourd'hui, qui a déposé devant ce comité et dont les opinions commandent le respect du comité. Or, d'après mon entendement du rapport Duff, M. Fairweather ne se prononce pas en ce sens. M. Fairweather a exprimé une opinion à ce sujet devant la commission Duff et, si je ne m'abuse, il n'affirme pas, en définitive, la possibilité des économies qui résulteraient de la fusion, au dire de M. Beatty. Voilà quelle est mon inter-

prétation de la preuve. Je peux faire erreur. Mais une fois pour toutes je suggère que par souci d'agir avec justice à l'endroit des Chemins de fer nationaux du Canada, et à l'adresse de M. Fairweather lui-même, comme de ce comité, nous recevions l'avis ou de M. Fullerton ou de M. Fairweather, dont le nom a été invoqué. Je crois que M. Fairweather peut très bien répondre en son nom propre. Si ce qui a été dit est exact, qu'on le sache; s'il n'est pas exact, qu'on le sache aussi.

L'hon. M. FULLERTON: Je suis heureux qu'on ait abordé ce point. Voici quelle est notre difficulté: On affirme carrément que M. Fairweather a exprimé l'avis que l'on pourrait réaliser une économie de quelque 55 millions de dollars. M. Fairweather prétend que cette assertion est bien de nature à induire en erreur quiconque l'entend. Je demande, monsieur le président, qu'il soit permis à M. Fairweather de soumettre son exposé.

Le PRÉSIDENT: Certainement. Le Comité sera heureux d'entendre M. Fairweather.

M. FAIRWEATHER: Monsieur le président, messieurs, cette mention de mon nom à propos d'estimations des immenses économies qui pourraient naître de la fusion n'est en somme qu'un coup d'épée dans l'eau car toute la question a été étudiée à fond par la commission royale. Il est vrai que devant la commission royale j'ai soumis, effectivement, une estimation des économies que l'on pourrait réaliser, en théorie, par le moyen de la fusion. Cela, je l'ai fait à la demande de la commission; l'on m'a prié spécialement de préparer pareil état technique afin de la guider touchant le maximum d'économies que supputerait un technicien spécialiste. Lors de la discussion circonstanciée de ladite estimation j'ai fait noter aux commissaires les réserves sérieuses qu'il ne fallait pas perdre de vue; car c'est là une de ces choses qu'il est facile de coucher sur le papier, mais dont la réalisation pratique offre des difficultés formidables; vous trouverez du reste qu'il en est ainsi de toute estimation relative au fusionnement de voies ferrées ou de quelque autre entreprise. Par exemple, l'année dernière, aux Etats-Unis, un homme a mis de l'avant un projet comportant une diminution de quelque 730 millions de dollars dans les dépenses ferroviaires des Etats-Unis, à la condition d'unifier les réseaux. Le projet a été disséqué et analysé à fond par le coordonnateur fédéral; à la suite d'une étude minutieuse ce chiffre de 730 millions était réduit au point qu'il dépassait à peine 200 millions de dollars. Donc c'est encore un chiffre sur le papier. J'ai cité des exemples similaires à l'intention de la commission. J'ai fait noter aussi que si l'on tentait de mettre pareil projet à exécution l'on provoquerait une perturbation profonde du développement industriel et commercial du pays; que si les voies ferrées étaient gravement atteintes, elles qui constituent un élément vital de notre vie nationale, — car elles desservent l'exploitation forestière, minière et agricole de même que les régions industrialisées, donnant de l'emploi à notre population, et le reste, — gares, ateliers, établissements divisionnaires, etc., etc., — tout en souffrirait. Si l'on tentait de pratiquer des économies sur une échelle même approchant celle qui a caractérisé mon estimation théorique, notre pays en général serait gravement atteint. A propos donc de ces économies, du point de vue étroit des chemins de fer, je pourrais très bien dire: "Oui, vous pouvez fermer boutique". Prenons comme exemple typique l'atelier à Stratford. On peut fort bien fermer les ateliers à Stratford, et faire tous les travaux dans les ateliers de Montréal, disons; ce serait une économie. On peut effectuer d'autres économies en fermant certains ateliers dans la ville de Québec; et de même à Moncton. Seulement il ne faut pas perdre de vue qu'en ce faisant on change tout le tableau industriel de notre pays.

L'hon. M. EULER: Ou en achetant dans la Nouvelle-Ecosse la houille qui peut s'obtenir à meilleur compte dans l'Ouest.

M. FAIRWEATHER: Oui. Cela aussi, je l'ai fait observer, que si, à ce moment-là, nous avions eu vraiment le souci de l'économie nous n'aurions pas acheté

une livre de rails au Canada, ni une livre de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse, alors.

L'hon. M. MANION: Avant de passer à autre chose, je me demande s'il serait sage de répandre tel quel ce qui vient d'être dit. Selon moi cette assertion doit être modifiée. Entendez-vous qu'à aucun moment vous n'auriez pu acheter des rails au Canada aussi bon marché qu'aux Etats-Unis?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur. Je parlais de ce moment-là. La situation de marché était telle...

L'hon. M. MANION: Qu'entendez-vous par *ce moment-là*?

M. FAIRWEATHER: Le moment noté dans ma déposition.

M. MCGIBBON: Croyez-vous juste pareille affirmation?

M. FAIRWEATHER: C'en était une, du moins.

L'hon. M. MANION: Cela me répugne que l'on donne à notre grand public l'impression que jamais, en aucun temps, on n'aurait pu acheter des rails au Canada à un prix comparable à celui que payaient les chemins de fer des Etats-Unis; et il en est de même de la houille.

M. FAIRWEATHER: Assurément je ne voudrais pas créer pareille impression; je me rétracterais plutôt.

M. CANTLEY: Cette opinion n'est pas fondée, quant au charbon.

M. FAIRWEATHER: A ce moment-là...

M. CANTLEY: A aucun moment n'est-elle exacte en ce qui concerne le charbon. Cette opinion est très injuste et elle ne devrait pas être consignée au compte rendu.

M. FAIRWEATHER: Je suis bien prêt à la retirer, monsieur; je l'ai simplement exprimée en passant.

M. CANTLEY: Il n'y a jamais eu un temps où vous n'auriez pu acheter de la houille en Nouvelle-Ecosse à un prix moindre que celui que vous avez payé.

M. FAIRWEATHER: En Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. EULER: Cela est vrai, ou ce ne l'est pas. Il a été prouvé devant ce comité que pour des fins d'ordre national on consentait une certaine allocation pour l'achat du charbon dans la Nouvelle-Ecosse. Cela, je n'y trouve pas à redire en particulier; seulement je trouve injuste qu'on en fasse des reproches aux Chemins de fer nationaux du Canada, au point de vue affaires.

L'hon. M. MANION: D'après moi cette assertion était injuste. J'ai interrompu M. Fairweather parce que je ne voulais pas laisser répandre l'impression désavantageuse que nous ne pouvions pas, au Canada, fabriquer des rails à un prix assez modique; car j'ai lieu de croire que nous pouvons les fabriquer et les vendre au même prix qu'aux Etats-Unis. Si je ne fais erreur, le réseau national achète ses rails d'établissements canadiens au même prix qu'il les paierait aux Etats-Unis.

L'hon. M. EULER: Je ne suis pas fixé, quant aux rails.

L'hon. M. MANION: C'est pourquoi j'ai interrompu M. Fairweather.

M. GRAY: Mettons qu'il y a partie nulle entre les rails et la houille.

L'hon. M. MANION: Je crois que la même chose est vraie de la houille, aussi, dans une certaine mesure.

M. FAIRWEATHER: Me permettra-t-on de rétracter l'opinion que j'ai exprimée à ce sujet? Je le fais avec plaisir; à vrai dire cela n'intéresse pas directement la question actuellement à l'étude. J'ai fait observer en outre à la commission l'incertitude que, même advenant la réalisation desdites économies, l'on pût s'en tenir là, car mon expérience dans le domaine des chemins de fer m'a appris que rien ne contribue plus à assurer notre bon fonctionnement que la rivalité amicale du Pacifique-Canadien. A défaut de cette concurrence je suis persuadé qu'il en résulterait un affaiblissement du moral de nos gens, et pareil affaiblisse-

ment, sans être bien prononcé, pourrait vite provoquer des défauts de fonctionnement et partant une hausse dans les frais d'exploitation.

L'hon. M. EULER: N'y a-t-il pas d'autres raisons qui occasionnent un fléchissement du moral?

M. FAIRWEATHER: Je discutais simplement...

L'hon. M. EULER: Lorsque vous parlez de moral...

M. FAIRWEATHER: ...le régime de concurrence par comparaison avec celui de l'unification; et l'un des défauts que je prévoyais, personnellement, dans ce dernier, était un affaiblissement du moral. Par contre, j'ai maintenu que des économies considérables d'ordre pratique, par contraste avec l'économie purement d'ordre théorique, pourraient s'effectuer par un programme éclairé de coopération entre les deux réseaux.

M. MCGIBBON: Puis-je demander à combien cela se chiffrerait en dollars et en cents?

M. FAIRWEATHER: Eh bien, il est presque impossible de citer un chiffre en dollars et en cents; car réellement tout dépend de l'étendue des desseins et de l'opiniâtreté implacable de leurs auteurs.

M. MCGIBBON: Vous avez réalisé un total d'un million et quart. Est-ce le maximum, à peu près?

M. FAIRWEATHER: J'incline à croire qu'étant donné l'occasion d'effectuer des économies par la coopération, le champ est vaste. Donc, à tout prendre, en ce qui concerne l'estimation que j'ai soumise à la commission royale, j'ai averti les commissaires que cette estimation était purement théorique; qu'à mon sens on ne saurait réaliser dans la pratique le total des économies prévues; et que je l'avais faite à leur demande, car ils tenaient à connaître l'opinion d'un spécialiste technicien touchant ce qu'il serait possible d'accomplir. Seulement lorsqu'on en a signalé les diverses conséquences j'ai ajouté un correctif: je me suis prononcé, personnellement, contre la fusion et pour la coopération.

L'hon. M. MANION: Avez-vous donné le chiffre de votre estimation des économies possibles d'après ce calcul qui était, dites-vous, d'ordre purement théorique?

M. FAIRWEATHER: Dans une grande mesure cela dépend, naturellement, du volume du mouvement. Mon calcul était basé sur les opérations de 1930, et mes économies théoriques ont atteint le maximum de quelque 55 millions de dollars. Mais on n'y pouvait arriver qu'après une période prolongée de remaniement: ce n'était pas l'affaire d'un instant. Je répète que l'estimation doit être interprétée à la lueur de toutes ces réserves; et à cela il faudrait peut-être ajouter un million et demi en intérêts sur le matériel dégagé,—locomotives, voitures, rails, lignes abandonnées, et le reste. Mais ce chiffre est approximatif.

L'hon. M. EULER: Je ne veux pas retarder le comité et je ne veux pas assurément embarrasser le président de la commission; seulement j'ai fait mention du discours, dont nous avons le texte imprimé sous les yeux, prononcé par le président du Pacifique-Canadien; et j'ai demandé au président de la commission s'il y avait là des choses qui n'étaient pas, peut-être, conforme aux faits tels qu'il les connaît. Je n'accuse pas M. Beatty, pas plus que je n'avance rien qui ne soit fondé; mais à titre d'exemple,—il peut y en avoir d'autres,—je note le passage suivant: "Le plus fort total de recettes qu'a jamais encaissé le National-Canadien était celui de 304 millions de dollars, en 1928; et sur ce chiffre le réseau a réservé 44 millions pour le paiement des intérêts, soit seulement 33½ p. 100 de la somme requise pour solder l'intérêt de 5 p. 100 sur la dette totale à la fin de 1931". Cela fait entendre que 44 millions ne constituaient qu'un tiers des intérêts nécessaires; donc ces derniers devaient atteindre le chiffre d'environ 130 millions de dollars. Cela, va sans dire, est basé sur cette capitalisation absurde, monstrueuse, de 2,500 millions de dollars.

L'hon. M. FULLERTON: Malgré cela, il y eu là un tiers d'épargné.

L'hon. M. EULER: Je suis bien aise d'entendre dire cela par le président de la commission; je crois, en effet, qu'en répandant pareille impression dans le public on ne fait qu'armer les ennemis du National-Canadien, qui cherche à le discréditer, bien plus à décourager notre public en ce qui concerne le réseau national; ils font le tableau beaucoup trop sombre et nous n'avons pas le droit de tolérer plus longtemps pareils abus. Voilà pourquoi je maintiens que nous devrions faire cette inscription de comptabilité. S'il nous faut la permission du Parlement, très bien. Car de cette façon le public canadien a une idée fausse des Chemins de fer nationaux. Je dis encore qu'en présence de pareilles assertions venant d'un homme aussi important que l'est le président du Pacifique-Canadien, affirmations, d'ailleurs, qui créent chez notre public une fausse conception au détriment de notre propre réseau ferroviaire, il me semble qu'il incombe à ceux qui ont charge de nos chemins de fer de l'Etat de dissiper cette fâcheuse impression. Je ne parle pas, bien entendu, d'une dispute avec le Pacifique-Canadien.

M. MCGIBBON: Simple affaire d'arithmétique. La dette du réseau est de 2,600 millions de dollars; donc les intérêts, à 5 p. 100, seraient de 130 millions.

L'hon. M. EULER: Mais l'on inclut ainsi tous ces anciens déficits dont quelques-uns existaient même avant la création du National-Canadien. Je ne trouve pas franc que l'on impute ces charges au réseau. Cela, j'y reviens pour bien montrer qu'ainsi on permet à d'autres de semer davantage cette fausse impression.

L'hon. M. FULLERTON: Puis-je expliquer qu'en 1928 nous avons à l'intention des intérêts une réserve d'un peu plus de 45 millions de dollars. A cette époque il revenait au public, en intérêts, 42 millions; nous avons donc, de ce chef, un excédent de \$3,185,000, en 1928.

L'hon. M. EULER: Il ne serait pas exact de prétendre que cette somme ne suffisait qu'à solder un tiers des intérêts.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'arrive pas à comprendre.

M. FRASER: Il s'agit de l'année des plus grosses recettes?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

L'hon. M. EULER: La situation est déjà assez mauvaise sans qu'on l'exagère.

M. GRAY: J'ai écouté M. Fairweather; et comme j'avais lu la preuve attentivement avant la discussion de l'année dernière, et entendu M. Beatty et sir Henry Thornton, et l'explication de M. Fairweather qui cadre bien avec mes souvenirs de la teneur du rapport, cette commission qui a examiné à fond toute cette question, a conclu contre la fusion; et le ministre, parrain du bill, a rédigé un additif dans le même sens. J'affirme une fois pour toutes que si M. Beatty tient à son projet il a parfaitement droit de parcourir le pays d'Halifax à Vancouver en le préconisant et de semer les imprimés par millier, voire par million, si cela lui plaît; mais il ne doit pas invoquer le nom de hauts fonctionnaires du National-Canadien, à moins d'y être autorisé.

M. MCGIBBON: Monsieur le président, je ne prends la parole qu'au nom d'une classe, le contribuable canadien. Il est vrai que nous avons réalisé un excédent en 1928; mais à l'heure qu'il est nous serions loin d'avoir un surplus. Il est probable qu'en 1928 les recettes aient atteint leur plus fort maximum qui ne sera pas dépassé d'ici bien des années; mais les 45 millions qui constituaient un excédent en 1928 seraient un déficit notable aujourd'hui. Encore, l'expansion future de notre pays va nécessiter des améliorations et des renouvellements de matériel. J'ai suivi de près le matériel des deux chemins de fer et je suis d'avis qu'il se détériore; une bonne partie en est exposée aux inclémences de la température pendant trois cent soixante-cinq jours par année. Je ne parle pas au nom des employés de chemins de fer. Je répète que le réseau national est notre propriété. Nous devrions tout faire pour le conserver dans l'intérêt du

public canadien. Seulement le contribuable du Canada porte un lourd fardeau aujourd'hui. Il me semble donc que nous devrions maintenir le régime existant pendant un temps raisonnable; mais nous ne devrions pas exclure l'idée d'une diminution future de l'impôt grâce à l'exploitation en commun. Ce que je dis là n'a rien de nouveau; j'ai déjà exprimé la même pensée sur le parquet de la Chambre. Je ne veux pas de fusion. L'exploitation en commun, s'il faut en croire l'estimation de M. Ruel, de M. Beatty, ou de M. Fairweather et, — je crois être en droit de l'invoquer, — l'avis de sir Henry Thornton, assurerait une économie de 75 millions de dollars. Il y a des obstacles; mais il faut s'y attendre. Il y a tout d'abord la difficulté du remplacement de la main-d'œuvre. Si nous concluons à l'adoption de pareil régime d'ici un an ou deux nous devrions affecter une partie des 75 millions de dollars à un fonds de pension dont bénéficieraient les employés congédiés jusqu'à leur réabsorption. Je suppose qu'il faudrait six ou sept ans pour parfaire l'exploitation collective de ces deux réseaux; et la substitution de la main-d'œuvre atteint une proportion d'environ 5 p. 100 par année. Je ne crois pas que les employés aient grand'chose à craindre. La meilleure preuve que je puisse vous citer des avantages de ce projet, c'est le train en commun entre ici et Toronto; l'on nous force simplement à utiliser tous les lits du rang supérieur. A moins de retenir son lit trois ou quatre jours d'avance on ne peut absolument pas en obtenir un du premier rang. J'ai dû me contenter d'une couchette du haut la moitié du temps parce que je ne sais jamais le moment de mon retour, et j'ai dû attendre jusqu'à la dernière minute pour retenir mon lit.

L'hon. M. EULER: L'exercice vous fait du bien.

M. MCGIBBON: Oui. Ce que je tiens à faire ressortir, c'est que tout le monde ici est intéressé. Assurément nous nous intéressons aux contribuables canadiens; je ne crois pas à l'opportunité de rejeter l'autre proposition, comme le veut M. Gray.

M. GRAY: Je n'ai pas dit cela: j'ai dit que M. Beatty est libre d'aller de l'avant.

M. MCGIBBON: Je ne m'intéresse pas plus à M. Beatty qu'aux autres. Ce n'est pas juste, il me semble, de s'attendre que les régisseurs accomplissent des miracles depuis les quelques mois qu'ils sont en fonctions. C'est une impossibilité. Ce qui me décourage le plus c'est qu'on ait épargné seulement \$1,250,000. A coup sûr, nous avons contracté une dette envers le public; et j'exclus tout le reste; c'est perdu, autant vaut le jeter à la mer. On ferait peut-être aussi bien de l'oublier sauf, probablement, en mémoire de notre incompétence dans le passé. S'il nous est possible d'élaborer quelque moyen de décharger cette dette de 57 millions envers notre public nous devrions y faire un accueil impartial. Si vous pouvez faire des progrès appréciables d'ici un an ou deux sous le régime actuel, très bien. La difficulté, à mon sens, c'est que l'exploitation ne nous rapporte pas beaucoup plus de profits qu'en 1928. Est-ce 43 millions que nous devons au public, en intérêts, alors?

L'hon. M. MANION: Quarante et un.

M. MCGIBBON: Aujourd'hui c'est 57 millions, une augmentation de plus d'un tiers. Dans le domaine des chemins de fer la dépréciation est une chose sérieuse; nous n'y pourvoyons pas. Pour moi, j'envisage ce problème d'une manière impartiale. Je tiens à signifier aux employés qu'advenant leur inoccupation en raison de quelque unification ils toucheront une pension convenable jusqu'à leur réengagement. Mais l'important c'est de regarder du côté de l'avenir et de doter notre pays d'un régime ferroviaire qui n'obérera pas le contribuable canadien. Dieu sait que nous sommes taxés à outrance, à l'heure qu'il est.

L'hon. M. EULER: A propos du relèvement des recettes, une des grandes difficultés des chemins de fer, — je parle des deux réseaux, — vient de la forte concurrence du camion et de l'automobile, depuis quelques années. Le président du Conseil veut-il nous dire si la direction prévoit quelques activités du réseau lui-même dans ce domaine et si la situation en serait amendée?

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons beaucoup fait déjà en ce sens-là.

L'hon. M. EULER: Je sais. Avez-vous des projets élaborés à ce propos?

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, messieurs, le problème de la concurrence du camion se dresse devant les voies ferrées depuis le début de cette rivalité; et nous avons préposé et étudié un grand nombre de projets. Je ne crois pas qu'on en ait encore découvert la solution parfaite. Mais dans certaines régions nous tentons des expériences en collaboration avec le Pacifique-Canadien, ailleurs nous les tentons seuls; et nous sentons que nous nous acheminons vers une solution. C'est un fait que la concurrence des camions a occasionné une diminution sensible des recettes des voies ferrées, pas très forte en proportion du total, mais considérable néanmoins; et il est douteux que l'on puisse recouvrer en entier. Toutefois, les mesures que nous appliquons en ce moment indiquent que nous pourrions récupérer une proportion appréciable de ce trafic.

L'hon. M. MANION: A ce propos, les excursions à prix réduits que vous offrez au public depuis un an ou deux ont attiré un grand nombre de voyageurs, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: En effet.

L'hon. M. MANION: Cela m'a tout l'air d'une bonne affaire. Persistez.

L'hon. M. EULER: Récoltez-vous un bénéfice à un sou du mille?

L'hon. M. MANION: Oui.

M. HUNGERFORD: Si un certain nombre de gens voyagent sur le train le chemin de fer fait un profit, même à ce tarif-là. Seulement voilà: si les excursions sont trop fréquentes l'on n'attire pas le monde de voyageurs voulu.

M. HANBURY: A propos de ces excursions je note que les voyageurs ne peuvent pas faire transporter de bagages et qu'on ne leur permet de dormir que s'ils peuvent dormir assis. Y a-t-il quelque raison spéciale qui vous détourne de fournir à ces excursionnistes des wagons-lits à des prix raisonnables?

M. HUNGERFORD: Les frais en seraient bien augmentés; le tarif était si bas qu'il ne nous justifiait pas, avons-nous cru, de fournir des services supplémentaires. Ce tarif est extrêmement bas.

M. HANBURY: La direction du réseau s'est-elle intéressée aux locomotives dernier modèle et à l'autre matériel nouveau genre dont on fait actuellement l'essai aux Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: Nous nous contentons pour le moment de suivre les résultats aux Etats-Unis.

M. FRASER (*Caribou*): Je veux poser une question touchant une chose qu'a affirmée le président du conseil de régie. Cela m'étonne plutôt qu'à la page 2 du rapport, au troisième alinéa du bas de la page on trouve ces deux phrases: "A ce propos je puis noter que nos frais de change dépassent 2 millions de dollar par année pour effectuer des paiements d'intérêt en monnaie des Etats-Unis et en sterling. Nous économiserons cette somme du jour où la monnaie canadienne peut être stabilisée au pair de telles devises". Il se peut fort bien que je ne connaisse rien en l'espèce, mais j'ai eu l'impression que notre numéraire se maintenait assez au niveau des autres; et je me suis demandé pourquoi le National-Canadien était obligé de déboursier 2 millions en frais de change sur notre monnaie.

L'hon. M. FULLERTON: Nous payons une prime sur les livres sterling que nous achetons.

L'hon. M. MANION: Mais c'est à présent que vous la payez.

L'hon. M. EULER: Notre monnaie est en perte.

L'hon. M. FULLERTON: Le numéraire canadien.

L'hon. M. EULER: Et l'autre?

L'hon. M. FULLERTON: En argent des États-Unis il y a à peu près parité du change.

L'hon. M. MANION: Je suppose qu'il s'agit de l'année dernière, 1933; car en ce moment je ne crois pas que l'écart soit aussi considérable.

L'hon. M. FULLERTON: Probablement. Je crois que ce sont ici les chiffres de l'an dernier; je n'ai pas contrôlé.

M. GRAY: Je n'avais pas l'intention d'aborder cette question; mais M. Honbury a commencé et M. Hungerford lui a répondu. Je veux parler des frais supplémentaires des convois d'excursion. Je ne donne que mon expérience personnelle. Je conviens qu'en général ce que dit M. Hungerford des trains d'excursion est vrai, savoir que le tarif est trop modique pour que la compagnie de chemin de fer fasse des dépenses additionnelles; seulement je note qu'un nombre d'excursions sont rattachées aux convois réguliers. Par exemple, j'ai fait le trajet de Toronto à Ottawa et de Toronto à Chicago sur des trains d'excursions qui étaient incorporés au convoi régulier. Il me semble,—et j'ai entendu de nombreuses plaintes à ce sujet que l'on ne devrait pas tolérer là des voitures-dortoir ou des voitures-parloir vides: on devrait les remplir. Il peut y avoir une raison à cela. Je ne fais que commenter ce qu'a dit M. Hanbury. Je ne m'explique pas ces voitures vides sur les trains réguliers. Existe-t-il quelque raison, M. Hungerford, qui nous empêche d'accepter leur argent sur les convois réguliers?

M. HUNGERFORD: Eh bien, l'idée c'est qu'on offrirait ces services de première qualité à un tarif réduit, démesurément hors de toute proportion avec le tarif normal que les gens payent d'ordinaire pour le privilège de pareil service. Va sans dire que les wagons-lits et les voitures-salon ne servent qu'à un nombre restreint de voyageurs.

M. GRAY: Il est peut-être relativement restreint, le nombre des gens qui peuvent payer de \$2.25 à \$2.75 pour un lit.

L'hon. M. MANION: J'essaie de voir si j'ai saisi la pensée de M. Hungerford. Avez-vous bien dit qu'en fournissant le transport à ces excursionnistes à raison d'un sou au mille de parcours,—c'est bien votre tarif?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. MANION: Si vous leur fournissez des voitures-salon, où leur permettez de louer des fauteuils dans ces voitures en les payant moins que le prix normal,—des fauteuils ou des lits,—vous perdriez de l'argent parce que vous seriez dans l'obligation d'utiliser un supplément d'installation?

M. GRAY: Je ne parle pas d'un supplément d'installation. Je voyage souvent, sur le convoi régulier, entre Toronto et Sarnia; et je me trouve tout seul dans le wagon-salon; à vrai dire c'est une voiture privée, pour moi seul. Nombre de gens y entrent et demandent à acheter un fauteuil; mais on leur refuse parce qu'ils voyagent sur un billet d'excursion. Je ne suggère pas la moindre installation supplémentaire, pas un seul compartiment, ni fauteuil, ni lit. Ce que je dis c'est: "Faites remplir ces voitures."

M. MCGIBBON: Cela ne serait pas juste à l'endroit du voyageur qui aurait payé le plein prix.

L'hon. M. FULLERTON: Précisément: si l'on comble les compartiments de gens qui voyagent au rabais le voyageur qui paye le plein prix ne trouvera pas de place et il ne manquera pas de protester vigoureusement. Voilà le hic.

L'hon. M. MANION: J'ai ici les chiffres relatifs au change l'année dernière. En 1933, il a été perdu \$4,500,000 sur l'argent américain. Il a été réalisé un profit de \$1,000,000 sur le sterling. Ensuite il y a eu des frais accessoires de perception qui ont été déduits. En tout état de cause, il appert que l'an dernier, 1933, on a perdu \$2,294,000 sur le change. Mais cela me porte à croire que vous avez raison, monsieur Fraser, et qu'en ce moment on n'y perdrait pas beaucoup.

L'hon. M. EULER: Vous dites que sur l'argent américain il y a eu une perte de \$4,500,000?

L'hon. M. MANION: Il faut en défalquer certains crédits, ce qui réduit le total à \$2,294,000.

L'hon. M. EULER: Et l'on ne peut rien perdre aujourd'hui sur l'argent américain?

L'hon. M. MANION: C'est ce que je dis; aujourd'hui la perte serait à peine perceptible. La perte totale sur le change, monnaie des Etats-Unis ou livres sterling, a été de \$2,294,000 en 1933. Je doute fort qu'en ce moment les pertes s'élèvent à \$100,000; loin de là.

M. PRICE: Avant que le Comité ne lève la séance, je voudrais donner lecture d'une communication, une plainte émanant du Board of Trade de St-Jean (N.-B.) et de la *Saint John Dry Dock Co.* Il s'agit de réparations que l'on effectue présentement, à Montréal, au navire transbordeur *Charlottetown*. Comme ces gens me prient d'exposer leur cause, je tiens à faire lecture de cette lettre, si vous me permettez, par soucis de clarté et pour protester contre ce qui a été fait, et aussi à l'intention de la commission de régie et de la direction du réseau. La lettre de la *St. John Dry Dock and Shipbuilding Company* est ainsi conçue:

Le département des achats du National-Canadien nous a demandé récemment de soumettre nos prix pour certains travaux de réparation au navire transbordeur *Charlottetown* qui transporte des trains entiers entre le cap Tormentine et Port-Borden. Dans cette offre nous faisons concurrence à *Halifax Shipyards, Canadian Vickers Limited, Davie Shipbuilding Company Limited* et la *Morton Ship Repairing Company*, de Québec; j'ai appris, non d'une manière officielle, que notre prix était à peu près égal à celui soumis par *Canadian Vickers Limited*. Le National-Canadien a prié *Vickers* et nous de modifier nos chiffres, en conséquence de l'élimination de certains détails des devis; et en définitive il a adjugé l'entreprise à *Canadian Vickers*. Le navire est actuellement au chantier *Vickers* à Montréal; mais je crois savoir qu'il peut entrer dans leur bassin de radoub d'ici une vingtaine de jours, car il y est logé actuellement un bâtiment fort endommagé, dont l'arrivée a immédiatement précédé celle du *Charlottetown*.

Le National-Canadien fait usage de quatre transbordeurs dans les provinces Maritimes: deux entre le cap Tormentine et Port-Borden, pour desservir l'île du Prince-Edouard, et deux entre Mulgrave et Port-Hawkesbury. Les deux premiers sont le *Charlottetown* et le *Prince Edward Island*; et les deux autres, *Scotia I* et *Scotia II*. Ces bâtiments desservent exclusivement les provinces Maritimes; et nous comptons sur des travaux de ce genre,—c'est-à-dire qui naissent aux provinces Maritimes même,—pour alimenter notre entreprise et assurer un emploi à ceux que nous occupons. Lorsqu'on songe à la multitude de bâtiments du gouvernement, dragues et autres, sur le fleuve et aux immenses travaux de réparations qu'ils nécessitent, lesquels travaux sont tous exécutés dans les chantiers du Saint-Laurent, l'on est enclin à trouver injuste que ces chantiers aient été invités à soumissionner sur la réparation des quatre transbordeurs qui desservent uniquement les provinces Maritimes. Ces travaux devraient être répartis entre les entreprises des provinces Maritimes; ou bien si le National-Canadien veut inviter des offres des chantiers du haut Saint-Laurent, alors il devrait en faire de même pour les chantiers des provinces Maritimes quant aux travaux à effectuer sur les navires qui desservent la région du Saint-Laurent.

Nous ne voulons pas nous montrer arbitraires en ceci, pas plus que nous ne réclamons quelque chose auquel nous n'avons pas droit; mais cela ne semble pas juste que les travaux dont dépend notre existence aient été

offerts aux chantiers du haut Saint-Laurent alors que ces derniers sont si bien alimentés dans leur propre territoire et qu'ils ont l'exclusivité des soumissions dans ce domaine. Grâce au volume de leurs opérations qui sont largement rémunératrices, ils sont en mesure de soumettre des offres exceptionnellement peu élevées, au point même d'être injustes, pour la réparation des navires transbordeurs qui desservent l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton. Nous ne critiquons pas la direction du National-Canadien quant à ses efforts d'obtenir le plus bas prix possible et d'amoinrir ses frais d'exploitation; mais nous sentons que si l'on admet les offres des chantiers du Saint-Laurent pour les travaux intéressant exclusivement les provinces Maritimes l'on devrait adjuger au moins enchérisseur, sans réserve, les contrats pour la réparation des bâtiments qui naviguent sur le fleuve, ce qui permettrait aux chantiers des provinces Maritimes de soumissionner.

Je vous expose notre affaire dans l'espoir que vous en saisissez qui de droit à Ottawa et que vous ferez votre possible pour amender cette situation.

Cela porte la signature du gérant général. Je fais remarquer à ce propos que cela paraît réellement injuste, vu l'existence de deux compagnies respectables dans les provinces Maritimes, et la crise sévère de chômage qui sévit là-bas, l'on n'ait pas réservé à ces entrepreneurs le privilège de soumissionner pour ces travaux. Je crois que les compagnies des provinces Maritimes méritent toute notre considération. D'ailleurs l'on note qu'en ce qui concerne les travaux intéressant le fleuve les compagnies de la région ont l'exclusivité des soumissions: on n'invite pas les offres des entreprises de dragage aux provinces Maritimes. Je crois que l'usage établi du National-Canadien est d'allouer certains travaux à certains districts. Par exemple, pour la réparation des voitures de chemin de fer, telle catégorie de wagons est réparée à tel endroit, et tel autre groupe à tel autre endroit. Les travaux sont distribués. Il me semble qu'en l'espèce les *Maritime Drydock Companies* méritent quelque considération; et lorsqu'il y a deux entrepreneurs on peut inviter les offres des deux. Je conclus que ces travaux devraient être confiés aux gens en question. J'ajoute que le Board of Trade de Saint-John proteste également dans le même sens; il ne veut pas que l'on accepte les soumissions des chantiers du haut Saint-Laurent pour les travaux qui intéressent uniquement les provinces Maritimes, alors que les entrepreneurs de ces dernières sont exclus de l'adjudication des contrats pour la réparation des bâtiments qui desservent le fleuve. Je voudrais, monsieur le président, demander au gérant général ou au président du National-Canadien s'il peut nous expliquer ceci ou s'il veut nous promettre que la situation sera étudiée dans l'intention de donner satisfaction aux gens des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: La direction des Chemins de fer nationaux du Canada peut sans doute offrir quelque explication du fait signalé par M. Price.

L'hon. M. EULER: Je suppose que c'est une affaire de prix (*price*). Je ne cherche pas à faire un jeu de mots, docteur.

M. HUNGERFORD: Pour répondre aux observations du docteur Price, monsieur le président, nous avons invité les soumissions suivant la méthode ordinaire. Pendant la saison de navigation, lorsque le fleuve est ouvert, il est d'usage d'inviter les offres des divers entrepreneurs que l'on peut atteindre à l'endroit où se trouve le bâtiment. En cette occurrence on a demandé des offres de Vickers et de compagnies de Québec aussi bien que des provinces Maritimes; le prix de Vickers était le moins élevé et, suivant notre usage d'adjuger toute entreprise au moins enchérisseur nous leur avons envoyé le *Charlottetown*.

L'hon. M. EULER: Sans divulguer les chiffres,—sans doute cela vous répugnerait,—pouvez-vous nous dire si la différence était considérable?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. MANION: Puis-je dire que la question m'est connue, car j'ai reçu des protestations du docteur Price et de plusieurs autres des Provinces maritimes, et je les ai communiquées au président. Il y a là une assertion qui commande l'attention de la direction, et du Gouvernement aussi, si elle est fondée. L'on fait remarquer que dans le cas des navires de l'Etat sur le Saint-Laurent les contrats sont réservés aux chantiers du Saint-Laurent; tandis que dans le cas de celui-ci, qui intéresse exclusivement les provinces Maritimes, on a invité des offres des chantiers du Saint-Laurent aussi bien que de ceux des provinces Maritimes. Je crois que ces gens ont parfaitement raison de prétendre que la même méthode devrait être suivie dans les deux cas; après tout ce navire est assurément un bâtiment de l'Etat. J'incline qu'il nous faudra rectifier cela et inviter des soumissions des provinces Maritimes pour la réparation de tous les navires publics ou bien réserver aux compagnies des provinces Maritimes les contrats portant la réparation de bâtiments qui desservent exclusivement les provinces Maritimes. Pour être juste il faut agir dans un sens ou dans l'autre.

L'hon. M. EULER: Il me semble qu'il entre en jeu ici un principe bien clair. Va-t-on exploiter le réseau national purement comme une entreprise commerciale ou va-t-on, dans une certaine mesure, le faire servir à des fins d'ordre national? Nous avons, par exemple, la loi des tarifs-marchandises pour les provinces Maritimes et aussi ce que j'ai noté tantôt,—j'espère que je n'ouvre pas encore une question délicate,—l'affaire du charbon. Je ne me plains pas de la Loi des tarifs-marchandises à l'intention des provinces Maritimes, ni du régime en ce qui concerne le charbon; seulement je trouve que ceci est sensé: Si nous allons nous servir du National-Canadien, et déboursier ses fonds en partie pour des fins d'ordre national, alors ce n'est pas le réseau qui devrait porter la perte qui en résulte, mais bien le gouvernement national.

L'hon. M. MANION: A vrai dire, nous avons fait voter un crédit distinct pour le transbordeur de l'île du Prince-Edouard et les installations de tête de ligne. M. Smart m'apprend que cela figure au déficit des lignes de l'Est. Ce n'est pas mon impression; mais c'est ce qu'il me dit. Je ne suis pas sûr qu'il ait raison; quoi qu'il en soit, nous votons ce crédit. Je dis, pour la gouverne du comité, que les gens de l'île du Prince-Edouard, pour quelque raison, nous ont eux-mêmes demandé d'en agir ainsi. L'an dernier la perte a été de \$270,000; et nous avons fait voter un crédit distinct à la Chambre des communes.

L'hon. M. EULER: Ce n'est pas imputé contre les chemins de fer?

L'hon. M. MANION: Je ne sais pas. Je ne le crois pas. Pouvez-vous nous le dire, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: C'est compris dans le déficit.

L'hon. M. EULER: J'insiste encore une fois sur ce principe. Je trouve injuste à l'endroit du réseau national, une entreprise d'affaires, de lui imputer des pertes,—appelons cela des pertes,—qui résultent de ce qu'il ait fait quelque chose dans l'intérêt national, et non pas particulièrement dans l'intérêt du National-Canadien.

L'hon. M. MANION: Pour être juste envers le Pacifique-Canadien,—et je n'ai pas d'autre raison,—je dois dire qu'à ma connaissance le Pacifique-Canadien achète beaucoup de houille canadienne, non pas tant dans l'Est, mais dans l'Ouest, alors qu'il ferait peut-être des économies s'il achetait du charbon américain. Voici ma seule raison de signaler la chose: Non seulement est-il du devoir du Pacifique-Canadien d'en agir ainsi, et je leur en fais tous mes compliments, mais c'est également le devoir du National-Canadien de faire, parfois, ce qu'il fait effectivement. Comme les deux réseaux sont de grandes entreprises canadiennes, il me semble que de ce chef il leur incombe certains devoirs.

L'hon. M. EULER: J'incline à croire qu'en cela leur intention est d'entretenir les bonnes dispositions de leur clientèle.

L'hon. M. MANION: Parfaitement.

L'hon. M. EULER: Mais alors c'est purement une proposition d'affaires. Mais si l'on agit de la sorte pour venir en aide à une région du pays dans l'intérêt national, il me semble que c'est là une responsabilité qui incombe au Gouvernement. Je conçois parfaitement que les gens des provinces Maritimes tiennent à avoir le plus de travaux possible, surtout lorsqu'il s'agit de réparer un navire qui dessert uniquement les provinces Maritimes. Mais par contre, je trouve que l'autre principe est juste.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Je ne suis pas membre du Comité; mais me permettra-t-on de poser une question?

Le PRÉSIDENT: Assurément.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Ne serait-il pas possible de faire exécuter ces travaux à Saint-Jean ou à Halifax, à aussi bon compte qu'à Montréal?

L'hon. M. EULER: La soumission n'en faisait pas mention.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Je pose la question simplement. Je crois qu'on peut y arriver. Je sais qu'on le peut.

M. HANBURY: Pourquoi leur prix n'était-il pas assez bas?

M. CANTLEY: On a invité les autres à faire une seconde offre.

L'hon. M. EULER: Voilà qui n'est plus la même chose: l'accusation est grave.

M. CANTLEY: Je dis les faits. Voici autre chose: Combien a coûté le déplacement de ce navire?

L'hon. M. FULLERTON: On a fait entrer tout cela en ligne de compte.

M. CANTLEY: Ce n'est pas une réponse.

L'hon. M. FULLERTON: Je ne puis indiquer les détails.

M. CANTLEY: Pendant combien de temps le bâtiment a-t-il été retiré du service?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne saurais vous faire un rapport circonstancié sans avoir les documents sous les yeux. Si vous tenez à ces détails, je me ferai un plaisir de vous les communiquer.

M. CANTLEY: Rendu au chantier le navire a dû attendre parce qu'un autre était logé dans le bassin de radoub, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois savoir qu'un autre bâtiment, bien endommagé, est arrivé après le départ du nôtre à destination du chantier.

M. CANTLEY: Vous courez tout ce risque. Vous déplacez un bâtiment à une distance de 2,000 milles environ, et je dis que ce déplacement a dû coûter quelque chose; je maintiens même que cela vous a coûté, en somme, plus cher que si vous aviez accepté l'offre de la *Saint John Dry Dock Company*. Prouvez que j'ai tort, maintenant.

M. HUNGERFORD: Ce service est entre les mains d'un architecte des plus compétents; et le prix de Vickers s'est trouvé le plus bas. Il est vrai que leur bassin de radoub était vacant lorsque le *Charlottetown* est parti à destination du chantier; mais quand il était rendu sur le fleuve un autre bâtiment a été endommagé et les autorités ont ordonné son admission au bassin parce qu'il pouvait couler.

M. CANTLEY: Une éventualité que vous n'aviez pas prévue.

M. HUNGERFORD: Cela peut arriver dans n'importe quel bassin de radoub.

M. HANBURY: Même aux provinces Maritimes.

M. CANTLEY: Vous n'aviez que deux bassins dans les provinces Maritimes?

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, le colonel Cantley a dit une chose plutôt grave. J'espère qu'il fait erreur; je ne conteste pas sa véracité.

M. CANTLEY: Qu'est-ce que c'est?

L'hon. M. EULER: Il a affirmé, je crois, que les soumissions ont été ouvertes et que l'on a permis aux gens du Saint-Laurent, à Vickers, de faire une seconde offre.

M. CANTLEY: J'ai compris qu'on avait fait un second appel de soumissions. Je demande au comité si cela est exact ou non.

L'hon. M. EULER: Franchement, j'espère qu'il n'y a eu aucune manipulation de la sorte.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais savoir pour quelle raison les entrepreneurs du Saint-Laurent ont l'exclusivité des offres pour les travaux dans leur région alors qu'ils sont admis à soumissionner pour les travaux des provinces Maritimes.

L'hon. M. MANION: Ce n'est pas l'affaire du National-Canadien. Si je comprends bien, ces navires appartiennent au gouvernement canadien. Je ne crois pas que le réseau compte des bâtiments sur le Saint-Laurent. Ces navires appartiennent au gouvernement. C'est ce qui est affirmé dans la lettre lue par M. Price, dont on m'a remis une copie. Il s'agit en réalité des navires du gouvernement et non pas du National-Canadien.

M. CANTLEY: C'est exact. L'Etat compte un grand nombre de bâtiments. Tous ces travaux vont aux chantiers du Saint-Laurent.

L'hon. M. MANION: Je crois que tous les entrepreneurs devraient être invités à soumissionner sur tous les navires; ou bien, si la réparation des bâtiments du Saint-Laurent va être réservée aux ateliers du Saint-Laurent, nous en ferions de même pour les provinces Maritimes. La proposition me semble équitable.

M. HANSON: J'en conviens. Je crois que tous devraient être admis à soumissionner sur tous les travaux.

M. CANTLEY: Les gens des provinces Maritimes seraient satisfaits.

L'hon. M. MANION: Je vais étudier la question plus avant.

L'hon. M. EULER: Mettez tout le monde sur le même pied.

M. REID: Je ne suis pas membre du Comité; mais me permettra-t-on de poser une question à M. Hungerford?

Le PRÉSIDENT: C'est très bien: vous êtes député au Parlement.

M. REID: J'ai affirmé sur le parquet de la Chambre, d'après les renseignements que l'on m'avait fournis, que la majeure proportion des obligations du National-Canadien était détenue par des chemins de fer des États-Unis. Pour ma propre gouverne et celle d'autres je voudrais savoir si cette assertion est fondée.

Le PRÉSIDENT: Il me semble qu'il serait difficile d'obtenir ce renseignement, car à l'ordinaire les obligations ne sont pas enregistrées.

M. REID: Je me demande si l'on pourrait obtenir ce renseignement, si déjà on ne l'a pas. D'après moi, nous devrions savoir à quoi nous en tenir.

Le PRÉSIDENT: Ce sont pour la plupart des obligations au porteur; je parle en connaissance de cause. Nous ne pourrions nous renseigner que touchant celles qui ont été enregistrées. Je ne sais si quelque haut fonctionnaire du National-Canadien pourrait nous dire cela. Pouvez-vous nous renseigner là-dessus?

M. MCGIBBON: N'aurait-il pas une idée des intérêts qu'ils doivent remettre à New-York?

L'hon. M. MANION: Quelqu'un peut-il répondre à la question de M. Reid?

M. FAIRWEATHER: Tout ce que l'on peut dire c'est que la grande majorité des obligations sont libellées au porteur. Il est impossible d'en découvrir le détenteur. On le pourrait pour les obligations enregistrées.

L'hon. M. MANION: Ces dernières ne formeraient qu'une infime proportion du total?

M. FAIRWEATHER: Relativement.

Le PRÉSIDENT: M. Reid a affirmé sur le parquet de la Chambre qu'on lui avait dit que les obligations des Chemins de fer nationaux du Canada étaient détenues, en majeure partie, par des compagnies de chemins de fer des États-Unis. J'ai contesté son assertion, parce que je ne m'expliquais pas qu'il pût obtenir pareil renseignement. A présent, il vous le demande, si vous pouvez le lui fournir.

M. REID: Oui. Je tenais à ne pas faire simplement un propos en l'air. J'ai fait cette affirmation et je crois que nous devrions connaître le fond de la situation: si elle n'est pas telle que j'ai dit cela devrait être su.

L'hon. M. MANION: Apparemment les intéressés ne savent pas eux-mêmes. Alors, sauf tout le respect que je vous dois, je ne vois pas bien comment vous auriez pu le savoir.

L'hon. M. EULER: En quoi cela change-t-il les choses?

L'hon. M. MANION: Je l'ai contredit; c'est ce qui fait la différence.

L'hon. M. EULER: Cela change-t-il quelque chose?

L'hon. M. MANION: Voilà précisément la difficulté.

M. REID: Je ne cherchais pas le renseignement à ce point de vue; cela, nous l'avons réglé à la Chambre: nous y avons, chacun, maintenu notre attitude. L'autre question concerne l'assertion récente touchant l'abandon de certaines lignes. Qu'il me soit permis de faire remarquer tout d'abord que je me rends bien compte de la situation du président: qu'il peut être inopportun de divulguer certains renseignements d'une manière prématurée.

Le PRÉSIDENT: A propos de quoi?

M. REID: L'abandon de lignes. En fait, alors que le Comité siégeait, M. Beatty avait saisi la commission d'un projet comportant l'abandon de quelque 5,000 milles de voie, dont une certaine partie dans la province de la Colombie-Anglaise, ce qui porte atteinte, dirai-je, à la porte du Pacifique. Le plan n'a pas été agréé devant la commission, du moins de la part du National-Canadien. M. Beatty a affirmé, si je cite bien ses paroles, que tout abandon devrait s'effectuer entre Kamloops et Vancouver, où la voie est simple; et, si je ne m'abuse, cette attitude est contraire à la voie double. Mes propres gens sont fort remués au sujet de cet abandon, surtout parce que M. Beatty favorise le projet, et comme ceci intéresse la situation à New-Westminster on n'a cessé de me bombarder de télégrammes depuis que vous avez parlé l'autre jour de l'abandon projeté de certaines lignes. Je sais que la prudence peut vous conseiller de ne rien dévoiler prématurément; mais vu le malaise qui existe j'ai cru bon de venir ici et de vous poser la question.

L'hon. M. FULLERTON: Il faudra m'excuser si je ne divulgue pas ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Je puis dire ceci: Tout abandon de lignes est sujet à l'autorisation de la Commission des chemins de fer, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: En effet.

Le PRÉSIDENT: Ainsi rien ne sera fait à la hâte, ni sans que les intéressés aient amplement l'occasion de discuter la chose.

M. HANBURY: On leur fera tenir préavis de tout abandon?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. FRASER: Je puis dire aussi qu'en ce qui concerne la fusion, ou plutôt l'abandon, la situation de M. Reid ne diffère pas de la mienne. Toute la voie, depuis la frontière jusqu'à Hope, y compris les deux ou trois points divisionnaires, se trouve dans mon territoire; et je suis sans cesse importuné comme l'est M. Reid.

M. MCGIBBON: A quand la prochaine séance, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: A moins que l'on avance une raison qui conseille une nouvelle réunion, je ne sais pas. Je veux savoir quel serait l'objet d'une autre séance.

M. HANBURY: Nous n'avons pas encore abordé les rapports.

Le PRÉSIDENT: Non, nous n'avons pas touché aux rapports. Monsieur Gray, j'ai ici une motion en votre nom. Désirez-vous que je la mette aux voix?

M. GRAY: Si vous voulez avoir cette obligeance.

Le PRÉSIDENT: M. Gray propose, avec l'appui de M. McGibbon, que le Comité demande à faire imprimer le procès-verbal au jour le jour, qu'à cette fin l'article 64 du Règlement soit suspendu, et qu'à l'intention des membres du Comité et de la Chambre il en soit imprimé 500 exemplaires en langue anglaise et 200 en langue française. Quel est votre avis, messieurs?

(La motion est adoptée.)

M. HANSON (*York-Sunbury*): Avant que le Comité ne lève la séance, je veux poser une question; si cette dernière est prématurée, ou embarrassante, l'on se dispensera tout simplement d'y répondre. Voici la question: Existe-t-il quelque raison qui déconseille de révéler au public de quelles lignes l'on projette dès maintenant l'abandon?

M. HANBURY: Des négociations.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Si la question est prématurée, ou si elle met la direction du réseau dans une situation trop délicate, je n'insisterai pas assurément.

L'hon. M. MANION: Avant que le président du réseau ou le président du Comité ne répondent à cela, puis-je suggérer que des raisons graves déconseillent pareille réponse. Je vous donne mon opinion tout simplement. Ces hauts fonctionnaires ne relèvent aucunement de moi; ils répondront donc comme ils voudront. Il me semble que si l'on révèle la liste des lignes dont l'abandon, pour le moment, n'est qu'à l'étude, les régions atteintes seront en proie à un tel malaise, un tel mécontentement, que non seulement le Gouvernement, mais la direction du réseau et les députés eux-mêmes seront inondés de plaintes.

M. HANSON (*York-Sunbury*): C'est pour cela que j'ai posé la question. Qui va porter le poids de cette responsabilité? C'est le simple député au Parlement: il sera pris entre deux feux. J'espère que la direction en tiendra compte. Ce n'est pas à la direction que le public s'adresse en pareille occurrence: il s'acharne à talonner ses représentants parlementaires.

L'hon. M. MANION: Vous avez raison.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Il est dénoncé s'il ne réussit pas à préserver telle ou telle ligne. Cela, je tiens à le faire bien noter par la commission de régie, à cause de la réaction d'une décision comme celle-là. C'est nous qui en porterons l'opprobre; plus d'un membre, sans doute, y perdra son mandat. Nous devrions donc être fixés là-dessus; peut-être, alors, pourrions-nous faire quelque chose pour nous défendre.

M. MCGIBBON: Je crains que vous ne fassiez rentrer les considérations d'ordre politique.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Et après? Jamais on ne fera sortir cette question du domaine politique.

M. MCGIBBON: C'est pourtant ce qu'ils ont promis.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Vous ne sauriez y parvenir: l'opinion publique de vos régions ne vous le permettra pas.

L'hon. M. EULER: C'est là un des désavantages d'être député.

L'hon. M. MANION: Cependant ce ne serait pas prudent, vu que ces projets ne sont réellement qu'à l'étude, et peuvent n'être jamais réalisés.

M. HANSON (*York-Sunbury*): Je n'ai pas manqué de noter cette réserve avant de poser ma demande: je veux être juste.

Le PRÉSIDENT: Mais voilà: quand une chose est faite avant que le public n'ait eu l'occasion de protester ou de formuler son opinion, cela devient une injustice.

L'hon. M. MANION: Je crois être en droit d'affirmer que les commissaires des chemins de fer, avant d'atoriser l'abandon d'une ligne, exigeraient que préavis ait été notifié à la région intéressée.

L'hon. M. FULLERTON: Toute personne doit être avertie, pour qu'elle ait ample occasion de saisir la situation.

M. MCGIBBON: Cela, on ne l'a pas fait quant aux trains.

L'hon. M. FULLERTON: Ce n'est pas la même chose.

M. FRASER: Voilà où vous en êtes, monsieur Fullerton: suivant l'exercice normal de vos fonctions, vous soumettez la chose à la Commission des chemins de fer; et alors le public aura l'occasion de la discuter.

L'hon. M. FULLERTON: Exactement.

L'hon. M. MANION: Il me semble qu'aux termes de la Loi des chemins de fer la population doit recevoir un avis convenable.

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

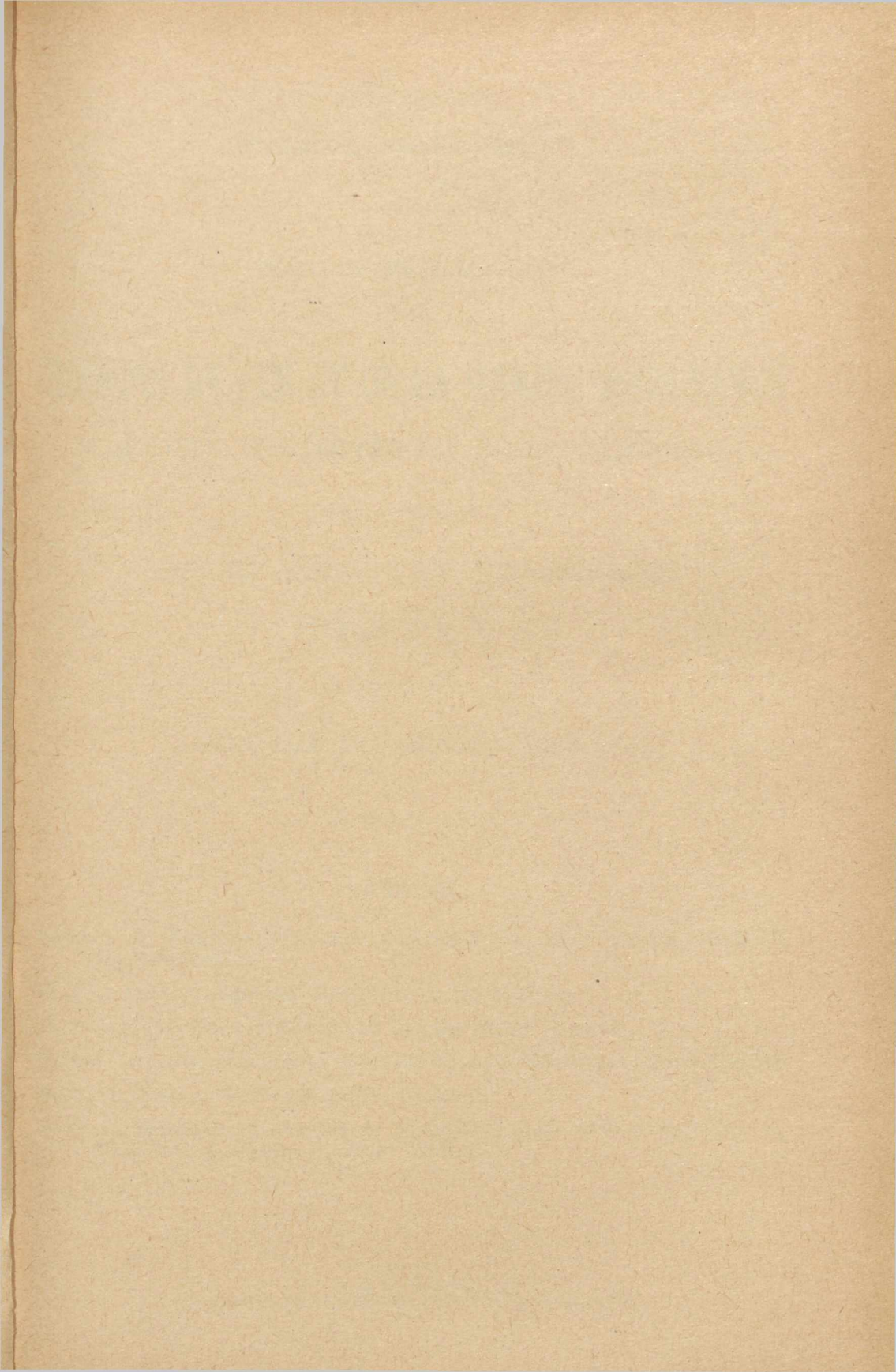
Le PRÉSIDENT: J'ai invité les membres à me soumettre toutes les questions qu'ils veulent poser. Si l'on veut obtenir certains éclaircissements, c'est le moment.

M. FRASER: Une question m'est venue à l'esprit. Je ne l'ai pas écrite, mais je puis en donner les grandes lignes, afin que les hauts fonctionnaires soient en état de préparer le renseignement. Au cours de la session, on a beaucoup discuté sur les traitements et les frais des membres de l'exécutif. J'aimerais à avoir un tableau comparatif des traitements et des frais des membres de l'exécutif à l'heure actuelle, par comparaison avec l'état préparé en 1931.

Le PRÉSIDENT: La question est raisonnable, je pense. A cette date, nous n'avions étudié que le cas du président et l'on nous avait promis d'opérer certaines réductions. Il serait bon de vérifier la chose et de constater ce qu'on a fait.

Nous allons maintenant lever la séance pour nous réunir demain matin, à onze heures.

Le Comité s'ajourne à 1 heure 5 minutes de l'après-midi pour se réunir le jeudi, 7 juin, à 11 heures du matin.



SESSION 1934

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

POSSÉDÉS, EXPLOITÉS ET RÉGIS PAR L'ÉTAT

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 2

AUDIENCE DU JEUDI 7 JUIN 1934

TÉMOINS:

- L'hon. C. P. Fullerton, président du bureau des régisseurs du chemin de fer National.
- M. J. E. Labelle, régisseur du chemin de fer National.
- M. S. J. Hungerford, président du chemin de fer National.
- M. V. I. Smart, sous-ministre du département des Chemins de fer et Canaux.
- M. T. H. Cooper, du chemin de fer National.
- M. O. A. Matthews, du bureau de comptables et de vérificateurs Geo. A. Touche & Company, Toronto, Ontario.

PROCÈS-VERBAL

Bureau 231,

7 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, en conformité de l'avis de convention, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin sous la présidence de M. Chaplin.

Membres présents: MM. Beaubier, Bothwell, Cantley, Chaplin, Duff, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (Caribou), Geary, Gray, Gobeil, Hanbury, McGibbon, MacMillan (Saskatoon), Manion, Price et Stewart (Lethbridge).

Sont aussi présents: L'hon. C. P. Fullerton, c.r., M. F. K. Morrow, M. J. E. Labelle, c.r., régisseurs du chemin de fer National; M. S. J. Hungerford, président du chemin de fer National; M. S. W. Fairweather, du chemin de fer National; M. V. I. Smart, sous-ministre du département des Chemins de fer et Canaux; M. A. V. Franklin, vérificateur du département des Chemins de fer et Canaux; M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux du chemin de fer National; M. B. J. Roberts, département des Finances, et M. O. A. Matthews, du bureau de comptables et de vérificateurs Geo. A. Touche & Company.

Le président propose la discussion du rapport annuel du chemin de fer National.

Les témoins suivants sont appelés et interrogés:

M. S. J. Hungerford, président du chemin de fer National.

L'hon. C. P. Fullerton, président du bureau des régisseurs du chemin de fer National.

J. E. Labelle, c.r., régisseur du chemin de fer National.

M. V. I. Smart, sous-ministre du département des Chemins de fer et Canaux.

M. T. H. Cooper, du chemin de fer National.

Les témoins se retirent et le Comité s'ajourne jusqu'à 4 heures, cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Reprise de la séance à 4 heures.

On appelle et interroge M. O. A. Matthews, du bureau de comptables et vérificateurs Geo. A. Touche & Company.

Le Comité s'ajourne à 5 h. 25 pour se réunir de nouveau, sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, BUREAU 231,

7 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures, sous la présidence de M. Chaplin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum. Si vous tenez à discuter et à examiner le rapport du réseau national pour l'année terminée le 31 décembre 1933, les hauts fonctionnaires sont ici et pourront probablement répondre à n'importe quelle question que vous voudrez leur poser. Je n'examinerai point le rapport; il est imprimé, vous en avez tous des copies, et si un membre du Comité a des questions à poser, qu'ils les posent maintenant.

M. GEARY: Monsieur le président, le rapport général, de la page 1 à 7, ne souffle mot de l'état matériel du chemin de fer, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: C'est dans le rapport du vérificateur, je pense.

L'hon. M. MANION: Désirez-vous un exposé sur l'état matériel du réseau?

M. GEARY: Il n'y a rien dans le rapport à ce sujet.

L'hon. M. MANION: Au dire des hauts fonctionnaires, le rapport du vérificateur renferme cet exposé. Il serait bon que M. Hungerford fasse un exposé de l'état matériel et de l'entretien du réseau en général. Sur le continent il semble exister aujourd'hui une tendance générale de la part des chemins de fer à différer beaucoup l'entretien.

M. HUNGERFORD: C'est parfaitement vrai. Cela va de soi, le fléchissement considérable des affaires a imposé la réduction des frais d'entretien et, par ailleurs, la propriété n'est pas utilisée autant qu'auparavant, mais par comparaison avec les autres chemins de fer, nos diminutions de frais ne sont pas plus considérables. L'état matériel de la propriété, abstraction faite de l'outillage, est tout à fait à la hauteur de toutes les exigences du trafic.

L'hon. M. MANION: Pour le bon rendement du service à tous égards.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par "abstraction faite de l'outillage"?

M. HUNGERFORD: J'allais faire un examen à part de l'outillage. En principe, nous nous sommes efforcés de maintenir nos lignes principales en excellent état et nos lignes secondaires en assez bon état pour suffire aux exigences de leur trafic. C'est un bon principe économique.

Pour ce qui est du matériel, une partie considérable, il est vrai, nécessitera finalement des réparations si les affaires reprennent, mais nous avons entretenu suffisamment de matériel pour toutes les exigences du trafic. A cet égard, nous avons probablement fait plus que la plupart des chemins de fer sur le continent nord-américain.

L'hon. M. MANION: Combien de wagons en bois avez-vous encore?

M. HUNGERFORD: Environ 30,000.

L'hon. M. MANION: Je pensais qu'il y en avait environ 30,000.

L'hon. M. EULER: A ce sujet, je remarque à la page 6 du rapport annuel, sous la rubrique: "dépenses du capital", troisième alinéa:

Au cours de l'année ont été retirés du service 20 locomotives, 3,590 wagons à marchandise, 10 voitures à voyageurs et 232 wagons de travail. Le coût initial de ce matériel était de \$4,688,838. Sur cette somme, \$3,974,012 furent inscrits aux dépenses d'exploitation et le reliquat fut chargé au compte de matériel.

L'idée qui me vient à l'esprit, c'est que, bien que la dépréciation se répartisse sur une longue période, on l'inscrit apparemment tout entière dans une seule année. Est-ce exact?

M. GEARY: C'est ce que fait le Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?

L'hon. M. EULER: Vous amortissez la dépréciation d'année en année, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Non.

L'hon. M. EULER: Bien que la dépréciation ou l'usure ait eu lieu dans une période de dix ou vingt ans peut-être, on a imputé presque 4 millions de dollars sur le revenu ou sur le compte des revenus de la compagnie, devrais-je dire, dans une seule année.

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. EULER: C'est une charge joliment lourde pour une année, n'est-ce pas?

M. MCGIBBON: La dépréciation, même à 2 p. 100, représente une somme d'environ 25 millions de dollars.

M. HUNGERFORD: La question a été discutée maintes fois devant le Comité, je pense. La pratique diffère à ce sujet au Canada et aux Etats-Unis. Les chemins de fer américains incluent l'amortissement de la dépréciation dans le compte du matériel; les chemins de fer canadiens, jamais.

L'hon. M. MANION: Les chemins de fer canadiens font l'opération en effectuant les remplacements.

M. HUNGERFORD: En mettant le matériel du service, vous en imputez la valeur entière, moins la récupération, sur le compte d'exploitation.

L'hon. M. EULER: Il pourrait en être ainsi si cela se produisait dans le cours d'une année quelconque. Une année, il peut être nécessaire d'opérer des mises au rancart légères et le double, l'année suivante, ce qui entraîne une différence quant au revenu net du chemin de fer.

M. HUNGERFORD: C'est très possible, mais en réalité cela s'arrange.

L'hon. M. EULER: Dans une période d'années la moyenne s'établit, mais d'année en année, le procédé ne donne pas une image tout à fait exacte de la réalité.

M. HUNGERFORD: Nous procédons d'après une base joliment uniforme. Quand l'outillage vieillit, en général nous mettons de côté, cela va de soi, le vieux matériel d'abord, et nous avons acheté le vieux matériel dans une période de bas prix. Puis nous tombons graduellement dans une période de prix quelque peu plus élevés; le matériel coûtait plus cher, quand nous l'avons acheté.

L'hon. M. EULER: Vous dites que ce n'est pas l'usage suivi aux Etats-Unis. Est-ce l'usage général au Canada?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. GEARY: C'est-à-dire pour les chemins de fer, non par exemple pour les services publics comme les compagnies de téléphone?

L'hon. M. EULER: Le Pacifique-Canadien suit-il le même système?

M. HUNGERFORD: En principe, c'est le même. Il y a quelques petites différences de détail.

L'hon. M. MANION: M. Hungerford, je suis continuellement abordé,—il en est de même des autres députés et des autres ministres, je suppose,—par des représentants des compagnies qui fabriquent du matériel, surtout de celles qui fabriquent des wagons et des locomotives. Elles sont très touchées par la crise, car ni l'un ni l'autre des chemins de fer n'ont remplacé leur matériel. Y aurait-il actuellement quelque raison,—je parle en général,—d'entreprendre la construction de matériel? Supposons qu'on puisse démontrer l'utilité de la chose au

point de vue économique,—que vous puissiez utiliser le matériel,—et supposons, —je ne fais que poser une question et je préférerais qu'on ne lui donnât pas une portée générale, bien que cela n'ait pas d'importance,—supposons qu'on décide de contribuer à la dépense jusqu'à un certain point, serait-il judicieux au point de vue économique, au point de vue de l'administration des chemins de fer, d'entreprendre la construction de matériel, soit de locomotives, soit de wagons?

L'hon. M. EULER: Ou de traverses.

L'hon. M. MANION: Les compagnies n'achètent des traverses qu'au fur et à mesure qu'elles en ont besoin.

M. HUNGERFORD: C'est une question vraiment très compliquée.

M. CANTLEY: Avant que M. Hungerford réponde à la question, j'aimerais à lui poser quelques questions sur le même sujet. Si je les pose maintenant, cela sera une grande économie de temps. J'allais demander à M. Hungerford: quel est l'état de la force motrice, aujourd'hui, et peut-il nous indiquer le nombre des locomotives ayant une pression de 200 livres ou plus et munies d'un surchauffeur? Quel avantage y aurait-il si le chemin de fer acquérait, disons 40 ou 50 des nouveaux types de locomotives ayant une pression de quelque 400 ou 450 livres? Je prierais M. Hungerford d'avoir la bonté d'exprimer son avis sur ces deux points qui se rattachent à la question posée par le ministre tout à l'heure.

M. HUNGERFORD: Pour ce qui est de votre première question, je ne crois pas que nous ayons actuellement des renseignements précis. Nous pouvons nous les procurer. Quant à la deuxième question, c'est manifestement un problème économique très complexe et nous sommes en train d'étudier la question. Nous n'avons pas arrêté de conclusions. Cela dépend beaucoup de la tournure future du trafic. Si le trafic augmente sensiblement, il est fort possible que la mesure soit justifiée.

M. CANTLEY: A votre avis, jusqu'à quel point peut-on augmenter la pression?

M. HUNGERFORD: Il est difficile de répondre à la question; c'est un point qui n'est point tranché.

M. CANTLEY: Je sais que c'est difficile. Ce que je veux savoir, c'est ce que vous en pensez. J'ai des idées personnelles.

M. HUNGERFORD: Pour obtenir des pressions de vapeur extrêmement hautes, il faut des frais élevés et il n'est pas encore définitivement établi si le supplément de frais est justifié ou non. Il est d'usage de construire des locomotives comportant une pression de 250 à 275 livres par pouce carré, et c'est reconnu comme un bon usage au point de vue économique. Il est possible que nous puissions obtenir une pression plus grande, mais les expériences ne sont pas encore concluantes.

M. DUFF: Quel est l'état de votre matériel, wagons, locomotives et tout le reste de l'outillage, par rapport à ce qu'il était l'an dernier et l'année précédente? Autrement dit, avez-vous déboursé autant pour maintenir le matériel en aussi bon état que les années précédentes et avant la crise?

M. HUNGERFORD: Cela dépend. Nous ne dépensons pas autant d'argent. Il n'y a pas lieu de dépenser autant. Le trafic n'est pas aussi considérable.

M. DUFF: Pour ce qui est de l'entretien du matériel que vous avez, le maintenez-vous en aussi bon état qu'avant la crise?

M. HUNGERFORD: Pour ce qui est des unités de matériel prises individuellement, nous les entretenons aussi bien, mais nous ne réparons pas autant de wagons, parce qu'il ne nous en faut pas autant, à cause des exigences du trafic.

M. DUFF: Qu'advient-il du matériel que vous n'utilisez pas?

M. HUNGERFORD: Nous l'emmagasinons simplement et dès que nous en avons besoin pour le service, nous le réparons.

M. DUFF: Je remarque qu'une partie du matériel est en plein air. Vous appelez cela de l'emmagasinage, je suppose?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. DUFF: D'après ce que je puis voir, cela n'améliore pas le matériel. Sa valeur ne s'accroît sûrement pas.

M. HUNGERFORD: Probablement non. Tous les wagons sont garés en plein air.

M. CANTLEY: Il faudrait une grande remise pour les contenir tous.

M. DUFF: Je le sais. L'entretien de la plateforme de la voie soutient-il avantageusement la comparaison avec ce qu'il était avant la crise?

M. HUNGERFORD: Je ne sais au juste comment répondre.

L'hon. M. MANION: Juste avant votre arrivée, M. Hungerford a déclaré qu'il regardait l'entretien de la voie comme tout à fait suffisant pour maintenir le bon rendement général du service.

M. DUFF: J'ai entendu cela, docteur. Monsieur Hungerford, achetez-vous autant de ballast, ou de traverse, ou de rails pour vos différentes lignes, qu'au-paravant?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DUFF: En avez-vous acheté?

M. HUNGERFORD: Assurément.

M. DUFF: Quelle quantité de rails avez-vous achetée depuis deux ans?

M. HUNGERFORD: Il faudra préparer un état à ce sujet. Je ne me rappelle pas les chiffres.

M. DUFF: Avez-vous utilisé tous les rails que vous avez achetés?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DUFF: Qu'en avez-vous fait?

M. HUNGERFORD: Nous les avons en magasin à certains endroits.

M. DUFF: Pourquoi les avez-vous achetés avant d'en avoir besoin?

M. HUNGERFORD: Nous exécutons un programme comportant la pose de rails plus lourds sur les principales voies transcontinentales pour nous procurer des rails plus légers pour l'achèvement des nouvelles lignes. A la suspension du projet de construction d'embranchements, il n'y avait plus lieu d'agir ainsi. Le seul moyen de nous procurer des rails pour les nouveaux embranchements, c'était d'enlever les vieux rails de la ligne principale et nous procédons ainsi depuis plusieurs années.

M. DUFF: Vous ne connaissez pas, je suppose, les dates d'achat de ces rails et les prix payés?

M. HUNGERFORD: Non. Je puis me procurer tous ces renseignements, si vous le désirez.

M. DUFF: Auriez-vous l'obligeance de le faire?

Le PRÉSIDENT: Nous allons demander ces renseignements.

L'hon. M. MANION: Il y a eu deux achats de rails. Les décrets du conseil ont déjà été déposés à la Chambre et ils sont au dossier. Il y a eu deux commandes de rails et c'est de celles-là que M. Hungerford veut parler, je présume. Elles ont été faites à la demande du Gouvernement et celui-ci avance l'argent jusqu'à ce que les chemins de fer utilisent le matériel. Une commande a été placée dans les provinces Maritimes, et l'autre à l'usine d'Algoma, mais nous avons déposé les arrêtés du conseil à ce sujet. Ce que je veux faire remarquer, c'est que si le chemin de fer a placé la commande en un sens, c'est le Gouvernement qui fournit l'argent à titre de mesure d'assistance et supporte les frais jusqu'à ce que le chemin de fer prenne possession du matériel et en inscrive le coût dans ses dépenses. Ai-je raison?

M. HUNGERFORD: A tout prendre, c'est exact.

M. DUFF: C'est pourquoi je pose la question. J'ai lu l'arrêté du conseil et il y a eu quelque discussion à la Chambre à ce sujet, et j'aimerais que M. Hungerford dise pourquoi il a été nécessaire d'acheter pour des millions de dollars de rails dont le chemin de fer n'avait pas besoin. Je voudrais qu'il m'indiquât les quantités et les dates et la raison des commandes.

M. CANTLEY: C'était pour alléger alors le chômage.

L'hon. M. MANION: Livraison n'a pas été faite. Nombre de rails n'ont pas été livrés. Ils sont encore dans les entrepôts des fabricants en attendant la livraison. Voilà ce qui en est, d'après mes souvenirs. D'ici à la livraison, l'Etat paye les frais.

M. GRAY: Quelle quantité a-t-on achetée de l'Algoma? J'en sais quelque chose, parce que le premier ministre a mentionné le fait à propos de l'exposé fait à la Chambre par M. Duff. On a posé quelques rails à l'ouest de London vers Strathroy. J'ignore jusqu'à quelle distance à l'ouest. Le premier ministre a déclaré que c'était une partie de la commande donnée à l'*Algoma Steel Company*. Quelle quantité de cette commande a-t-on utilisée? C'est ce que M. Duff cherche à savoir, je pense. Cette énorme commande est au compte du Gouvernement qui acquitte l'intérêt à ce sujet. Quelle quantité de la commande a été utilisée? C'est le renseignement que nous n'avons pu obtenir à la Chambre.

M. HUNGERFORD: Il vaut mieux nous donner le temps de préparer un état. Il est impossible d'exposer cela de mémoire.

M. DUFF: Fort bien. Selon vous, on aurait déplacé une partie des rails d'une section à une autre. Voulez-vous me dire quelle quantité de la commande de rails acquittée revenait au chemin de fer Sunnybrae-Guysborough?

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que nous ayons acheté du tout des rails pour ce chemin de fer.

M. DUFF: Je croyais que oui.

M. HACKETT: On les a expédiés au musée.

M. DUFF: La ligne est un article de musée, mais les rails étaient bons. Voudriez-vous m'indiquer votre façon de voir relativement à l'abandon ou au projet d'abandon d'embranchements ou de diverses lignes principales? Quel est votre programme à ce sujet?

M. HUNGERFORD: Nous ne l'avons pas encore pleinement arrêté.

M. DUFF: Depuis douze mois, avez-vous abandonné des lignes?

M. HUNGERFORD: Pas précisément.

M. DUFF: Vous n'en avez pas abandonné?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DUFF: Avez-vous tracé une ligne de conduite au sujet des embranchements?

M. HUNGERFORD: A quel sujet?

M. DUFF: Au sujet des embranchements.

M. HUNGERFORD: Au sujet de l'abandon d'embranchements?

M. DUFF: Non, au sujet de la construction ou de l'achèvement d'embranchement dont on avait commencé la construction ou de la construction de nouveaux embranchements?

M. HUNGERFORD: Nous ne faisons rien en ce sens.

M. DUFF: Vous n'achevez pas les embranchements commencés et vous ne construisez pas de nouveaux embranchements?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DUFF: Une autre question, monsieur Hungerford: l'entretien de la plate-forme de la voie soutient-il avantageusement la comparaison avec ce qu'il était avant la crise?

M. HUNGERFORD: Je ne sais comment indiquer la chose.

L'hon. M. MANION: Juste avant votre arrivée, M. Hungerford a parlé l'autre jour de l'état de la plate-forme de la voie, et vous avez dit en substance que l'entretien de la plate-forme de la voie est tout à fait suffisant pour assurer un bon rendement.

M. DUFF: Je le sais, j'ai entendu cela. Achetez-vous autant de ballast, de traverses et de rails qu'auparavant, pour les différentes lignes?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DUFF: Vous ne le faites pas.

M. HUNGERFORD: Non.

M. DUFF: En avez-vous acheté?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. DUFF: Quelle quantité de rails a-t-on achetés depuis deux ans?

M. HUNGERFORD: Il faudrait préparer un état à ce sujet.

M. DUFF: Je vous prierais de le faire. Avez-vous utilisé tous les rails que vous avez achetés?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DUFF: Qu'en est-il advenu?

M. HUNGERFORD: Nous les avons en magasin.

M. DUFF: Pourquoi les avez-vous achetés avant d'en avoir besoin?

M. HUNGERFORD: D'après le projet que nous avions arrêté nous posions des rails plus lourds sur la voie du transcontinental pour utiliser dans la construction des nouveaux embranchements les rails retirés de cette ligne. L'arrêt de la construction de nouveaux embranchements a bouleversé nos plans à ce sujet.

M. DUFF: Sur ce point particulier, l'abandon des embranchements, coopérez-vous avec le Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: En ce qui regarde le groupement des lignes en vue de l'exploitation, nous agissons en collaboration avec le Pacifique-Canadien; c'est-à-dire là où nous avons une ligne parallèle à une ligne du Pacifique-Canadien et où nous avons pour ainsi dire le même matériel, nous discutons avec cette compagnie des arrangements quant à l'abandon de pareilles lignes.

M. DUFF: Vous procédez d'après une base d'égalité? Vous ne prenez pas une plus grande part que le Pacifique-Canadien et le Pacifique-Canadien ne prend pas une plus grande part que vous?

M. HUNGERFORD: Dans la mesure où cela nous est possible.

M. DUFF: Vous ne cédez aucun des privilèges du National-Canadien à cet égard?

M. HUNGERFORD: Oh! non.

M. GEARY: A mon avis, monsieur le président, nous pourrions procéder comme auparavant; nous pourrions étudier les différentes rubriques puis nous arriverions au sujet que nous discutons, relativement aux dépenses au compte du capital, à l'entretien de la voie, etc. Au fur et à mesure, nous tirerions probablement la question au net en abordant l'étude des rubriques des différents comptes. Je ne sais si vous tenez à examiner le bilan, le compte des profits et pertes, les états des revenus. Nous pourrions peut-être discuter les frais d'entretien du matériel page 16.

Le PRÉSIDENT: Je veux joliment de latitude et autoriser n'importe quel membre à poser n'importe quelle question, même si ce n'est pas tout à fait régulier.

M. GEARY: Fort bien.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas lier les mains à un membre, de manière qu'il ne puisse obtenir le renseignement désiré, si on oublie quelque chose. La façon de procéder m'est tout à fait égale. Je veux bien laisser toute latitude au Comité pour ce qui est de la discussion de n'importe quel sujet.

M. HANBURY: Comme procédure générale, nous pourrions étudier les exposés des régisseurs que contient le rapport annuel, en commençant à la page 4; au fur et à mesure, on aura probablement des questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Fort bien, nous commencerons à la page 4. A-t-on des questions à poser au sujet de cette partie? Sinon, nous passerons à la page 5: revenus et dépenses d'exploitation. Puis à la page 6.

M. FRASER: Le dernier alinéa de la page 4 a trait à une question que j'ai posée hier, ou le dernier jour où le Comité a siégé: outre la diminution du personnel, on a effectué en 1933 d'autres revisions de salaires et d'autres déductions sur les taux fondamentaux de salaires. Ces diminutions supplémentaires de traitements s'élèvent au chiffre de \$5,200,000 par année, pour le nombre moyen actuel des employés. Cependant, cela s'applique aux employés et non aux hauts fonctionnaires. J'allais demander à M. Fullerton s'il a ou non en main l'état que j'ai demandé.

L'hon. M. FULLERTON: Voici la question posée: un état comparatif des traitements et des dépenses des hauts fonctionnaires en regard de celui qu'on a opéré au cours de la session de 1931. La réponse est la suivante: la liste des hauts fonctionnaires recevant \$15,000 ou plus en 1931 portait 36 noms, sans compter le président et le président du conseil de régie, et comportait une rémunération totale de \$677,500. En 1930, les frais personnels se sont montés à \$51,461.78. A présent, six hauts fonctionnaires, y compris le président, touchent \$15,000 ou plus, soit annuellement des appointements globaux de \$117,800. En 1933, leurs frais personnels se sont élevés à \$5,852.24.

Le PRÉSIDENT: Le renseignement fourni par le président du conseil est-il une réponse à votre question?

M. FRASER: Oui, mais ce n'est guère le renseignement que j'attendais. Si j'ai bon souvenir, dans les trois années au sujet desquelles j'ai vérifié la chose, ce groupe comprenait 93 hauts fonctionnaires; maintenant, dites-vous, il n'en comprend que 36 ou 38.

L'hon. M. MANION: Les 36 dont il s'agit sont ceux qui touchent \$15,000 ou plus.

M. FRASER: J'ai toujours pensé qu'il y avait 93 hauts fonctionnaires, bien que je n'aie pas vérifié la chose.

L'hon. M. MANION: Ceux qui ont des traitements de \$10,000 et plus.

M. FRASER: Fort bien, cela me suffit.

L'hon. M. MANION: Puisque M. Fraser a soulevé la question, il y a une chose que j'aimerais à souligner, car je ne suis pas sûr que le Comité en ait une idée aussi nette qu'il le devrait peut-être. C'est un point fort important et que le personnel surtout devrait connaître, car en ma qualité de ministre, je reçois continuellement des plaintes acrimonieuses des employés qui prétendent que les hauts fonctionnaires sont protégés par le conseil de régie même et non par moi, et bénéficient d'avantages appréciables. Les chiffres donnés sont fort intéressants. J'aimerais à les répéter, si on m'y autorise. La liste des hauts fonctionnaires aux appointements de \$15,000 ou plus en 1931 contenait 36 noms et n'en contient plus que 6. Le chiffre global des appointements était alors de \$677,500 et il n'est plus que de \$117,800, et les frais ont été réduits de \$51,000 à \$5,800. Je souligne le fait parce qu'il y a tant d'employés de la compagnie qui se plaignent amèrement de ce qu'on ne les traite pas avec justice, de ce que les hauts fonctionnaires bénéficient de tous les avantages. Je serais heureux que M.

Fullerton nous donnât les chiffres concernant les employés aux appointements de \$10,000 et plus, comme il l'a fait pour les autres.

M. FRASER: J'avais en l'idée le chiffre 93, quand j'ai posé la question.

L'hon. M. MANION: Ceux dont les appointements dépassent \$10,000.

Le PRÉSIDENT: Le changement est certes fort remarquable et il faudrait mettre ces chiffres quelque peu en valeur pour mettre toute l'affaire en lumière.

M. DUFF: Ces hauts fonctionnaires sont-ils en fonctions au bureau chef à Montréal ou sont-ils dispersés par tout le pays?

Le PRÉSIDENT: Je crois savoir que ce sont tous les employés.

M. GRAY: Vous ai-je bien compris; s'agit-il des hauts fonctionnaires aux appointements de \$15,000 ou plus par année?

M. HANBURY: Il n'y a pas de quoi s'enorgueillir. Nous devrions assurément avoir à la tête de l'exploitation une classe d'hommes méritant de meilleurs appointements que ceux qu'on paye, de toute évidence.

Le PRÉSIDENT: L'un exclut l'autre, c'est certain; on se plaint d'une part de dépenses exorbitantes, et de l'autre, de ces économies.

M. HANBURY: Je ne me suis pas plaint de dépenses exorbitantes.

Le PRÉSIDENT: Non, non, pas vous, je ne fais allusion à personne.

M. GRAY: Cela me ramène à ce que j'ai dit la semaine dernière et auquel on n'a pas attaché l'importance nécessaire, ai-je pensé,—je reviens à la page 4,—relativement aux économies réalisées et aux frais d'exploitation du chemin de fer en 1933 par comparaison avec 1932. J'ai affirmé alors que cela provenait dans une large mesure de l'élimination de la main-d'œuvre et le rapport du conseil me donne raison. J'ai cité alors certains chiffres publiés par le *Financial Post*. J'ai maintenant examiné le rapport et je constate, qu'à tout prendre, j'avais raison sur ce point. J'attire l'attention du Comité sur la page 4, les frais d'exploitation du réseau. Nous y relevons les chiffres sur l'exploitation qui accusent une diminution des frais d'exploitation d'environ 12 millions de dollars. On a réalisé ces économies aux dépens du personnel. En 1932, il y avait environ 76,000 employés; en 1933, environ 70,000. Les appointements du personnel s'élevaient à quelque 106 millions de dollars en 1932, et à quelque 95 millions, en 1933. Puis nous arrivons à la page 5,—et nous voyons un exposé exact de la situation, le rapport ne contient aucune équivoque, sous quelque forme que ce soit,—et nous constatons que la réduction des frais d'exploitation d'environ 12 millions de dollars provient de l'élimination de la main-d'œuvre dans la proportion de 81 p. 100.

M. MCGIBBON: Il ne pouvait en être autrement.

M. GRAY: Il ne pouvait en être autrement, cela va de soi, mais ce qui me vexe un peu, c'est qu'on dit des choses au sujet de notre réseau, et je le défendrai contre n'importe quel homme au pays...

M. MCGIBBON: Ne le faites pas de façon malavisée.

M. GRAY: ...Que nous effectuons telles économies et le ministre a été l'un des principaux à exposer à la Chambre ce que nous faisons, mais nous le faisons aux dépens du personnel. Nous éliminons de la main-d'œuvre, quelque 6,000 employés ont quitté le service. Qu'en faites-vous? Vous soulagez peut-être le chemin de fer d'un fardeau, bien que j'eusse quelque chose à dire de cet état de choses, mais où est l'aide en cela. L'an dernier, ces employés étaient un fardeau pour le chemin de fer. N'était la crainte de l'état des affaires, on les aurait remplacés il y a longtemps. Et vous avez forcé les chemins de fer à les garder à leur emploi à titre d'assistance. Je n'y trouve pas à redire pourvu que l'Etat en supporte les frais, mais on ne devrait pas imposer cette charge au réseau national. Malgré la situation, nous ne voyons pas cela dans l'exposé. Il en est ainsi et nous le savons maintenant et les gens devraient savoir qu'on n'aurait pas dû embarrasser le National-Canadien de surnuméraires. Si c'était une société stric-

tement d'affaires et non un chemin de fer d'Etat, ces hommes n'eussent pas été à son emploi. C'est une charge qu'on lui a imposée dont le peuple canadien aurait supporté les frais, comme il en va de toute autre mesure d'assistance aux chômeurs. C'est le premier point.

Deuxième point: malgré cela, vous avez encore opéré une réduction d'environ 6,000 et c'est une économie réalisée par des mises à pied. Et puis vous venez ensuite vous targuer de vos économies. Vous avez simplement rogné sur les appointements. Faisons face à la réalité telle qu'elle est et ne cherchons pas à la masquer.

L'hon. M. MANION: M. Gray a rappelé mon exposé au sujet des économies spéciales réalisées; je n'ai jamais parlé d'économies sur les traitements, j'ai parlé d'autres économies importantes. Au point de vue des économies touchant le personnel, je n'ai que ceci à répondre: de toute évidence, si votre chiffre d'affaires diminue de 161 millions de dollars à 148 millions de dollars, comme il est arrivé de 1932 à 1933, vous congédiez des employés. Cela saute aux yeux, n'est-ce pas?

M. GRAY: Assurément.

L'hon. M. MANION: Autrement dit, quand son chiffre d'affaires diminue de 13 millions de dollars, le chemin de fer se ruinerait en gardant le même nombre d'employés. Personne ne le conteste. Il faut congédier des employés pour que l'entreprise se maintienne. Quant à la question soulevée par mon ami M. Gray, je ne trouve pas à redire à ses commentaires, sauf là où il me met en cause. Les économies dont j'ai parlé de temps à autre ne sont pas surtout des économies provenant de la diminution du personnel. Je vais citer au comité des chiffres du bilan de la compagnie et ils indiqueront que j'ai raison. En 1931, le revenu brut d'exploitation du chemin de fer s'élevait à 200 millions de dollars, et le revenu net à un million. En 1934, notez-le bien, le revenu brut d'exploitation s'est élevé à 148 millions de dollars, et le revenu net, à 6 millions. En 1933, le revenu brut d'exploitation a été d'environ 148 millions de dollars, soit exactement 52 millions de dollars de moins qu'en 1931. Relevons maintenant les paroles de M. Gray; si nous avions gardé le même nombre d'employés, au lieu d'un revenu net de 6 millions de dollars, l'an dernier, nous eussions enregistré un déficit de quinze à seize ou à vingt millions.

M. GRAY: Où relevez-vous ces chiffres, monsieur?

L'hon. M. MANION: Dans le rapport du chemin de fer.

M. GRAY: Je veux les voir, je veux les relever.

L'hon. M. MANION: Vous pouvez les noter, parce que je vous donne les faits.

M. GRAY: Heureusement qu'il y a un compte rendu.

L'hon. M. MANION: Je donne des faits; mon honorable ami peut les relever quand il lui plaira. En 1931, dis-je, le revenu brut d'exploitation du réseau se montait à 200 millions de dollars, et le revenu net, à un million. L'an dernier, le revenu brut accusait une diminution de 52 millions de dollars et le revenu net s'élevait à 6 millions. Cela indique sûrement les économies spéciales qui ont été effectuées.

M. GRAY: Le ministre aura-t-il l'obligeance,—je sais qu'il est franc,—de jeter un coup d'œil au bas de la page 5, où se trouve consignée une diminution des frais d'exploitation de 12 millions de dollars en chiffres ronds, soit 7.99 p. 100.

L'hon. M. MANION: Et permettez-moi de dire à ce sujet que les économies réalisées l'an dernier par le chemin de fer l'ont été dans une large mesure sur les appointements du personnel.

M. GRAY: Cela va de soi.

L'hon. M. MANION: Pardon, mon ami, vous parlez du bilan d'une année. Pour ce qui est du gouvernement, notre administration embrasse une période de quatre années. Toutes les grandes économies remontent à deux ans.

M. GRAY: Très bien.

L'hon. M. MANION: Les grandes économies relativement aux hauts fonctionnaires, au sujet desquelles M. Fullerton nous a donné des détails dans son témoignage, ce matin, la diminution du nombre de ceux qui touchent un traitement de \$15,000. soit 36, en 1931, et 6 en 1933. Je ne veux pas revenir sur tout cela. Ce sont tous des faits. Je puis prouver ce que j'affirme. Nous avons réalisé une économie de plus d'un million de dollars par année au sujet des hauts fonctionnaires. Il y a une économie dans le service de publicité, j'oublie le chiffre en ce moment. Il y a une économie au sujet du service de radio qu'on a aboli. On a effectué des économies de tout genre. Je répète ce que j'ai dit à la Chambre: savoir, les frais d'exploitation du chemin de fer accusent une amélioration de 15 à 20 millions par année, du fait d'économies de ce genre, et le service est resté le même.

M. DUFF: N'est-ce pas en partie le résultat de la baisse des revenus?

L'hon. M. MANION: Pas ces économies spéciales.

M. GRAY: J'entends que le ministre s'en tienne exactement au sujet, comme il a exigé que je le fasse; et je prie le président d'exiger, comme il l'a fait et avec raison, que le comité s'en tienne au rapport à l'étude. Je discute le rapport du comité et je traite de la partie de l'exposé qui a trait aux économies réalisées en 1932. Le ministre s'en écarte tout à fait en faisant un exposé échevelé avec son habileté caractéristique et des remarques vagues. Je vais donc exiger qu'il s'en tienne au rapport discuté.

L'hon. M. MANION: Vous feriez mieux de le faire vous aussi, c'est le point.

M. GRAY: C'est ce que j'ai fait.

L'hon. M. MANION: Pas du tout, vous discutez l'exposé que j'ai fait à la Chambre des communes sur les économies effectuées depuis quatre ans.

M. GRAY: Fort bien, je retire volontiers toute remarque que j'ai pu faire sur les commentaires faits par le ministre à la Chambre et je m'en tiendrai au rapport, s'il veut en faire autant. Nous serons tous deux sur le même terrain. Il reconnaîtra que les économies de l'an dernier proviennent, dans la proportion de 81 p. 100, de renvois d'employés, comme je viens de le démontrer.

L'hon. M. MANION: En ce cas, ne critiquez pas mon exposé sur les économies des quatre dernières années.

M. GRAY: D'accord, nous sommes tous deux sur un pied d'égalité.

M. MCGIBBON: Je veux dire à M. Gray que je croyais que l'économie l'intéressait vraiment et qu'il visait à tirer le réseau d'embaras.

M. GRAY: Il en est ainsi, mais on n'y parviendra pas en opérant de tels congédiements à un endroit et non à un autre.

L'hon. M. MANION: On nous critique, cependant, quand nous réalisons des économies.

Le PRÉSIDENT: Si le personnel ne gagne pas de l'argent, quelle obligation a-t-on de le maintenir en place? C'est là le point.

M. MCGIBBON: Permettez-moi de vous rappeler ceci: dans l'administration d'un chemin de fer il y a deux grands facteurs au point de vue des recettes d'exploitation. L'un est le service d'intérêt de la dette et l'autre, le personnel, y compris les frais d'exploitation. Si la dette du réseau n'avait pas augmenté d'environ un milliard de dollars de 1923 à 1930, le conseil de régie aurait engagé plus d'employés, il n'aurait pas été si à court d'argent et il n'aurait pas eu à effectuer tant de renvois. Au fond du problème, il y a les embarras financiers, et c'est une considération dont M. Gray n'a pas apparemment tenu compte. Plus les frais d'exploitation et le service des intérêts sont élevés quand l'économie s'impose, et plus elle n'est réalisable que dans un domaine: le personnel. Et c'est l'un des grands problèmes qui se sont posés devant le conseil de régie,

mais cela remonte plus loin que l'époque de la constitution de la compagnie, ne l'oubliez pas.

L'hon. M. EULER: Je crois comprendre que, d'après vous, depuis 1923,—j'ai peut-être mal saisi, mais je veux tirer la chose au net,—le passif du réseau, le déficit a augmenté d'un billion de dollars.

M. MCGIBBON: J'ai dit que la dette a augmenté, vous relèverez cela dans le rapport, de \$912,000,000. J'ai dit un milliard approximativement.

M. FRASER: La réponse à la critique de M. Gray se trouve à la page 2 de l'exposé fait hier par le président de la commission; du moins, à mon sens. Voici ce qui est dit dans le rapport: "Malheureusement, les économies ne sont pas réalisables sans renvois d'employés. Dans chaque dollar des frais d'exploitation des chemins de fer il entre pour 63c. d'appointements". Je ne puis comprendre comment il est possible de réduire les frais d'exploitation des chemins de fer, sans réduire le budget des traitements, puisque la rémunération du personnel représente 63 p. 100 des frais d'exploitation généraux d'un chemin de fer.

M. GRAY: Admettons-le, souscrivons à ce que M. Fraser a dit. Je doute que ce soit l'unique moyen de réaliser des économies au pays, mais je ne veux pas m'engager dans une discussion politique sur les mais et les pourquoi. Mais si l'unique mode d'épargne au pays consiste à renvoyer des employés, à enlever un fardeau au chemin de fer pour l'imposer à d'autres, notre situation est bien fâcheuse.

M. FRASER: Ce n'est pas une critique équitable.

L'hon. M. MANION: Les chemins de fer doivent-ils garder le même nombre d'employés, quand leur chiffre d'affaires a diminué de 13 millions de dollars?

M. GRAY: Je ne prétends pas cela.

L'hon. M. MANION: Je ne vois pas où vous voulez en venir.

M. GRAY: Mon raisonnement ne porte pas à faux, cependant.

L'hon. M. MANION: Je ne saisis pas.

Le PRÉSIDENT: Ce serait peut-être facile à un avocat, mais c'est impossible à un homme d'affaires.

M. GRAY: Peut-être bien, monsieur Chaplin, mais je ne puis voir que du fait de la situation dans laquelle nous nous trouvons, nous ayons lieu de nous enorgueillir beaucoup de la chose.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'aucun d'entre nous en soit fier.

M. GRAY: L'aveu que nous devons faire que nous réalisons des économies par des mises à pied.

L'hon. M. MANION: Cela n'est arrivé que l'an dernier, monsieur Gray; il n'en est pas ainsi des années précédentes. De grandes économies, des économies nécessaires ont été réalisées par le renvoi de hauts fonctionnaires superflus. Avec votre permission, j'ai une question à poser à M. Hungerford: au dire de M. Hanbury, il n'y a pas à se targuer du petit nombre des hauts fonctionnaires qui touchent un traitement annuel de \$15,000 ou plus. Comme vous êtes probablement le plus vieil employé de chemin de fer dans la salle, permettez-moi de vous demander si vous comptez actuellement dans votre personnel assez de hauts fonctionnaires aux appointements élevés pour la bonne exploitation du réseau?

M. HUNGERFORD: La composition de notre haut personnel est suffisante pour l'étendue actuelle du trafic.

M. HANBURY: J'aimerais à demander à M. Hungerford si la rémunération des hauts fonctionnaires est comparable à celle des mêmes employés des autres chemins de fer de premier ordre, et si le réseau compte autant de hauts fonctionnaires hautement rémunérés que les autres chemins de fer de premier ordre.

M. HUNGERFORD: Il est très difficile d'établir une comparaison de ce genre; les circonstances varient beaucoup.

M. HANBURY: Monsieur Hungerford, vous pouvez peut-être nous indiquer quel rapport existe entre les appointements de vos hauts fonctionnaires les mieux rétribués et votre revenu brut, et faire la comparaison sous ce rapport avec les autres chemins de fer de premier ordre.

L'hon. M. MANION: Pourquoi ne pas fonder la comparaison sur le revenu net?

M. HANBURY: J'ai dit le revenu brut.

M. HUNGERFORD: Notre organisation présente est à peu près du genre typique des grands réseaux de voies ferrées. Les traitements mis à part, il n'y a pas, je pense, de différence appréciable que nous ne connaissions. Le régime, en ce qui regarde les postes supérieurs, correspond poliment à celui des autres chemins de fer.

L'hon. M. EULER: A simple fin de tirer une question au net, je reviens à l'affirmation faite par le docteur McGibbon, il y a quelques instants: savoir, que depuis dix ans la dette du réseau a augmenté d'un milliard de dollars, en chiffres ronds. J'aimerais à savoir pour combien les dépenses au compte du capital entrent dans ce chiffre.

M. MCGIBBON: Pour 450 millions de dollars environ.

L'hon. M. EULER: En ce cas, le reste de la somme serait d'environ 600 millions de dollars.

M. MCGIBBON: Citez mon chiffre exactement, j'ai dit \$912,000,000.

L'hon. M. EULER: Je l'ai cité de mémoire.

M. MCGIBBON: J'ai dit \$912,000,000; moitié dépenses au compte du capital, moitié déficits.

L'hon. M. EULER: Est-ce exact? Je le demande.

M. MCGIBBON: Demandez à M. Fullerton.

L'hon. M. EULER: Je le demande.

M. FULLERTON: En chiffres ronds, oui.

L'hon. M. EULER: En ce cas, vous incluez dans le déficit, n'est-ce pas, tous les intérêts des anciens déficits accrus et déjà englobés dans le fonds consolidé du Dominion?

M. MCGIBBON: Dans les dettes d'exploitation?

L'hon. M. EULER: Je ne sais pas où j'ai lu cela, si c'est dans le présent rapport ou non, — je m'efforce de me rappeler, — mais si ma mémoire est fidèle, il est dit quelque part dans le document que depuis dix ans le déficit réel est d'environ 25 millions de dollars. Ai-je raison? Je crois savoir que le déficit réel, le déficit annuel de chaque année depuis dix ans est de quelque 25 millions de dollars.

L'hon. M. MANION: C'est pour tirer la chose au clair.

M. HUNGERFORD: Le déficit est consigné à la page 18; il est de \$25,636,754. Je tiens seulement à faire remarquer qu'il ne comprend pas les intérêts dus à l'Etat.

L'hon. M. EULER: Je vise seulement à établir la distinction à ce sujet.

M. HUNGERFORD: Nous ne voulons pas qu'on présente les faits sous un faux jour.

L'hon. M. EULER: D'accord. Je prétends donc qu'en ce qui regarde le réseau même, le déficit s'est accru d'environ 250 millions de dollars, à raison de 25 millions par année, et que les frais de premier établissement ont été d'environ 400 ou 500 millions de dollars. Si c'est exact, il manque 300 millions pour constituer le milliard dont parle le docteur.

M. MCGIBBON: Il ne manque que 200 millions de dollars pour constituer les 900 millions en chiffres ronds que j'ai mentionnés.

M. HANBURY: Je reviens aux appointements des hauts fonctionnaires du réseau et je voudrais que M. Fullerton nous en donnât la somme.

L'hon. M. FULLERTON: Actuellement, et c'est ce que j'ai déclaré dans mon exposé, le total des appointements des hauts fonctionnaires recevant un traitement de \$15,000 ou plus par année, le total de leur rémunération annuelle s'élève à \$117,800, et leurs frais de voyage pour 1933 se sont montés à \$5,852.24.

M. HANBURY: Je crois savoir, monsieur le président, que le président de tout chemins de premier ordre d'Amérique, pour ainsi dire, a un traitement d'au moins \$75,000 à \$125,000 par année.

Le PRÉSIDENT: Il y a trois ans.

M. HANBURY: Fort bien.

L'hon. M. MANION: J'ai ici un état publié par le *Journal* de Wall Street.

M. HANBURY: J'affirme que presque tous les présidents des compagnies de chemins de fer de premier ordre touchent de \$75,000 à \$125,000 par année. Et les six chefs à la tête du réseau national reçoivent tous ensemble une rémunération inférieure à celle d'un président de chemin de fer de premier ordre.

Le PRÉSIDENT: D'accord, et environ la moitié de ce que notre ancien président touchait.

M. HANBURY: Il n'y a rien à dire aux appointements de notre ancien président, je ne crois pas qu'il était trop rémunéré. Cependant, chacun peut avoir son avis sur ce point. Je prie les hauts fonctionnaires du réseau de nous fournir un état comparatif avec les autres chemins de fer de premier ordre d'Amérique.

L'hon. M. FULLERTON: Je doute fort que nous puissions le préparer.

M. HANBURY: Dans le passé, nous avons obtenu des renseignements de ce genre.

L'hon. M. MANION: Permettez-moi de vous en donner deux; j'ai ici un numéro du *Journal* de Wall Street...

M. HANBURY: Permettez. Je comprends fort bien...

L'hon. M. MANION: Très bien, je donnerai les renseignements plus tard.

M. HANBURY: Je comprends clairement, et les membres du Comité le feront aussi, je pense, qu'il est probablement possible de réduire davantage ce chiffre de 117 millions de dollars. Les places sont rares aujourd'hui et plusieurs de ces hauts fonctionnaires se contenteraient d'un traitement considérablement plus réduit plutôt que d'avoir le ventre vide, ils accepteraient probablement une autre réduction d'appointements de 50 p. 100. Mais ce n'est pas là ce que je veux indiquer. Voici une entreprise dont le chiffre d'affaires s'est monté à 142 millions de dollars, l'an dernier; nous comptons qu'il accusera, cette année, une augmentation de 20 à 25 p. 100, et cependant nous versons moins de 1 p. 100 en appointements aux hauts fonctionnaires.

L'hon. M. MANION: Nullement, il s'agit simplement des hauts fonctionnaires aux appointements de plus de \$15,000 par année.

M. HANBURY: Nous versons moins de 1 p. 100 de nos revenus globaux aux chefs.

L'hon. M. MANION: Pas du tout, plusieurs chefs touchent des appointements annuels de moins de \$15,000.

M. HANBURY: C'est l'impression donnée au Comité.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas qu'il ait cette impression, je veux la rectifier.

M. HANBURY: J'ai demandé le renseignement. Nous devrions comparer le régime du réseau avec celui des autres chemins de fer de même catégorie.

L'hon. M. MANION: J'ai ici un renseignement sur les appointements des chefs des autres réseaux. Je l'emprunte au *Journal* de Wall Street. Je présume

done qu'il est exact, il s'applique à deux chemins de fer des Etats-Unis. Le trafic de ces réseaux soutient la comparaison avec celui du réseau national, je pense. Il en ressort que le président du *Norfolk Western Railway*, M. A. C. Needles, a un traitement de \$60,000, et que le vice-président du *Boston & Maine Railroad*, M. E. S. French, a un traitement de \$40,000.

M. HANBURY: Le ministre sera peut-être en mesure de nous dire le nombre de milles de voies ferrées que ces chemins de fer exploitent.

L'hon. M. MANION: Nous n'avons pas à nous occuper de l'étendue du réseau; ce sont les économies à réaliser qui comptent. Puis-je faire une observation à ce sujet? Je ne partage pas l'avis de M. Hanbury en ce qui regarde le parcours. Si un chemin de fer comme le National-Canadien essuie des pertes jusqu'au point de coûter quelque chose comme 60 millions de dollars à la population du Canada, ainsi que nous l'avons fait en ces dernières années...

M. GRAY: Et ajoutant constamment au chiffre de la dette publique.

L'hon. M. MANION: Les pertes se sont élevées à 112 millions de dollars, en 1931.

L'hon. M. EULER: Si vous supprimiez les chemins de fer existants sur le globe, vous auriez encore à faire face à un lourd déficit...

Un MEMBRE: L'ancienne entreprise ne serait pas encore libérée de ses obligations.

L'hon. M. MANION: Voici l'attitude que je prends,—et je diffère d'avis avec M. Hanbury parce que j'ai le droit d'avoir mon opinion,—lorsqu'un chemin de fer coûte au peuple canadien 56 millions de dollars par année rien que pour le service des intérêts, même si certains hauts fonctionnaires touchent des traitements plus bas, et je ne mets pas en doute que quelques-uns mériteraient d'être mieux rétribués, j'estime qu'il n'y a pas lieu de relever leurs appointements tant que le chemin de fer ne sera pas exploité sur un pied rémunérateur. D'habitude, les traitements des administrateurs d'une corporation d'affaires sont en proportion des recettes nettes de l'entreprise.

M. HANBURY: Pas du tout. Je ferai observer à M. Manion que peu importe qu'un chemin de fer soit exploité à perte ou autrement,—et d'après les renseignements qui nous sont fournis le réseau national n'a jamais été exploité à bénéfice,—ces hauts fonctionnaires doivent être rétribués non pas sur le pied des recettes qu'encaisse la compagnie de chemin de fer, mais au prorata de la valeur des services qu'ils rendent en concurrence avec les autres chemins de fer de la classe A.

L'hon. M. MANION: Vous pouvez adopter cette attitude.

Le PRÉSIDENT: Le comité a découvert, au cours de la dernière enquête, que certains hauts fonctionnaires du National-Canadien touchaient des traitements de \$60,000 par année et ne rendaient pas de services en retour.

M. GEARY: Supposons que le point de vue que soutient M. Hanbury soit juste; supposons que les fonctionnaires les mieux rémunérés ne touchent pas des traitements suffisants. Voilà la thèse soutenue par M. Hanbury.

M. HANBURY: Parfaitement.

L'hon. M. MANION: Voilà son point de vue.

M. GRAY: Où voulez-vous en venir, monsieur Geary?

M. GEARY: J'essaie d'élucider la question. Supposons que les fonctionnaires les mieux rétribués ne touchent pas des traitements suffisants?

M. HANBURY: Je soutiens que nous n'avons pas à nous enorgueillir de l'état qui nous est fourni concernant les traitements.

L'hon. M. MANION: C'est affaire d'opinion. Je crois qu'il y a lieu de nous enorgueillir.

M. MACMILLAN: Je crois que le juge Fullerton était à faire un exposé des dépenses de ces hauts fonctionnaires. Puis-je lui demander de répéter ces chiffres?

L'hon. M. FULLERTON: Les dépenses,—c'est-à-dire les dépenses personnelles,—s'élevaient antérieurement à \$51,461 et elles ont été abaissées à \$5,852.

M. MACMILLAN: Dois-je comprendre que le total des dépenses personnelles ne s'élève qu'à \$5,000?

L'hon. M. FULLERTON: Pour ces six fonctionnaires.

M. MACMILLAN: D'après les remarques qu'a faites mon ami, M. Hanbury, le chiffre de ces dépenses devrait être relevé. Ces dépenses, d'habitude s'élevaient à \$800,000.

Le PRÉSIDENT: Nous avons le cas d'un fonctionnaire de ce chemin de fer qui touchait un traitement annuel de \$60,000, tandis que ses dépenses égalaient presque la moitié de cette somme.

M. DUFF: Monsieur le président, il m'en coûte d'interrompre cette conversation, mais il me semble que nous faisons une bien piètre enquête après coup. Nous le faisons du reste depuis cinq ou six ans. Or, les cadavres ne sentent pas bon d'ordinaire. Je propose donc que nous procédions à l'expédition des affaires du ressort du Comité et à l'examen du rapport annuel pour l'année écoulée.

Le PRÉSIDENT: Pour ma part, monsieur Duff, je ne désire nullement retarder les délibérations du Comité.

M. DUFF: C'est là l'idée.

L'hon. M. MANION: En ce qui me concerne, je serai enchanté de m'en tenir aux faits de cette année; cependant, monsieur Duff, lorsque je suis attaqué ainsi que je l'ai été touchant certaines de ces questions, je dois répondre et c'est bien mon intention de le faire.

M. DUFF: Assurément; voilà ce que je ferais moi-même.

M. GRAY: Si vous vous absteniez de le faire, nous serions portés à croire qu'il y a quelque chose qui ne vas pas chez vous.

Sir EUGÈNE Fiset: Je désire savoir exactement le chiffre des dépenses d'exploitation entre Métapédia et Campbellton, depuis que la gare terminus a été abandonnée. J'aimerais à avoir le chiffre des dépenses par année depuis 1930, ainsi que les frais qu'occasionne présentement au réseau national le transfert du courrier de ces deux endroits. Que l'on me fournisse un état de ces dépenses plus tard et je serai satisfait.

Le PRÉSIDENT: Nous vous procurerons ces renseignements, général.

M. CANTLEY: Je désire poser une question au président du conseil ou à monsieur Hungerford. Combien avez-vous d'officiers surveillants dans les Provinces Maritimes, à l'heure actuelle?

M. HUNGERFORD: La classification des fonctionnaires de cette catégorie est plutôt imprécise. J'ignore jusqu'à quelle limite vous désirez aller. Un chef de voie est-il un fonctionnaire-inspecteur ou non?

M. CANTLEY: Non.

M. HUNGERFORD: Où établiriez-vous la ligne de démarcation?

M. CANTLEY: Je veux parler des inspecteurs ambulants et je crois que vous en avez deux fois plus qu'il n'en faut dans les Provinces Maritimes. Et maintenant j'ai un autre point à soulever relativement à cette question. Un certain nombre d'agents de police ont été révoqués de leurs fonctions dans les provinces Maritimes et il y a eu une série de vols—on a enfoncé les portes des gares de chemins de fer et des wagons. Je propose donc de renvoyer du service la moitié des inspecteurs ambulants et qu'on augmente le personnel des agents de police.

M. HUNGERFORD: Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit, à savoir que notre organisation ressemble de très près à celle des autres chemins de fer comparativement de même importance et exploités dans de pareilles conditions; nous estimons que le personnel de fonctionnaires que nous avons actuellement est bien à la hauteur de ses fonctions.

M. DUFF: Au cours de la dernière année, avez-vous diminué le nombre des fonctionnaires dans les provinces Maritimes?

M. HUNGERFORD: Oui, le personnel a été quelque peu diminué, au cours des trois ou quatre dernières années.

M. CANTLEY: J'aimerais à ce que vous examiniez la question de nouveau. J'ai lieu de croire qu'en dernier ressort vous en viendrez à voir pour ainsi dire du même œil que moi. Voilà tout ce que j'ai à dire touchant cette question. En passant, auriez-vous l'obligeance de me fournir d'ici à quelques jours un mémoire donnant le nombre de wagons hors de service que vous avez sur le réseau et de quel modèle ils sont ainsi que le nombre de locomotives qui sont dans le même cas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MCGIBBON: M. Hungerford, c'est peut-être la curiosité qui me porte à vous poser cette question: Pouvez-vous nous donner une idée approximative de la valeur du réseau national, en vous basant sur l'évaluation actuelle?

M. GEARY: En partant de quel principe—la valeur de remplacement ou le prix coûtant?

M. HUNGERFORD: Voici, à mon sens, la meilleure réponse que je puisse faire à cette question: Sur les instances de la Commission interfédérale du commerce, les chemins de fer des Etats-Unis ont tenté de savoir depuis plusieurs années quelle est au juste leur valeur, mais ils ne sont pas encore arrivés à aucune conclusion. Tout dépend du principe que l'on adopte. On peut se placer au point de vue recettes; peut-être aussi au point de vue placement ou encore à plusieurs points de vue différents.

M. MCGIBBON: Voici l'idée qui m'est venue. Un jour, ici même, monsieur Nicholson, le représentant d'Algoma, s'est informé auprès de feu sir Henry Thornton si une évaluation de \$60,000 par mille du réseau national, à titre d'entreprise en pleine activité, serait raisonnable et sir Henry répondit qu'il le croyait. La somme totale représenterait à peu près la dette que nous devons à l'Etat.

M. NICHOLSON: \$65,000.

M. MCGIBBON: Cette somme représenterait à peu près ce que nous devons au public. Convenez-vous que ce chiffre est raisonnable. Je ne tiens pas à ce que vous répondiez si vous ne le jugez pas à propos.

M. GEARY: Je voudrais bien savoir de M. Hungerford si une compagnie de chemin de fer, qui est évaluée à titre d'entreprise en pleine activité, mais qui ne donne pas de bénéfices, peut valoir \$60,000 par mille de voie ferrée?

M. MCGIBBON: Nous avons foi en l'avenir, assurément.

M. GEARY: En assimilant le réseau à une entreprise en pleine activité et l'évaluant au point de vue des recettes, vaut-il \$60,000 du mille?

M. MCGIBBON: Feriez-vous l'acquisition d'une entreprise manufacturière qui ne rapporte aucun bénéfice? A titre d'entreprise en pleine activité, il peut se faire que le réseau national ne vaille rien.

L'hon. M. EULER: Mais, il peut valoir quelque chose d'ici à une couple d'années.

M. GEARY: Sans doute. Je ne crois pas qu'il soit évalué du tout, à titre d'entreprise en activité.

Sir EUGÈNE Fiset: A titre d'entreprise en activité, il vaut un dollar.

M. GEARY: N'est-il pas vrai que l'une des nouvelles voies ferrées du Grand-Tronc était évaluée à rien du tout, au point de vue du prix de remplacement, moins les frais de dépréciation?

M. HUNGERFORD: Je ne sais pas à quelle entreprise vous faites allusion.

M. GEARY: A l'arbitrage.

M. GRAY: En tout cas, voilà tout ce que les actionnaires ont obtenu.

L'hon. M. EULER: A un moment donné, nous avons payé 10 millions de dollars pour quelque chose qui ne valait rien, au dire d'une commission.

L'hon. M. MANION: Et les Anglais croient que nous les avons floutés de la totalité de cette somme.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avancions guère en ce qui regarde l'examen de ce rapport. Je voudrais bien que nous allions un peu plus vite.

M. GEARY: Nous sommes rendus à la page 4.

L'hon. M. EULER: Puis-je poser une question: Il y a une sorte de rapport sommaire par M. Hungerford à la page 7. Devons-nous discuter les détails contenus sous les divers chefs ou est-ce que nous attendrons pour le faire que nous discutons le rapport en détail,—c'est-à-dire le bilan,—un peu plus tard?

Le PRÉSIDENT: Nous sauverions peut-être du temps si nous abordions l'examen du sommaire. Cela m'est bien égal, mais nos délibérations ont été plutôt décousues.

L'hon. M. EULER: Par exemple, si vous décidiez de discuter ce sommaire, j'ai une question à poser relativement aux frais d'exploitation du réseau.

M. MCGIBBON: Avant de passer à une autre question. A trois ou quatre reprises différentes, j'ai tenté d'obtenir une réponse à cette question-ci: A la page 6, je relève une inscription ainsi libellée: "Le coût des additions et, des améliorations faites en 1933 s'élève à \$952,995.91." Est-ce là la somme totale déboursée pour dépréciation suivant l'expression que vous employez?

M. HUNGERFORD: Du tout; il ne s'agit pas du montant total.

M. MCGIBBON: Quel a été le montant global?

M. FAIRWEATHER: Les détails sont inscrits à la page 17: \$2,950,000 en chiffres ronds déboursés pour la voie et il y avait un crédit net de \$2,625,000 pour le matériel qui représente les achats,—soit une différence de \$2,100,000 et un retranchement dû au retrait de \$4,000,000.

M. MCGIBBON: Formant un total de combien?

M. FAIRWEATHER: Formant un total du chiffre indiqué. Il y a eu environ 3 millions de dollars en chiffres ronds déboursés pour les travaux de la voie à compte du capital et nous avons dépensé environ 2 millions de dollars pour du nouveau matériel ou améliorations au matériel; de plus, nous avons retranché du compte de capital de premier établissement du matériel \$4,700,000 pour matériel retiré du service.

M. MCGIBBON: J'ai tenté d'obtenir le montant approximatif qui est remis dans l'entreprise au lieu des frais de dépréciation.

M. FAIRWEATHER: De fait, ce bilan signifie que nous avons augmenté de \$900,000, dans le cours de l'année, notre capital net de premier établissement en ce qui regarde la voie et le matériel.

M. FRASER: Dans le même état, je remarque qu'à l'article: "Travaux au terminus de Montréal, chapitre 12, 1929", nous avons dépensé la somme de \$244,664.39, au cours de l'année dernière. Quelle est la situation en ce qui regarde le terminus de Montréal, à l'heure actuelle? Quel est le total des sommes qui ont été déboursées de ce chef et quelle nécessité y avait-il de dépenser cette somme de \$244,000, cette année; qu'a-t-on l'intention de faire l'année prochaine?

M. HUNGERFORD: La dépense de l'année dernière s'explique du fait qu'il a fallu verser le prix de certains terrains qui ont été acquis. Nous n'avons pas fait exécuter de travaux.

M. FRASER: A venir jusqu'aujourd'hui, quel est le total des sommes qui ont été déboursées pour les travaux du terminus?

L'hon. M. MANION: Environ 16 millions de dollars.

M. HUNGERFORD: \$16,381,000.

M. FRASER: A-t-on projeté de faire d'autres dépenses durant l'année courante?

M. HUNGERFORD: Oui; une faible somme sera déboursée pour l'achat de terrains.

Sir EUGÈNE Fiset: A la page 17, je relève l'article suivant: "Hôtels, \$610,968.36". Pouvons-nous obtenir quelques explications quant aux détails de cette dépense à compte du capital?

L'hon. M. MANION: Cet article a trait à l'hôtel de Vancouver.

M. GRAY: Les hôtels en général.

M. HUNGERFORD: La totalité de cette somme pour ainsi dire a été déboursée pour l'hôtel de Vancouver; il s'agit d'entreprises qui avaient été antérieurement adjugées.

L'hon. M. MANION: C'est ce que j'ai dit tout à l'heure.

M. FRASER: L'entreprise est-elle terminée?

M. HUNGERFORD: Pas encore. Certaines entreprises sont sur le point d'être parachevées.

M. FRASER: A-t-on l'intention de les terminer dans le cours de l'année?

M. HUNGERFORD: Un certain nombre.

L'hon. M. EULER: Il me répugnè d'interrompre, mais je crois que si nous examinions le bilan et les autres comptes, article par article, nous ferions plus de progrès.

M. GEARY: Oui, c'est exacte. Nous aurons tous ces détails au fur et à mesure que nous aborderons l'examen des comptes séparés.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes actuellement à la discussion des tiem inscrits à la page 17.

M. HANBURY: Sous le titre: dépenses à compte de capital, je relève un item ainsi libellé: "500 wagons à charbon (gondoles) de 70 tonnes", achetés dans le cours de l'année écoulée. Ce nouveau matériel était-il nécessaire pour le réseau à cette époque? Si j'ai bien compris, vous aviez un matériel considérable qui n'était pas utilisé antérieurement à cet achat.

M. HUNGERFORD: Non pas. Il s'agit de wagons à charbon et nous étions courts de ce genre de wagons à cette époque particulière.

M. GRAY: A quel date avez-vous fait ces achats l'année dernière — est-ce dans le cours de 1933?

M. HUNGERFORD: A différentes époques, au cours des derniers dix-huit mois ou plus, nous avons été courts de wagons à charbon.

M. GEARY: Pour quelle raison donnez-vous ce nom *gondolas*, à ces wagons — wagons hausses?

M. HUNGERFORD: C est leur nom; il s'agit d'une de ces expressions en usage dans les milieux ferroviaires depuis fort longtemps.

M. GEARY: Je me suis demandé si cette appellation a quelque rapport avec un nom d'homme ou si ce wagon ressemble au modèle bien connu?

M. HUNGERFORD: Du tout; c'est un wagon plat entouré de tous côtés.

M. GEARY: Ce wagon n'est pas dirigé par un homme muni d'une perche, par exemple.

Un MEMBRE: Et d'une guitare.

M. HUNGERFORD: Ce wagon a une forme inclinée à l'avant et à l'arrière.

M. GEARY: Que dites-vous du bilan résumé à la page 8?

Le PRÉSIDENT: A la page 8, bilan résumé, nous relevons le titre: "Actif". Quelqu'un désire-t-il poser des questions au sujet des placements? C'est parfait; nous allons passer à l'examen de l'article suivant intitulé: "Disponibilités". A-t-on quelques questions à poser à cet égard?

L'hon. M. EULER: En quoi consiste l'item compris sous le titre: "Propriétés tangibles diverses, \$60,000,000"? Cet item ne désigne pas des sommes placées dans la voie et le matériel, n'est-ce pas? Ou est-ce qu'il s'agit d'édifices?

M. HUNGERFORD: Il concerne surtout les hôtels.

L'hon. M. EULER: Est-ce qu'il comprend les navires? Il s'agirait des navires de l'ouest.

L'hon. M. MANION: J'ai la liste par devers moi et je crois qu'elle est exacte; je l'ai eu des chemins de fer. Voici: Hôtels, \$34,000,000; hôtel Scribe, France, \$2,600,000; *Grand Trunk Western*, \$2,100,000; immeuble du *Canadian Northern*, \$4,000,000; *Rail and River Coal Company*, \$4,800,000; cale-sèche de Prince-Rupert, \$2,800,000; *Canadian Northern Land Department*, \$2,000,000; *Grand Trunk Western Land Company*, \$3,000,000.

Le PRÉSIDENT: Avons-nous encore quelque intérêt dans l'hôtel Scribe? Je croyais que c'était fini.

L'hon. M. EULER: Nous en sommes encore propriétaires.

M. GRAY: Quelle est la situation du Vermont-Central?

M. HUNGERFORD: Ce chemin de fer est entièrement la propriété du National-Canadien.

M. GEARY: Diffère-t-il du *Grand Trunk Western*? Le docteur a indiqué le *Grand Trunk Western* comme actif distinct.

L'hon. M. MANION: Il ne s'agissait pas du chemin de fer, mais de quelque autre chose. Le *Grand Trunk Western* vaut plus que cela. La compagnie des terres a une valeur de 3 millions de dollars, mais sa valeur est inscrite ici à 2 millions seulement. Il y a deux compagnies des terres.

L'hon. M. EULER: Que voulez-vous dire par l'article libellé: "Placements dans des compagnies affiliées, \$31,000,000"?

M. GEARY: Le Chicago and Grand Trunk est-il la propriété du réseau national?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: On l'appelle le *Grand Trunk Western*; vous le constaterez en vous reportant à la page 23.

L'hon. M. EULER: "Autres éléments d'actif différés, 7 millions de dollars". Je ferai observer en passant que je n'ai pas encore reçu de réponse à ma question concernant les compagnies affiliées.

L'hon. M. MANION: Vous la trouverez à la page 24

M. MACMILLAN: Quels sont ceux qui constituent la *Canadian Airways Limited*? Le National-Canadien est-il financièrement intéressé dans cette entreprise?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. MANION: \$250,000.

M. MCGIBBON: Le Pacifique-Canadien est-il aussi intéressé?

L'hon. M. MANION: Oui.

M. MCGIBBON: Quels sont les autres actionnaires de la compagnie?

L'hon. M. MANION: Le principal actionnaire est James Richardson, de Winnipeg; il y en a aussi quelques autres.

M. MCGIBBON: Quels sont ceux qui constituent le conseil d'administration?

L'hon. M. MANION: M. Beatty représente le Pacifique-Canadien et M. Hungerford le réseau national. M. Richardson occupe les fonctions de président, et si j'ai bien compris, c'est lui qui, à l'origine, a fourni le plus gros du capital placé dans l'entreprise.

M. GRAY: A-t-on fait des dépenses de premier établissement dans le cours de l'année 1933?

M. HUNGERFORD: Non.

L'hon. M. EULER: Sommes-nous représentés dans les conseils d'administration de toutes ces compagnies?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. GEARY: Ces placements dans les compagnies affiliées figurent-ils au pair? En ce qui régarde le nombre d'actions détenues par le réseau national figurent-elles au pair. Je me reporte à la 2e colonne, page 23 où je relève l'inscription suivante: "Montant appartenant au réseau national et montant impayé". Ces valeurs figurent-elles au pair?

M. HUNGERFORD: Au pair de revient.

M. GEARY: La valeur portée aux livres est de 6 millions de dollars tandis que le prix de revient est établi à 5 millions de dollars.

M. HUNGERFORD: C'est-à-dire le prix d'achat qu'a versé la compagnie.

L'hon. M. MANION: Le montant impayé n'a rien à faire avec le National-Canadien.

M. GEARY: Je le sais.

M. HUNGERFORD: La valeur portée aux livres est établie à \$6,100,000.

M. GEARY: Je suppose que la différence entre \$6,100,000 et \$5,200,000 représenterait l'écart qui s'explique par certaines actions dont la valeur n'est pas donnée.

L'hon. M. EULER: Existe-t-il quelque règle d'application générale pour désigner les membres des conseils d'administration qui représentent le réseau national?

M. HUNGERFORD: Ils sont nommés par les régisseurs.

L'hon. M. EULER: Je désire poser une autre question qui est pertinente à mon avis, étant donné les critiques que nous avons entendues par les années passées. Le représentant des chemins de fer Nationaux du Canada qui fait partie de ces conseils d'administration touche-t-il un traitement?

M. HUNGERFORD: Non.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, je crois qu'il devrait être rémunéré. Il ne s'ensuit pas nécessairement que la rémunération devrait aller à l'individu; cependant, si le directeur rend des services à cette compagnie affiliée, je ne vois pas pourquoi il rendrait ces services gratuitement, tandis que les autres membres du conseil d'administration sont rémunérés; dans ce cas, est-ce que ces appointements ne pourraient pas être versés au compte des recettes du réseau national?

Le PRÉSIDENT: Vous supposez que les autres administrateurs sont rémunérés?

L'hon. M. EULER: Parfaitement.

Le PRÉSIDENT: S'il en est ainsi, le directeur qui représente le réseau national devrait toucher sa part de rémunération, laquelle serait encaissée par les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HUNGERFORD: Voilà exactement comme les choses se passent dans les filiales où le National-Canadien détient la totalité des actions. On ne verse pas d'appointements fixes, mais les hauts fonctionnaires qui font partie des conseils d'administration des compagnies dont les actions sont détenues respectivement par le réseau national et par d'autres capitalistes touchent les rémunérations attribuées aux administrateurs, lesquelles sont remises à la compagnie.

M. MACMILLAN: Est-ce la coutume qui a toujours été suivie?

M. HUNGERFORD: Depuis 1932.

M. HANBURY: Le capital de la *Canadian Airways* a-t-il été conservé intact ou la compagnie a-t-elle subi des pertes?

M. HUNGERFORD: La compagnie a traversé des temps difficiles.

M. HANBURY: Ces éléments d'actif sont-ils entrés au pair dans les livres?

M. HUNGERFORD: Ils sont inscrits à la valeur portée aux livres.

L'hon. M. EULER: La valeur portée aux livres représente-t-elle en réalité la véritable valeur?

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser concernant le bilan consolidé dans la colonne de l'actif?

M. MCGIBBON: Quel est cet item intitulé: *Public Markets Limited*, \$1,100,000?"

M. HUNGERFORD: *Market Garden Ltd.*? Ce montant représente la somme déboursée pour l'acquisition de terrains afin d'agrandir les parcs de chemins de fer, à Winnipeg. Toutes les transactions ont été effectuées sous le nom de cette compagnie afin qu'il ne résultât aucun ennui de ce chef.

M. GEARY: Vous estimez à environ la moitié de cette somme vos placements dans les installations de tête de ligne à Toronto et tous ces travaux sont financés par voie d'une émission d'obligations?

M. HUNGERFORD: Oui. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien détiennent respectivement une moitié des installations de têtes de lignes à Toronto.

M. GEARY: Et vous détenez des obligations pour votre part d'intérêts et n'exigez que de légers frais pour les avances que vous avez consenties.

M. FRASER: Quel est le chiffre de la réduction des matériaux et fournitures, à la page 8? Il s'agit d'une somme de \$28,542,000. De combien a-t-on réduit ce montant dans le cours de l'année?

M. HUNGERFORD: Comparez-vous ces chiffres avec ceux de 1931 ou de 1932? La diminution s'élève à 6 millions de dollars comparativement à 1932.

M. FRASER: Est-ce que cela représente une diminution des frais d'inventaire ou une réduction des matériaux?

M. HUNGERFORD: Une réduction des matériaux et des frais d'inventaire.

M. GEARY: Est-ce que le bilan fait voir les détails?

M. MCGIBBON: Voulez-vous m'excuser, monsieur le président? Je le regrette, mais je dois m'absenter.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. HANBURY: Avez-vous passé la page 8, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Non; nous en sommes encore à l'examen de ce chapitre du bilan.

M. HANBURY: Je relève, je crois, au bas de la page, escompte sur la dette consolidée, \$14,000,000.

L'hon. M. MANION: On m'informe qu'il s'agit d'une perte sur la vente des valeurs.

L'hon. M. EULER: Cette somme est inscrite à l'actif.

M. GEARY: Je vois cela; c'est embrouillé.

L'hon. M. EULER: D'habitude, une perte n'est pas portée à l'actif.

M. FRASER: On croirait volontiers que cette somme devrait être inscrite à l'autre page, au chapitre du passif.

M. GEARY: Il serait préférable, je crois, de faire venir le comptable, pour avoir des explications; l'affaire est plutôt embrouillée.

M. HANBURY: Nous pourrions obtenir ces renseignements plus tard.

M. GEARY: Il existe beaucoup de différence entre un paiement au comptant et une dette à longue échéance.

M. HANBURY: Au chapitre du passif, je relève un item intitulé: Réserves d'assurances C.M.R. Le National-Canadien supporte-t-il toutes ses propres assurances?

M. LABELLE: Sauf les assurances contre la responsabilité publique et sur les navires à vapeur.

M. HANBURY: Je constate que vous avez une somme globale de plus de 11 millions de dollars; est-ce que cela ne constitue pas une très forte réserve d'assurances?

M. LABELLE: A titre d'exemple, cette réserve augmente tous les ans.

M. HANBURY: Voici où je veux en venir: Est-il nécessaire de continuer à accroître ainsi le chiffre de ces réserves d'assurances? Vous avez des réserves suffisantes pour le présent.

M. LABELLE: Plus nous augmenterons nos réserves, moins nous avons de primes d'assurance à acquitter au bénéfice des compagnies étrangères.

L'hon. M. EULER: Vous avez là du capital-actions détenu par le gouvernement fédéral; auriez-vous l'idée d'y inclure les actions que détiennent les Chemins de fer nationaux du Canada dans l'entreprise autrefois désignée sous le nom du *Toronto Suburban*—c'est-à-dire l'ancienne ligne de Guelph?

L'hon. M. MANION: Puis-je faire une observation relativement à cette question des assurances? Si j'ai bien compris,—je puis me tromper, mais on peut me reprendre,—maintenant que vous avez cette somme de près de 12 millions de dollars dans vos réserves d'assurances, n'est-il pas vrai que vous payez beaucoup moins à l'heure actuelle sous forme de primes d'assurance?

M. HUNGERFORD: C'est parfaitement exact; nous avons annulé les primes dans un grand nombre de cas.

M. GRAY: Ce fonds d'assurance pourra graduellement se suffire à lui-même; est-ce là l'idée?

M. HUNGERFORD: En réalité, c'est ce qui se produit.

Sir EUGÈNE Fiset: On nous a dit ici même, il y a quelques années, que la limite de cette somme qui était censée être mise de côté n'excéderait pas 10 millions de dollars. Et je pose la question: Maintenant que cette réserve dépasse le chiffre de 11 millions de dollars, a-t-on l'intention de l'accroître encore.

M. HUNGERFORD: Je ne me rappelle pas que cette promesse ait été faite, mais nous avons annulé nombre de primes. Je le répète, les revenus provenant des valeurs qui constituent ce fonds d'assurance sont plus que suffisants pour rembourser nos pertes. Un jour viendra peut-être où nous subirons des pertes sérieuses et il peut arriver que nous ayons besoin de ces sommes.

M. GRAY: Le système a fonctionné assez bien, semble-t-il, et je suppose que cela n'importe guère que les réserves d'assurance soient augmentées au delà du chiffre de 11 millions de dollars ou que ces sommes soient versées aux comptes d'exploitation.

M. HUNGERFORD: Et cela ne constitue nullement un fardeau sur les frais d'exploitation puisque les revenus provenant de ces valeurs compensent les pertes.

M. GRAY: Ces placements sont représentés par de bonnes valeurs?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. GEARY: Tout crédit, qui est porté d'année en année à votre compte de revenu, est versé à votre compte général. Or, que faites-vous du surplus?

M. HUNGERFORD: Il est versé au fonds des assurances.

M. GEARY: Vous ne le versez pas au compte général; l'on achète plus de valeurs qui augmentent le chiffre de ce compte.

M. MORROW: Il augmente tous les ans.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser relativement à cette page du bilan?

L'hon. M. EULER: A la balance des profits et pertes, je constate un déficit de \$748,000,000; il s'agit, n'est-ce pas du total des déficits accumulés depuis le commencement et il comprend l'item auquel j'ai fait allusion tout à l'heure, lequel est chargé en réalité à la dette consolidée du Dominion du Canada?

L'hon. M. MANION: Ce total ne comprend pas les déficits des deux dernières années, monsieur Euler. J'ajouterai un mot afin de clarifier la situation et l'on pourra me reprendre si je fais erreur; cependant, je crois que j'ai raison sur ce point—nous avons débité les intérêts dans les livres.

M. HANBURY: Quels livres?

L'hon. M. MANION: Les livres du réseau national concernant les intérêts sur les sommes avancées en espèces, soit \$661,000,000. Cependant, vous observerez qu'il n'y a pas de frais d'intérêt en regard de l'article suivant: Dépenses du Dominion pour les chemins de fer de l'Etat, \$387,000,000; l'on n'a jamais réclamé d'intérêts sur cette somme, quoiqu'elle constitue une obligation imputable sur le revenu consolidé. Le seul article sur lequel on demande les intérêts dans les livres, ce sont les sommes avancées en espèces.

M. HANBURY: Vous dites que les intérêts ont été réclamés; n'avez-vous pas voulu dire qu'ils ont été crédités dans les livres de la compagnie de chemin de fer—n'a-t-on pas inscrit ces sommes au crédit du gouvernement fédéral?

L'hon. M. MANION: Elles sont inscrites ici à titre de dette; elles apparaissent dans les livres de la compagnie de chemin de fer comme une dette.

M. HANBURY: Elles sont créditées au Gouvernement du Dominion.

L'hon. M. MANION: Il y a dans les livres un item de \$420,000,000.

L'hon. M. EULER: Porté comme actif non productif de l'Etat.

L'hon. M. MANION: M. Roberts a expliqué tout cela, hier.

M. GEARY: Je me demande si le comptable pourrait nous expliquer cet article de manière que nous soyons en mesure de le comprendre et nous démontrer pour quelle raison un déficit dans la balance des profits et pertes est utilisé aux fins de réduire le chiffre du passif dans ce bilan général. C'est ainsi qu'il faut faire, je le sais, mais ce système a fait surgir un malentendu à la Chambre, l'année dernière—de fait; au bas de la page 9, vous vous rendez compte que la balance des profits et pertes se solde par un déficit. Le profane inclinerait à croire qu'un déficit dans la balance des profits et pertes doit être inscrit au compte du passif et non pas de l'actif. Je désire que le comptable s'applique à nous expliquer cela, car, je ne crois pas que la chose soit très claire. Il s'agit tout simplement d'une question de comptabilité, mais je ne crois pas qu'elle soit bien comprise. Il s'agit d'une situation qui ne saurait exister en ce qui regarde une entreprise industrielle solvable. Ces sommes sont inscrites là apparemment afin d'établir l'équilibre entre l'actif et le passif; l'actif se trouve diminué d'autant.

L'hon. M. MANION: Si vous continuez à accuser des déficits, votre actif disparaîtra graduellement.

M. GEARY: S'il ne s'agit que d'une inscription dans les livres, je m'explique la chose. Je veux tout simplement des explications de manière que nous comprenions cette méthode de comptabilité.

L'hon. M. MANION: Je crois que la demande de M. Geary est à propos.

M. GEARY: Pourquoi réduisez-vous le chiffre de votre passif?

M. COOPER: En premier lieu, je répondrai que nous utilisons la formule de classement qui est en usage sur tous les chemins de fer des Etats-Unis.

M. GEARY: Vous voulez dire la Commission du commerce entre Etat.

M. COOPER: C'est là une de leurs exigences qu'une balance de débit doit être représentée comme une réduction du côté du passif sur le bilan. En tout cas, elle ne saurait être considérée comme un élément d'actif. Vous ne sauriez justement dire qu'il s'agit d'un élément d'actif qui doit être inscrit dans l'autre colonne du bilan, n'est-ce pas?

M. GEARY: Vous ne le pourriez pas, mais, cela pourrait avoir le même résultat.

M. COOPER: En théorie, je crois que le déficit lui-même devrait être considéré comme une réduction de la part d'intérêt des actionnaires, ainsi qu'elle est établie ci-dessus. Dans le cas qui nous occupe, la part d'intérêt est représentée par les actions que détient le Gouvernement et par les prêts remboursables à l'Etat. La somme brute remboursable au Gouvernement devrait donc être diminuée en proportion du chiffre du déficit d'exploitation que la compagnie a dû accuser.

M. GEARY: Et le capital est diminué d'autant.

M. COOPER: Oui. Actuellement, monsieur Geary, il est d'usage assez courant de déduire directement un déficit du capital des actionnaires sur le bilan général. On suit cette méthode pour les fins de l'uniformité.

L'hon. M. EULER: Ne croyez-vous pas que le public en général aurait une conception plus claire de ce que cela signifie si, au lieu d'inscrire cette somme comme déficit, vous la représentiez comme un excédent du passif sur l'actif; car, en somme, le but visé par un bilan des profits et pertes, c'est d'établir une balance, ainsi que le mot l'indique. Si vous aviez un surplus, vous l'incririez de l'autre côté du bilan puisqu'il s'agirait d'un excédent de l'actif sur le passif. Dans le cas du déficit en discussion, il s'agit d'un excédent du passif sur l'actif. Cette méthode établit tout simplement une balance.

M. HANBURY: Dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'une soustraction au lieu d'une addition à l'ensemble de la capitalisation.

M. COOPER: D'ordinaire, ce montant serait crédité à l'actionnaire et elle serait convenablement inscrite de ce côté-ci du bilan. Dans notre cas, il s'agit d'une quantité en moins, mais elle est justement inscrite.

Sir EUGÈNE FISET: En d'autres termes, cela paraît bien sur le papier.

M. COOPER: Voici ce que nous devrions faire: Il faudrait additionner le capital-actions avec les prêts remboursables au Gouvernement et soustraire de la somme brute le montant de la diminution du capital représentée par le déficit.

M. GEARY: De sorte que si ce bilan était préparé en suivant cette méthode, le capital devrait être diminué de ce montant?

Réponse: C'est bien cela.

M. GEARY: Alors, vous n'êtes pas insolvable, mais vous n'arrivez pas tout à fait à boucler votre budget.

M. COOPER: Nous ne sommes pas insolvable tant que le Gouvernement continue à nous fournir des fonds.

M. HANBURY: Afin d'élucider parfaitement la question, voulez-vous dire si le passif total des chemins de fer Nationaux serait de \$2,366,000,000 plus une perte de \$743,000,000 ou moins une pert de \$743,000,000.

L'hon. M. MANION: Cette somme devrait être ajoutée au passif.

L'hon. M. EULER: Nullement.

L'hon. M. MANION: Oh oui; c'est bien cela. Puis-je faire observer que si vous additionnez ces sommes vous-mêmes, vous vous en rendrez compte; retranchez cette somme de \$743,000,000 du total et vous constaterez que les chiffres s'élèvent jusqu'à plus de \$3,000,000,000.

M. HANBURY: Le passif forme un grand total de plus de \$3,000,000,000?

M. SMART: Puis-je donner ma version, maintenant? Cette somme de \$743,000,000 inscrite au passif représente les déficits; cependant, nous ne considérons pas ces déficits comme une dette dans le sens qu'elle est soustraite n'importe où; car, ces déficits ne seront évidemment jamais remboursés.

M. GEARY: Dans ce cas, quand bien même tout votre actif y passerait, vous seriez encore courts de \$743,000,000 pour rembourser toutes vos dettes.

Sir EUGÈNE Fiset: D'après votre nouveau système de finances, certaines sommes provenant des fonds du revenu consolidé sont avancées au réseau national; est-ce que l'on tient compte ici des frais d'intérêts?

M. COOPER: Nous n'en tenons pas compte pour ce qui est des deux dernières années.

M. HANBURY: Puis-je vous faire observer, monsieur le président, que plusieurs membres du comité désirent prendre part à un déjeuner, qui aura lieu à une heure, en l'honneur du prochain premier ministre de la province d'Ontario? Nous vous serions reconnaissants si vous vouliez bien tenir compte de cette circonstance.

M. STEWART: J'ignorais que M. Henry fût à Ottawa; personne d'autre n'a la moindre chance d'occuper cette situation.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai nullement l'intention de vous priver du plaisir de participer à un déjeuner; nous allons ajourner immédiatement.

Sir EUGÈNE Fiset: En attendant; ne pourrions-nous pas adopter le bilan?

Le PRÉSIDENT: Nous n'aurions pas le temps, car, il ne nous reste que 10 ou 15 minutes de séance; nous devons avoir une autre réunion du Comité. Je crois que nous pourrions la tenir demain et nous tenterons de terminer cette affaire.

M. HANBURY: Ne pourrions-nous pas obtenir la permission de siéger cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas la permission de la Chambre et je ne crois pas que nous puissions le faire.

L'hon. M. EULER: J'ai une proposition à faire: J'ignore si les membres du Comité ont étudié le rapport des vérificateurs; pour ma part, je ne l'ai pas examiné attentivement, mais il renferme des renseignements très intéressants, surtout à partir de la page 28 et sur plusieurs pages qui suivent. Cette partie du rapport a trait à la question à la notion erronée de la part du public quant aux chemins de fer de l'Etat et les vérificateurs exposent exactement ce qu'ils entendent par là. Nous devrions discuter cet aspect du problème à mon avis; or, si les membres du Comité avaient l'occasion d'étudier le rapport, nous serions probablement en mesure de débattre la question d'une façon plus intelligente à quelque autre réunion du Comité. Mes collègues ont peut-être étudié le rapport déjà.

M. FRASER: C'est là le nœud de la question.

L'hon. M. EULER: Le vérificateur fait des recommandations qu'il faudra examiner très minutieusement selon moi, car, nous pourrions peut-être les incorporer dans le rapport que nous soumettons à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Quand le Comité désire-t-il se réunir de nouveau?

M. GEARY: Je propose que vous demandiez à la Chambre, à trois heures, la permission de siéger de nouveau à quatre heures.

Sir EUGÈNE FISET: Le Comité ne sera pas en mesure de faire cela; il faut un avis pour qu'une motion de cette nature soit adoptée le jour même où elle est proposée.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas pouvoir le faire; j'aurais dû proposer cette motion hier.

M. FRASER: Je propose que le Comité se réunisse à onze heures demain.

L'hon. M. EULER: Je suis d'avis, monsieur le président, que vous demandiez la permission pour que le Comité siège en n'importe quel temps, lorsque la Chambre est en séance; il y a lieu de croire que nous pourrions continuer nos séances la semaine prochaine. Dans ce cas, le Comité pourrait siéger pendant que la Chambre est en séance, du moment que vous aurez obtenu la permission.

L'hon. M. MANION: Parfaitement; du consentement unanime de la Chambre, je suppose que nous pourrions obtenir la permission de siéger cet après-midi. Si nous obtenons le consentement unanime est-ce le désir du Comité que nous réunissions cet après-midi?

Des MEMBRES: Très bien, très bien.

Le Comité se sépare à une heure moins le quart pour se réunir de nouveau aujourd'hui à quatre heures, pourvu que la Chambre l'y autorise.

Le Comité reprend sa séance à quatre heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, remettons-nous à l'œuvre.

L'hon. M. MANION: Avant d'aborder l'ordre du jour,—et je n'ai pas l'intention de soulever une discussion d'ordre politique sous quelque forme que ce soit...

M. GRAY: Allez.

L'hon. M. MANION: Ce matin, je n'avais pas par devers moi une déclaration que M. Hungerford a communiquée aux journaux hors ma connaissance, alors que nous discutons des économies à réaliser et que j'ai citée à la Chambre des communes, à une couple de reprises différentes; je désire faire consigner cette déclaration au procès-verbal à l'encontre des observations que M. Gray a faites ce matin et que j'ai contredites. Il s'agit d'une interview que M. Hungerford a donnée à M. Paul Reading lequel, à son tour, l'a publiée dans les colonnes de l'*Ottawa Citizen* du 4 septembre 1932. Voici le texte des déclarations de M. Hungerford:

“La pratique de l'économie en matière de chemins de fer, fait-il observer, est chose progressive. Elle comporte une amélioration soutenue de la valeur des services. Ce que l'on attend peut-être de mieux à la suite de l'amélioration apportée récemment, c'est que, en 1928, année par excellence, le National-Canadien ayant accusé des recettes nettes d'exploitation de 56 millions de dollars en chiffres ronds, le réseau pourrait accuser un revenu de plus de 75 millions avec le même volume de trafic qu'en 1928”.

Et maintenant, cette déclaration fut communiquée à M. Paul Reading et je l'ai lue dans les journaux ainsi qu'un lecteur ordinaire; j'ignorais que cette déclaration avait été communiquée aux journaux. Depuis que nous avons eu cette discussion, je désirais faire consigner au compte rendu des délibérations les paroles de M. Hungerford; je ne crois pas qu'il les niera, car, elles se trouvent textuellement dans la déclaration qu'il a communiquée aux journaux; je puis vous procurer le texte original, si vous le désirez.

M. HANBURY: Ces calculs sont-ils fondés sur la diminution des salaires, sur la baisse du prix des matériaux, sur l'amélioration de la valeur des services ou sur quelque autre facteur?

L'hon. M. MANION: Je ne désire nullement discuter cet aspect de la question; cependant, M. Hungerford déclare tout simplement que le réseau, tel qu'il est présentement organisé, pourrait accuser des recettes nettes de 75 millions de dollars. Cela ferait une augmentation de 19 millions dans les recettes par suite des économies à réaliser. Je suppose qu'il faudrait effectuer certaines des réformes que préconise mon honorable ami. En tout cas, voilà qui fait voir des économies spéciales de 19 millions de dollars, en 1932, par rapport à 1928, l'année par excellence.

M. HANBURY: Mais, il ne s'agit pas nécessairement d'économies comparativement aux autres chemins de fer de la classe A.

L'hon. M. MANION: Non; mais je crois que le réseau national a réalisé des économies plus considérables que n'importe quel autre chemin de fer de la classe A.

M. HANBURY: Il s'agit d'une question d'opinion qui pourrait être facilement prouvée. Il ne s'ensuit pas nécessairement que le réseau national a réalisé des économies plus considérables comparativement aux autres chemins de fer.

L'hon. M. MANION: En réalité, M. Hungerford déclare que, si la même économie qu'en 1932 avait été pratiquée sur le réseau national en 1928, les recettes auraient accusé 19 millions de plus et cela prouve que ces économies ont été effectuées. M. Hungerford devra nous fournir les détails, mais j'ai tenu à citer ses paroles établissant que ces économies spéciales ont été réalisées.

M. GRAY: Je ne veux pas mettre M. Hungerford en cause; cependant, je m'en tiens aux déclarations que j'ai faites, ce matin, et je crois que, sans soulever de discussion avec le conseil...

Le PRÉSIDENT: Que vous seriez en mesure d'établir assez convenablement le bien fondé de votre thèse.

M. GRAY: ...que je pourrais prononcer un bon discours au sujet des raisons qui ont motivé le renvoi de 6,000 employés du service des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. MANION: Vous êtes toujours disposé à prononcer un bon discours sur n'importe quel sujet.

M. FRASER: Monsieur le président, j'ai lu dans les journaux, il y a quelque temps, une déclaration qu'a faite le président du comité de régie dans le but évident de calmer les craintes des employés du réseau national en ce qui regarde l'abandon et le groupement de certaines lignes de chemins de fer par tout le Dominion. Je me demande si nous ne pourrions pas incorporer cette déclaration dans le compte rendu des délibérations du Comité. A mon avis, cet exposé de la situation est très convaincant et très complet. N'y aurait-il pas moyen de l'incorporer dans le compte rendu de nos délibérations?

L'hon. M. MANION: J'ignore à quelle déclaration vous faites allusion. M. Fullerton pourrait peut-être nous renseigner à cet égard.

L'hon. M. FULLERTON: Voulez-vous parler du message adressé aux employés qui a été publié dans les colonnes du *Canadian Railway Magazine*?

L'hon. M. MANION: Je n'y vois pas d'objection.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du Comité que ce message soit incorporé dans le compte rendu des délibérations? Pour ma part, je crois que le document devrait être lu peut-être.

M. MCGIBBON: C'est aussi mon avis, monsieur le président. J'estime que, dans l'intérêt public, on devrait donner une peinture véridique de la situation dans laquelle se trouvent ces chemins de fer. Nous devrions, selon moi, dire au public ce que représente en dollars et en cents le fait que l'on n'a pas tenu

compte de la dépréciation du réseau national depuis un bon nombre d'années. Des experts ferroviaires m'ont informé que les frais de dépréciation vont de 2 à 7 p. 100. A l'heure actuelle, ces charges représentent peut-être une somme de 40 à 50 millions de dollars par année. J'ai posé une question, ce matin, en vue de me renseigner à cet égard; or, si j'ai bien saisi le sens de la réponse que l'on a donnée, nous retranchons moins de 1 million de dollars de ce chef et 4 millions sur le matériel. Or, le peuple canadien devrait avoir une peinture fidèle de la situation du National-Canadien. Au cours des questions qu'il a posées à l'enquête tenue par la commission Duff, sir Joseph Flavelle a déclaré que les frais de dépréciation constituaient tout autant une charge contre le réseau national que les salaires et le combustible. Et à cette heure, à moins que nous ne sachions bien ce que cela comporte, nous ne réussirons pas à donner une solution à ce problème. Nous n'arriverons pas à le régler ni par des discours ni par des articles de journaux, lesquels présentent constamment à la population canadienne une multitude de statistiques qui sont loin d'être exactes; j'estime qu'il est assez juste de fixer à 50 millions de dollars par année les frais de dépréciation du réseau national. N'importe qui peut contredire ces chiffres s'il le désire; cependant, si vous prélevez 4 p. 100 sur le chiffre de la somme due au public, cela représente environ 52 millions de dollars.

L'hon. M. EULER: Loin de moi l'idée de contredire quoique ce soit, mais je voudrais savoir si les frais de remplacement n'égalent pas les frais de dépréciation.

M. MCGIBBON: Rien de tel. Il faut peindre la situation sous son vrai jour. Inscrivez un montant raisonnable pour la dépréciation; établissez de même les frais de remplacement et mettez-les en regard. Pour ma part, j'espère que la situation financière du réseau est bonne.

Le PRÉSIDENT: Vous devez tenir compte de ceci: En ce qui regarde un grand nombre d'entreprises industrielles, la question de dépréciation n'est pas toujours envisagée sous le même angle que le fait le docteur McGibbon. Advenant le cas où une compagnie,—peu importe qu'il s'agisse d'une compagnie manufacturière ou autre,—a maintenu son usine en excellente condition, il n'est pas nécessaire qu'elle mette de côté de fortes sommes pour compenser les frais de dépréciation.

M. HANBURY: A moins que vous ne vouliez éviter de verser l'impôt sur le revenu.

M. MCGIBBON: Tout ce que je demande, c'est que l'on fasse voir au peuple les deux côtés de la médaille. A mon avis, la dépréciation dans une entreprise de chemin de fer représente une somme considérable.

Le PRÉSIDENT: Tout dépend des sommes que l'on consacre à l'entretien des voies ferrées.

M. MCGIBBON: Je demande tout simplement que l'on fasse voir la situation sous son vrai jour et j'espère qu'elle est bonne.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas en mesure de le faire.

M. CANTLEY: Avant de régler le problème, j'estime que vous auriez d'abord à décider sur quels item vous fonderiez pour calculer ce que représente la dépréciation. Par exemple, prenons la voie proprement dite. Pour moi, la voie proprement dite d'un chemin de fer s'améliore constamment, si elle est bien entretenue. Il en doit être et il en est ainsi. Or, il faudrait éliminer la voie proprement dite des calculs concernant la moins-value du fait de la dépréciation. Elle constitue pourtant un facteur important en ce qui regarde les frais généraux de construction d'un chemin de fer.

M. MCGIBBON: Je ne discute pas cet aspect du problème. Cependant, les chemins de fer d'ici, des Etats-Unis et d'ailleurs, après plus de cent ans d'expé-

rience, ont assurément adopté un moyen leur permettant de se rendre compte de ce que représente la dépréciation. Tout ce que je demande, c'est l'application de ce critérium au réseau national.

M. CANTLEY: Je suis d'avis que le Comité avant d'entreprendre cette recherche devrait décider à l'égard de quels éléments du matériel il y aura lieu d'évaluer la dépréciation.

L'hon. M. MANION: On m'informe que la Commission du commerce entre Etats a tenté d'élaborer un système à cette fin depuis nombre d'années. Je mentionne le fait, car c'est là le meilleur avis que j'aie pu obtenir.

M. MCGIBBON: Dans la pratique, on a fait l'application d'un système quelconque, non pas en Canada, mais en Europe. Ayons recours à ce système, quel qu'il soit, pour ce qui est du réseau national et rendons-nous exactement compte de la véritable situation.

L'hon. M. FULLERTON: Aux Etats-Unis on n'a jamais fixé le chiffre du pourcentage; les compagnies de chemins de fer fixent le chiffre qu'elles veulent.

M. MCGIBBON: En examinant tous ces divers pourcentages, vous pourriez avoir une idée des méthodes employées par les différentes compagnies afin d'établir le quantum de la dépréciation du matériel roulant, de la voie proprement dite, etc.

L'hon. M. EULER: Je désire savoir de M. Hungerford si, d'après lui, en tenant compte des additions réelles sous forme de nouveaux wagons, de matériel et autres choses de même nature, la valeur tangible ou la condition matérielle du réseau, à savoir de tout ce qui est sujet à détérioration, a été maintenue en bon état. Le National-Canadien, aujourd'hui, est-il en aussi bon état au point de vue matériel qu'il l'était il y a trois ou quatre ans passés? S'il ne l'est pas, il va de soi qu'il y a des frais de dépréciation à calculer.

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que le réseau soit en aussi bon état en moyenne, mais j'estime que la différence n'est guère considérable.

M. GEARY: N'est-ce pas là surtout une question d'ordre administratif? Si le National-Canadien a bouclé son budget d'année en année avec les recettes courantes, la moins-value résultant de la dépréciation est justement représentée par cette partie utilisée de la valeur portée aux livres. Je crois que cette observation est exacte. En réalité, voilà ce que vous portez au compte de la dépréciation—l'usure annuelle ou moins-value du matériel. Et lorsqu'arrive le temps du remplacement, vous vous contentez, je le suppose, de porter au compte de la dépréciation les sommes déboursées et de les imputer sur le chapitre des salaires. Est-ce bien cela?

M. HUNGERFORD: Vous n'êtes pas loin de la vérité.

M. MCGIBBON: Je ne demande pas cela; je ne discute pas les méthodes.

M. GRAY: Je partage l'avis du docteur McGibbon. J'estime que nous avons le droit d'exiger que la situation soit exposée sous son vrai jour. Il n'est pas nécessaire de marcher servilement sur les brisées de la commission du commerce entre Etats. J'entends la même chanson depuis des années et nous ferions peut-être bien de nous pénétrer de l'idée qu'il s'agit d'un réseau canadien; le peuple canadien porte le fardeau et la nécessité s'impose de lui exposer la situation sous son vrai jour.

M. GEARY: A quoi cela servira-t-il?

M. GRAY: Quelle est la valeur d'un exposé de situation? Si vous dites la vérité au public, il saura exactement à quoi s'en tenir.

M. MCGIBBON: Evidemment.

M. GEARY: Si l'on a remis à plus tard des frais d'entretien qui auraient dû être effectués antérieurement, je conçois que cela servirait à quelque chose;

cependant, le réseau national n'est pas à vendre; sa présente valeur comme chemin de fer n'a aucune importance dans la question.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien compris la question, la compagnie ne nous a jamais présenté en aucun temps un compte de dépréciation, à ce que je sache. Mais aujourd'hui le docteur McGibbon et M. Gray sont d'avis que nous devrions demander à l'administration des Chemins de fer nationaux de produire un compte de dépréciation.

M. MCGIBBON: Il faut commencer quelque part.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien compris, vous voulez adopter un nouveau système. Je ne suis pas en faveur de ce projet.

M. MCGIBBON: Non; ce n'est pas cela du tout.

M. FRASER: J'ai pris note d'un renvoi dans le rapport du vérificateur et je désire citer le passage suivant que je relève à la page 11:

Programme relatif aux retraits et à la dépréciation de 1923 à 1933: La comptabilité des retraits a été appliquée sur les lignes canadiennes en conformité des dispositions du classement des frais d'exploitation publié par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, en 1915.

De 1923 à 1930, le système de comptabilité des retraits, ne présentait aucun problème sérieux relativement au produit des recettes nettes étant donné la générosité des frais portés aux dépenses d'exploitation par suite de la restauration du réseau et l'amélioration apportée aux méthodes d'exploitation.

Au cours de la dernière partie de 1931 et aussi durant toute l'année de 1932, par suite de la réduction des fonds affectés à l'entretien, les frais de retraits portés au compte des dépenses d'exploitation ne furent plus compensés par ces fonds ainsi qu'au cours des années antérieures; pour faire face à la situation, les contingentements de retraits en 1931-1932 furent augmentés sous condition que les contingentements de 1933 seraient encore relevés de \$500,000 sans tenir compte de la diminution du trafic. Voici la question qui me vient à l'esprit relativement à cet aspect du problème:

Cette somme de \$500,000 a-t-elle été affectée à cette fin, en 1933?

L'hon. M. FULLERTON: Le vérificateur est ici et il est en mesure de vous fournir tous les renseignements que vous voudrez.

Sir EUGÈNE Fiset: En réalité, d'après le rapport du vérificateur en tout cas, en sus des sommes ajoutées pour dépréciation au taux de 2 p. 100 à venir jusqu'à 1932, vous avez ajouté un contingentement spécial de \$500,000 en sus du 2 p. 100 généralement affecté à cette fin.

L'hon. M. MANION: M. Matthews, vous avez entendu la lecture de cet extrait du rapport du vérificateur; voulez-vous approcher et répondre aux questions qui seront posées.

M. O. A. MATTHEWS est appelé.

L'hon. M. MANION: M. Matthews est un vérificateur au service de Touche & Cie depuis un bon nombre d'années et il s'occupe de vérifier le bilan du réseau national.

M. FRASER: Était-ce stipulé? On ne dit pas dans le rapport que la chose était stipulée.

M. MATTHEWS: De quelle page s'agit-il, monsieur?

M. FRASER: La page 11. Je pose la question: Était-ce stipulé?

M. FRASER: Non?

M. MCGIBBON: Maintenant, comprenez-vous où je veux en venir, la question que j'ai posée?

M. MATTHEWS: Et tout d'abord, à quelle question voulez-vous que je réponde?

M. MCGIBBON: Vous avez deux plans ici—sous le régime du premier, vous affectez une somme raisonnable pour frais de dépréciation et, en regard, vous insérez les fonds que vous avez déboursés pour les retraits de matériel. De quelle façon ces montants se comparent-ils?

M. MATTHEWS: Voilà une question raisonnable, à mon avis.

M. MCGIBBON: En premier lieu, nous déclarons dans notre rapport que la question de la comptabilité des retraits sur les lignes canadiennes au regard de la comptabilité de dépréciation, à partir de la fusion des divers chemins de fer et à venir jusqu'à 1930, ne présentait aucun problème sérieux. Voici pourquoi: En 1923, le réseau national avait acquis une propriété qui avait besoin d'être restaurée jusqu'à un certain point. Nous avons fait remonter à 1922 ou 1923, l'étude que nous avons faite des méthodes d'exploitation en vigueur avant, pendant et après la fusion ainsi que des retraits, qui avaient été imputés au cours de ces années, pour comparer le tout à un système de dépréciation théorique durant cette même période. Or, nous avons constaté ceci: Si la dépréciation avait été imputée en théorie,—il est évident qu'après avoir agi à titre de vérificateurs pour le compte de plusieurs entreprises commerciales, au cours de toutes ces années, nous sommes au fait que ce système de comptabilité des retraits a soulevé de nombreuses critiques,—une forte proportion des sommes absorbées dans les dépenses d'exploitation, chaque année, aurait été débitée contre les réserves avec les retraits. Et je suis en mesure de fournir au Comité ou à n'importe quel membre, si cela les intéresse, une ébauche de cette étude que nous avons faite en 1930 ou 1931.

Or, d'après cette façon de calculer pour ces huit années, les comptes de recettes de cette propriété donnaient une assez bonne idée des résultats de l'exploitation; mais une des choses qui n'ont jamais été comprises—et je me rappelle en ce moment qu'il y a trois ou quatre ans un écrivain du *Wall Street Journal* a pris les comptes de recettes du National-Canadien et, comme bien d'autres font, à pris son crayon et s'est mis à calculer, arrivant à la conclusion que, théoriquement, il devrait y avoir un certain nombre de millions de dollars de frais de retrait donnés comme frais de dépréciation dans les livres, et que la différence est ce qu'on devrait déduire du revenu net. Rien n'est plus trompeur, car il faut connaître, comme la plupart d'entre vous le savent, ce qui est compris dans la comptabilité de l'exploitation. Et cette étude, pour ces huit années, comportait une séparation sommaire des frais d'exploitation qui, d'après la comptabilité de dépréciation, auraient été imputés aux réserves, mais qui, en réalité, ont été imputés, chaque année, aux frais d'exploitation. Je serais très heureux de donner des renseignements sur cette étude sommaire jusqu'à 1930.

M. MCGIBBON: Pourriez-vous nous donner cela?

M. MATTHEWS: Oui, nous le pourrions.

M. MCGIBBON: Je vous remercie beaucoup.

M. MATTHEWS: Je suis très content que vous ayez soulevé cette question, monsieur McGibbon, car notre position comme vérificateurs de cette propriété est très difficile. On a fait bien des affirmations que nous n'avons pas eu l'occasion de réfuter.

La dépréciation est, je le crois, l'un des épouvantails. La religion, la politique et la dépréciation, tels sont les principaux sujets de controverse, et la dépréciation est au premier rang.

A partir de 1931, quand un nouveau problème s'est posé à la suite de la diminution des frais d'entretien pour l'exploitation, on ne s'est pas efforcé de maintenir élevées les méthodes de restauration et d'exploitation. Par conséquent, en 1931 et en 1932, nous avons eu des conférences avec les administra-

teurs; et nous avons dit—à cause de cela, il va nous falloir, avant de certifier ces comptes, tenir compte d'une augmentation de ce contingentement de retraits, et un million de dollars fut ajouté—cela pour les années 1931 et 1932.

M. MCGIBBON: Ce qui fait, pour ces années-là, un total de combien?

M. MATTHEWS: Environ... si j'ai bonne mémoire, cela a porté le chiffre à environ 3 millions $\frac{1}{2}$ de dollars. J'ai les chiffres ici à portée de ma main.

M. MCGIBBON: Pourriez-vous nous le faire connaître approximativement?

M. MATTHEWS: Il est désavantageux pour moi de ne pas avoir tous mes documents sur ce pupitre-ci.

M. MCGIBBON: Vous pourrez nous le dire.

M. MATTHEWS: Avec plaisir.

L'hon. M. EULER: Était-ce là une mesure absolument arbitraire?

M. MATTHEWS: Oui, en effet; c'était un contingentement que nous considérons juste, dans les circonstances.

M. MCGIBBON: Vous considérez que c'était raisonnable?

M. MATTHEWS: Nous pensions que c'était raisonnable, monsieur, mais nous n'affirmons pas que, simplement parce que nous pensions ainsi, c'était nécessairement parfait.

L'hon. M. MANION: Puis-je me permettre de tirer les choses au clair? Si je comprends bien, vous avez ajouté un million de dollars aux frais d'exploitation; cela paraîtrait alors dans le déficit et le gouvernement aurait à fournir l'argent.

M. MATTHEWS: Pas du tout, cela ne se traduit pas en espèces. Les retraits de matériel, la dépréciation des voies sont des articles qui ne se traduisent pas en espèces. Cela ne sert qu'à présenter un tableau véritable de la situation des recettes. Nous avons toujours eu cela présent à l'esprit, bien qu'on ait prétendu à tort le contraire.

L'hon. M. MANION: Cela ajouterait un million aux frais d'exploitation, dites-vous?

M. MATTHEWS: Oui. C'est porté à votre compte du revenu, monsieur Manion; mais sans réduction de la part du gouvernement.

L'hon. M. MANION: Alors, c'est inscrit au débit de votre compte d'exploitation?

M. MATTHEWS: C'est cela, c'est-à-dire un des item qui ne découlent pas d'opérations de caisse, comme la dépréciation et l'escompte sur la dette consolidée; il n'a rien à faire avec une réduction de la part du gouvernement.

L'hon. M. MANION: Si vos frais d'exploitation se sont accrus d'un million, il vous manque un million pour votre service d'intérêt.

M. MATTHEWS: Oui.

M. HANBURY: Il s'agit simplement d'une inscription de contrôle.

L'hon. M. MANION: Si vous ajoutez un million aux frais d'exploitation et si disposant, par exemple, de 5 millions pour le service des intérêts de cette année, vous transférez un million au compte des frais d'exploitation pour compenser la dépréciation, il ne vous reste que 4 millions pour le service des intérêts et vous obtiendrez la balance du gouvernement.

M. MATTHEWS: Supposons que le compte du revenu accuse un déficit de 60 millions; c'est ce montant de 60 millions, moins ces item ne représentant pas des mouvements d'espèces, que nous certifions pour les fins du budget; et un de ces item constitue un accroissement de la réserve de dépréciation. Mais dans les cas des lignes américaines...; voyons maintenant, car je crois qu'il y a du bon dans ce que vous dites,—si ces débits au compte des frais d'exploitation ont été accrus arbitrairement par le retrait de matériel; en d'autres termes, si une réserve avait été constituée, car alors votre objection serait fondée. Mais à vrai dire, docteur Manion, la politique de retraits dont nous parlons avait pour

objet d'augmenter le pourcentage. Ce que je veux faire ressortir, c'est que si l'on a arbitrairement augmenté le débit sans effectuer les retraits de matériel, il pourrait alors y avoir une déduction supplémentaire d'un million qui ne serait pas motivée; mais toutes ces unités d'équipement ont été retirées.

M. MCGIBBON: Tout simplement une contre-écriture.

M. MATTHEWS: Oui. Dans l'établissement d'un pourcentage de cette nature,—et sans doute, en qualité de vérificateurs, il nous est permis de parler ici en parfaite liberté d'esprit, avec tous les égards dus aux services d'exploitation de tous les chemins de fer (non pas du National-Canadien),—nous reconnaissons que l'on vise toujours à comprimer les frais d'exploitation, ce qui est tout naturel. Il va donc de soi que nous jugeons qu'il faut exposer les faits sous leur vrai jour; et avec cette idée en vue il s'ensuit que nous devons voir à ce que les retraits soient d'une suffisance raisonnable.

M. GRAY: Et vous croyez que c'est ainsi que vous les avez exposés ici.

M. MATTHEWS: Oui.

M. HANBURY: S'il s'agissait d'un amortissement ou d'une caisse d'amortissement le montant y serait versé en espèces réelles.

M. MATTHEWS: Pour ce qui est des espèces, je m'explique le raisonnement du docteur Manion; si les frais d'exploitation avaient été augmentés arbitrairement d'un million, et que les fonds eussent été retirés à cette fin simplement en vue de constituer une réserve, l'opération ne serait pas régulière; mais à la vérité ce n'est pas ainsi que l'on a agi. En ce qui regarde le vérificateur, ceci nous met dans une situation qui ne laisse pas d'être compliquée. Dans la préparation de nos certificats, à l'intention du Gouvernement, au sujet du déficit et des frais de premier établissement,—à la fin de ce bilan, par exemple,—les retraits se trouvent compris dans les recettes à titre de dettes, et on les déduit au même montant du chiffre brut des dépenses de premier établissement; par conséquent, vous pouvez voir qu'en définitive cela reviendrait à la même chose. Supposons que cette année, nous n'ayons déboursé que \$100 en espèces pour l'acquisition de nouveau matériel, et que ce soit là tout ce que nous avons déboursé; si nous avons, au cours de l'année, effectué des retraits au montant de \$10, la somme de \$90 est déduite comme s'il s'agissait d'un montant affecté à des dépenses de premier établissement et celle de \$10 est absorbée en partie à titre de déficit au compte des recettes.

L'hon. M. MANION: Je sais cela, mais ce n'est pas la même explication que dans le cas de votre million de dollars; il s'agissait d'un nouveau plan; d'une idée nouvelle.

M. MATTHEWS: Oh! non, monsieur, ce n'était pas du nouveau.

L'hon. M. MANION: J'en conviens, jusqu'à l'époque dont vous parlez...

M. FRASER: La même chose a été inaugurée en 1931.

L'hon. M. MANION: Je ne trouve pas à redire.

M. MATTHEWS: Je voudrais élucider cet aspect de la question, car voici qui l'expliquera facilement, dois-je croire. En 1931, il ne s'est passé rien de nouveau, sauf qu'il nous a fallu nous rendre compte que ces secours au chapitre de l'exploitation avaient cessé d'exister, que les recettes avaient fléchi et que l'on commençait à comprimer les frais d'exploitation.

L'hon. M. EULER: On ne dépensait pas autant pour l'entretien, voulez-vous dire?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. MANION: Il en était de même de tous les chemins de fer. Tous étaient obligés de remettre à plus tard leurs dépenses d'entretien, pendant la durée de la dépression.

M. MATTHEWS: L'entretien est une autre affaire. Tranchons d'abord cette question, c'est-à-dire qu'en 1931 il ne s'est passé rien d'autre que ce qui se prati-

quait autrefois, sauf qu'il nous fallait voir à ce que le pourcentage de ce retrait fût augmenté.

M. FRASER: Et vous avez ajouté \$500,000 au compte de dépréciation?

M. MATTHEWS: En 1931 et en 1932, les charges au compte des frais d'exploitation ont été augmentées d'environ un million de dollars; et en 1933, il fut décidé d'y porter un autre demi-million, et j'ajouterai qu'en 1934 il y aura une nouvelle augmentation, c'est-à-dire qu'on y ajoutera un autre montant.

M. DUFF: A quels comptes? Il s'agissait d'un débit au compte de l'entretien, où on l'avait crédité, — c'est une inscription de journal en partie double.

M. MATTHEWS: On le débitera au compte de l'entretien à titre de retrait et, une fois le retrait effectué, on le créditera au compte du matériel.

M. FRASER: Dois-je entendre que cette année il y aura une nouvelle augmentation de \$500,000?

M. MATTHEWS: Il le faut.

M. FRASER: J'ai compris que vous disiez qu'il y aurait une autre augmentation.

M. MATTHEWS: Pour 1934?

M. FRASER: Quelle sera l'augmentation cette année, dites-vous?

M. MATTHEWS: Il est encore un peu tôt pour le dire; nous comptons faire une étude plus approfondie de la question avec les régisseurs. Quant à nous, nous sommes d'avis, ainsi que le dit notre rapport, qu'en dépit des revenus, il faudra continuer de débiter le compte des frais d'exploitation pour les retraits.

M. GEARY: Sur ce million du docteur Manion.

L'hon. M. MANION: Il ne s'agit pas de mon million, portez-le au compte de vos propres dépenses.

M. GEARY: Selon que je l'entends, il s'agit simplement d'une inscription de comptabilité.

M. MATTHEWS: Je ne saurais en donner une meilleure explication.

M. GEARY: C'est toujours la bouteille à l'encre pour moi; voyons si je puis comprendre. Vous avez dit que la somme d'un million de dollars est comprise dans les frais d'exploitation, n'est-ce pas; un million constitue la proportion pour le retrait.

M. MATTHEWS: L'augmentation.

M. GEARY: Supposons que vos recettes aient dépassé vos frais d'exploitation, ceux-ci se trouveraient alors diminués de ce million de dollars, n'est-ce pas; mais ce million de dollars ne serait pas une inscription de caisse portant sur un montant versé à quelqu'un, — ce million de dollars n'est versé à personne.

M. MATTHEWS: Non.

M. GEARY: Il s'agit d'une simple écriture au débit d'un compte.

M. MATTHEWS: Oui, c'est cela; elle ne porte sur des espèces que là où vous achetez du nouvel outillage.

M. GEARY: Ainsi, il n'y a pas lieu de réduire le montant d'argent obtenu du Gouvernement à ce sujet?

M. MATTHEWS: Ainsi que je l'ai dit, il s'agit simplement d'un débit et d'un crédit; non pas d'une diminution nette d'espèces.

L'hon. M. MANION: Supposons que nous convenions qu'il s'agit d'une écriture; et n'en parlons plus.

M. GRAY: Vous dites que c'est un chiffre arbitraire.

M. MATTHEWS: L'idée, messieurs, c'est qu'il est essentiel pour nous, vérificateurs, de voir à ce que le compte du revenu comprenne des charges suffisantes, — que le compte du revenu net ne soit pas dénaturé.

Or, ce personnage dont je parlais et qui écrit dans le *Wall Street Journal* a voulu faire voir que pour une certaine année quelque 15 millions auraient dû être portés au débit du compte de revenu; la difficulté provenait de ce que la personne en question ignorait ce qui avait déjà été débité en frais d'exploitation, ou ce qui aurait été porté aux réserves d'après la comptabilité de dépréciation.

M. GEARY: C'est la comptabilité de retrait que vous avez adoptée; qu'est-ce que cela peut bien vouloir dire dans vos écritures?

M. MATTHEWS: Cela veut dire simplement que la dépréciation est chose théorique, alors que le retrait est une réalité; lorsque l'on retire du service une unité du matériel, on la débite aux frais d'exploitation et on crédite le compte du matériel.

M. GEARY: C'est-à-dire que votre compte du matériel diminue et que vos frais augmentent.

M. MATTHEWS: C'est bien cela; en principe c'est précisément la même chose que si vous aviez débité le compte de dépréciation et crédité les réserves.

M. GEARY: Alors, quand vous parlez de comptabilité de retrait, il faut entendre que c'est chose distincte; on en fait l'inscription au compte de retrait, étant donné que cela fait partie du montant brut inscrit chaque année.

M. MATTHEWS: Oui.

M. GEARY: C'est précisément ce que je voulais savoir; la comptabilité de retrait signifie que vous prenez les item à mesure de leur retrait, les uns après les autres.

M. HANBURY: En débitant le compte d'exploitation de ce million de dollars, vous faisiez ainsi une inscription indiquant que les opérations se traduisaient par une balance d'un million de moins qu'elle n'aurait été si cette inscription n'eut pas été faite.

M. MATTHEWS: Mais abstraction faite de cette question d'une inscription, monsieur, il s'agissait de fixer une proportion, pour ainsi dire.

M. HANBURY: Oui, j'en conviens; mais voici ce que je veux faire ressortir: si vous n'aviez pas fait cette inscription la compagnie de chemin de fer aurait accusé un résultat d'un million de plus; en l'état de choses actuel, il accuse un déficit d'exploitation.

M. MATTHEWS: Il s'agissait de retraits.

M. HANBURY: Si vous n'aviez pas fait cette inscription, il aurait été d'autant en meilleure posture.

M. MATTHEWS: Oui.

M. HANBURY: Parfait. Le Dr Manion était fort inquiet; il avait l'impression que le chemin de fer était en meilleure posture, et je cherchais simplement à lui faire voir qu'il faisait moins d'affaires.

M. MATTHEWS: Mais il n'y a pas eu de moins-value en espèces; sans doute, s'il y en avait eu nous vous l'aurions certainement signalé.

L'hon. M. EULER: C'est une décision que les chemins prennent, ainsi que les vérificateurs; cela ne vous donne-t-il pas ce que le Dr McGibbon dit être un tableau réel de la situation?

M. MCGIBBON: Il en a donné une partie, et il doit nous communiquer un mémoire.

L'hon. M. EULER: Cet exposé que nous avons maintenant se rapproche-t-il de près de la vérité?

M. MATTHEWS: Si nous ne jugions pas que c'est un exposé raisonnable, nous n'y apposerions pas notre signature.

M. GEARY: Votre état de la comptabilité de retrait, au cours de la période écoulée entre 1923 et 1931, vous laisse dans la même position que si vous aviez établi des comptes de dépréciation.

M. MATTHEWS: Pas tout à fait. De 1923 à 1931, années sur laquelle notre inspection porte, notre bilan fait voir qu'il existait une relation raisonnable par rapport à la dépréciation en théorie; mais à partir de 1931, la situation s'est modifiée pour la raison que j'ai indiquée. Et comme vous pouvez le constater, nous disons en toutes lettres au bas de nos comptes certifiées que ces comptes ont trait aux lignes canadiennes et que la comptabilité des retraits s'y applique; ainsi, nous avons suffisamment prévenu les gens qu'il ne saurait s'agir de comptabilité de dépréciation au sujet des lignes canadiennes. Mais, assurément, je ne prétendrais pas qu'en théorie la comptabilité des retraits et la dépréciation, entre 1923 et 1931 soient les mêmes, parce que les divers facteurs ne concordent pas toujours.

M. GEARY: Vous voulez dire que la chose ne présentait guère de sérieuse difficulté.

* * * *

M. GEARY: A votre dire, elle ne présentait pas de difficulté sérieuse.

M. MATTHEWS: Selon nous, pour ce qui était de 1923 à 1931, le problème était sans gravité.

M. GEARY: Supposons que vous ayez établi un compte de dépréciation à raison de 10 p. 100 pour les traverses, et pour d'autre matériel à des montants appropriés, représentant la valeur consommée de la ligne en son état actuel, il vous faudrait alors reporter une somme très importante à votre passif, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Il vous faudrait augmenter vos frais d'exploitation dans une très forte proportion.

M. GEARY: Pour le ramener à jour, il vous faudrait inscrire une somme globale...

M. MATTHEWS: En réalité, messieurs, nous nous sommes appliqués, dans notre rapport, à esquisser les difficultés que comporte la comptabilité de dépréciation aux États-Unis. Dans cette ordonnance n° 15100 concernant la dépréciation, dont j'ai ici une copie que les membres intéressés peuvent voir, vous verrez en quoi consiste leur théorie au sujet de la comptabilité de dépréciation pour les chemins de fer. Son application pratique ne saurait être aussi simple que d'aucuns le pensent, sans quoi les compagnies américaines n'auraient pas fait les ajournements dont nous parlons à la page 13. Force nous est d'envisager les choses dans leur réalité. Voici ce que nous disons à cette page 13: "Bien que l'application de la méthode de comptabilité dite de dépréciation aux sociétés industrielles et commerciales soit généralement admise on verra, à en juger par les ordonnances supplémentaires et les ajournements qui précèdent, que la *Interstate Commerce Commission* et les chemins de fer américains n'ont pas constaté que le problème était aussi simple d'application dans la pratique."

Quant aux chemins de fer d'Angleterre, nous constatons qu'à la suite de leur expérience à ce sujet, ce n'est qu'en ces dernières années qu'ils ont pu en arriver à un principe uniforme de comptabilité de dépréciation.

M. GRAY: Notre situation, à ce point de vue, ne ressemblerait-elle pas à la leur?

M. MATTHEWS: Non pas lorsqu'il s'agit de la comptabilité de dépréciation. A mon dire, les Anglais nous ont tous devancés d'un pas dans ce domaine. En Grande-Bretagne, aujourd'hui, ce mois de comptabilité est d'application et au

matériel permanent et à l'outillage; mais il ne faut pas oublier que les lignes anglaises ne sont pas exploitées dans les mêmes conditions quant au climat, aux distances et que les facteurs entrant en ligne de compte diffèrent également. Par conséquent, dans notre rapport, nous disons que les Etats-Unis constituent notre meilleur point de comparaison; et dans ce dernier pays, même avec la commission ainsi qu'avec les avis et les conseils des comptables des chemins de fer américains, on n'est pas encore parvenu à appliquer définitivement cette ordonnance n° 15100.

C'est la meilleure réponse qu'il me soit possible de vous donner au sujet de cette question de la dépréciation concernant les chemins de fer. Le jour où ils auront trouvé une solution au problème nous pourrions nous-mêmes appliquer une solution au nôtre, mais nous ne sommes pas plus habiles qu'eux.

L'hon. M. EULER: Quel était le chiffre brut des apports antérieurement à 1931 et depuis 1931; le montant en était-il suffisant pour correspondre à la dépréciation?

M. MATTHEWS: Nous le croyons; pour les retraits seulement, monsieur Euler; mais nous dirons ceci... Je vous rappellerai ce que nous avons dit dans notre rapport.

L'hon. M. EULER: Vous entendez les conclusions définitives que l'on voit au bas des pages 13 et 14.

M. MATTHEWS: Oui.

M. MCGIBBON: Est-ce que la différence entre 1923 et 1930 serait d'un montant important qu'ils engagent de nouveau dans l'entreprise?

M. MATTHEWS: Pour du nouvel outillage, voulez-vous dire?

M. MCGIBBON: Oui.

M. MATTHEWS: Oui, mais je donne maintenant les frais d'entretien de l'outillage par train-mille ou wagon-mille, ainsi que ceux de l'entretien de la voie et des ouvrages d'art par mille de voie au cours de ces années; et nous en établissons la comparaison avec les types correspondants, par exemple, de 1922 ou 1923 à 1930. Depuis 1930, il arrive toujours ceci, comme le Pacifique-Canadien le dit dans son rapport, que, naturellement, les chemins de fer ont utilisé leur outillage de récente acquisition afin d'atténuer leurs frais d'exploitation. C'est ce que le Pacifique-Canadien disait dans son rapport, il y a un an ou deux.

M. MCGIBBON: Merci beaucoup.

M. GEARY: Avez-vous une copie de l'ordonnance n° 15100?

M. MATTHEWS: Je crois en avoir une ici.

M. GEARY: Vos conclusions, aux pages 13 et 14, sont définitives.

M. MATTHEWS: Oui, c'est ce que nous conseillons au sujet de la dépréciation.

M. MCGIBBON: Il est excessivement difficile d'en arriver à une conclusion à ce sujet.

M. MATTHEWS: Nous savons ce que qui en est de ces groupements qui depuis près de cinquante ans aux Etats-Unis, et de plus loin, en Grande-Bretagne, ont fait une étude de la question.

M. MCGIBBON: Vous nous avez communiqué une abondance de renseignements.

M. MATTHEWS: A vrai dire, l'ordonnance primitive n° 15100 devrait être d'application en 1928, mais comme nous l'avons signalé ici, on en a remis l'application d'une année à l'autre et à présent sa mise en vigueur est ajournée de nouveau à 1936; il faut qu'il y ait une raison à cela, et à notre avis, nous devrions laisser les autres faire la dépense et rechercher le point de départ d'une solution pratique de ce problème; cette solution, une fois qu'ils l'auront trouvée, le National-Canadien, pourra la faire sienne; mais d'ici à ce qu'ils aient trouvé cette solution, je ne vois pas pour quelle raison le National-Canadien ferait des frais inuti-

les de comptabilité, tant qu'il mettra son système de comptabilité des retraits au point où il devrait être. Nous convenons, cependant, que le jour viendra où il vous faudra adopter la comptabilité de dépréciation.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à faire à M. Matthews?

M. GEARY: Je ne pense pas devoir donner lecture de l'ordonnance n° 15100, elle ne compte que 150 pages. Quand devait-elle entrer en vigueur?

M. MATTHEWS: A l'origine, en 1928.

M. MCGIBBON: Est-ce que ce mémoire qu'il doit nous remettre pourrait être incorporé dans les procès-verbaux?

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le désire. M. McGibbon demande que le mémoire, lorsqu'on le recevra, soit incorporé dans les procès-verbaux; le Comité est-il de cet avis? Adopté.

M. MATTHEWS: Nous ne sommes pas prêts à dire que ce rapport est...

M. GRAYS Vous n'entendez pas dire que ce soit le dernier mot?

M. MATTHEWS: Non, pas du tout.

M. HANBURY: On recommande la diminution du capital; à mon avis, cela se passe de commentaires.

M. MATTHEWS: Si vous lisez notre certificat de vérification depuis 1923, vous constaterez que nous avons toujours fait une réserve quant à la valeur du placement dans la ligne et l'outillage, parce que nous savons qu'antérieurement à 1923, — par exemple, dans le cas des Chemins de fer de l'Etat, d'après les conclusions du bureau de vérification de 1925, — on conseillait alors d'amortir le matériel de \$125,000,000; de même nous savons que dans le cas d'autres corporations constituées, il y avait des item inscrits à titre de mises de fonds au compte de la voie et de l'outillage, inscriptions qui seraient sans raison d'être d'après les méthodes de comptabilité modernes applicables aux chemins de fer. Dans notre certificat, nous avons toujours fait une réserve quant à l'évaluation du placement, à titre d'actif de premier établissement, dans le compte de la voie et de l'outillage.

Au sujet des propositions concernant le remaniement du capital, il ne faut pas oublier que dans notre rapport ce qui figure comme une dette au Gouvernement est considéré en raison du certificat émanant d'un créancier, et tant que ce créancier dit qu'il s'agit d'une dette, il doit continuer d'en être ainsi. Mais dans nos propositions, il s'agit d'un avis donné au créancier, c'est-à-dire le Parlement dans le cas actuel, l'engageant à examiner ce qui résulterait du renoncement à une coutume que nous estimons dommageable.

M. GEARY: Il n'y a rien du tout qui soit illusoire dans le rapport, au sujet de la valeur de la ligne.

M. MATTHEWS: Non, monsieur, pas depuis 1923. La répartition se fait entre le compte du capital et le compte du revenu depuis 1923: nous assumons toute la responsabilité quant à la répartition de la comptabilité, ainsi que quant à l'autorisation, par le Parlement, de faire la dépense depuis la fusion. L'exposé est complet dans ce sens.

M. GRAY: J'aimerais à demander à M. Matthews s'il a quelque chose à ajouter. Il vous a été donné de voir le mémoire signé par le président du conseil des régisseurs au sujet de la recommandation visant à la reconstitution du capital. Je me demande si vous avez quelque chose à ajouter aux déclarations du président du conseil des régisseurs. A mon sens, la question est d'ordre essentiel pour nous tous.

L'hon. M. EULER: Je tiens à appuyer cette opinion. Je relève une expression, "Fausses notions", dans les comptes publics au sujet de ces chemins de fer. Il s'agit surtout de ce billion de dollars dont on conseille le retranchement, vu qu'il s'agit d'une écriture. Faites disparaître les inscriptions d'actif factices des livres du Gouvernement de même que les dettes factices qui figurent aux livres

des chemins de fer. Je saurais gré à M. Matthews de nous expliquer davantage ce que l'on veut dire dans ce mémoire des vérificateurs.

Le PRÉSIDENT: Est-il question de cela dans votre rapport?

M. MATTHEWS: Dans notre rapport, nous avons parlé de cinq raisons qui nous étaient connues à ce moment-là. Depuis la publication de notre rapport, nous avons relevé sept nouvelles raisons exposées par les journaux ou dans des discours prononcés en public, et si le comité le désire, nous sommes bien prêts à prolonger notre rapport et à commenter les raisons survenues depuis sa publication.

M. HANBURY: Je proposerais que cela nous soit soumis par écrit.

L'hon. M. EULER: Entendons-le. S'il y a lieu, je proposerai peut-être...

M. GEARY: Nous n'avons pas besoin d'une motion.

M. MATTHEWS: Je n'ai pas ces données sous une forme qui me permettrait d'en faire part à ce moment-ci, mais je puis dire en peu de temps ce que nous avons à l'idée, si vous tenez à le savoir.

M. GRAY: J'aimerais à le savoir, et si le Comité le désire, qu'on le fasse imprimer.

Le PRÉSIDENT: Sans doute, cela fera partie du rapport; mais s'il préfère le soumettre par écrit, il serait préférable que nous l'ayons sous la meilleure forme possible.

L'hon. M. MANION: Quel que soit l'avis de M. Matthews, il agit dans l'intérêt bien entendu du Comité.

M. MATTHEWS: Je ne pourrais pas vous exposer la question dans son intégralité, car je n'ai pas rédigé mes notes dans cette intention.

Le PRÉSIDENT: Il vaudrait mieux avoir le mémoire de la façon dont vous voulez qu'il soit imprimé, et nous aurons ainsi une meilleure rédaction.

M. MATTHEWS: Je puis en donner lecture tel qu'il est.

L'hon. M. EULER: Je demanderais à M. Matthews de discuter la chose tout simplement, de façon qu'on la comprenne.

Le PRÉSIDENT: Je me conformerai volontiers au désir du Comité.

L'hon. M. EULER: Au sujet de ces fausses notions. Il a donné cinq raisons en faveur de la diminution du capital. Depuis, il a constaté qu'il en existait sept autres. Je le prierais de nous les faire connaître.

M. MATTHEWS: A titre d'explication, je dirai que la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, prescrit que, dans leur rapport annuel au Parlement, les vérificateurs "signalent toutes affaires qui, à leur avis, exigent considération ou remède".

Nous estimons que la structure du capital du réseau National se range sous cette rubrique mais, en nous conformant à cette instruction spéciale nous ne voulons que l'on pense qu'il s'agit de notre part d'un argument mûri ni d'une tentative en vue de faire adopter nos propositions. Une fois que nous avons rempli nos devoirs de vérificateurs en signalant la situation et après avoir fourni les explications supplémentaires exigées par le comité, l'affaire, quant à nous, devient du domaine exclusif du Parlement.

De plus, ces propositions au sujet du remaniement du capital, nous ne les faisons pas du tout en vue d'indiquer une "panacée" pour toutes les difficultés financières des Chemins de fer nationaux du Canada, mais plutôt comme une démarche préliminaire ou un complément aux mesures d'exploitation que l'on pourra juger indispensables à l'avenir pour rétablir les chemins de fer sur un pied de solidité économique,—soit par effort de coordination, par unification ou par d'autres moyens susceptibles d'être élaborés pour faire face aux circonstances.

Les cinq premières objections avancées contre les propositions se trouvent dans notre rapport. A la page 34, nous avons indiqué les cinq raisons que nous

savions, à cette époque, avoir existé contre les mesures proposées. Depuis, tant dans les journaux qu'au cours de discours prononcés en public, il en est survenu sept autres auxquelles nous allons répondre.

En passant, j'aimerais à faire allusion à l'objection "A", reproduite à la page 34 de notre rapport:

Que le Dominion perdrait la constatation de tout ce que le réseau des Chemins de fer nationaux a coûté au gouvernement fédéral.

Il a déjà été répondu à cette objection, mais j'aimerais à faire cette autre observation. Hier, le Dr McGibbon a demandé si les comptes des chemins de fer ne comprenaient pas tout ce qu'il en a coûté au gouvernement fédéral, et, si je ne me trompe, le Dr McGibbon a demandé à savoir le montant qui ne figurait pas dans ces comptes à titre de dettes envers le Dominion. J'ai préparé la réponse à ces questions hier après-midi, et je fais maintenant rapport qu'en sus des avances obtenues du Dominion et figurant au bilan général, soit \$662,000,000, et des dépenses de \$404,000,000 effectuées pour le chemin de fer de l'Etat, il y a, jusqu'en fin de décembre 1933, quelque \$275,000,000 non compris aujourd'hui dans le passif de ce réseau national, simplement parce que le gouvernement ne les considère pas comme dettes des chemins de fer.

M. HANBURY: Parce que le gouvernement ne les considère pas comme de l'actif.

M. MATTHEWS: Il ne les considère pas comme dettes de la part du réseau national.

L'hon. M. EULER: Ni comme un actif pour lui-même.

M. MATTHEWS: Ce serait partie de la dette nette. Ce que je veux faire ressortir, docteur McGibbon, c'est qu'en sus de ce qui figure en ce moment au bilan général, \$275,000,000...

L'hon. M. MANION: Et en sus de l'intérêt.

M. MATTHEWS: A l'exclusion de l'intérêt. En d'autres termes, nous avons fait concorder ce montant avec celui que la Commission royale avait établi en 1931, et le total du placement en espèces du Dominion, depuis la confédération au 31 décembre 1933, sans compter l'intérêt, est de \$1,341,000,000. Or, le Dr McGibbon a demandé à savoir comment ce montant se répartissait entre les déficits et le capital. La proportion est d'environ 42 p. 100 pour les déficits et de 58 p. 100 pour le capital.

L'hon. M. MANION: De quoi se compose ce montant de \$275,000,000?

M. MATTHEWS: De fonds votés par le gouvernement et non portés comme passif aux comptes du réseau national, en date du 31 décembre 1933:

- (1) Déficits des Chemins de fer de l'Etat antérieurement à la fusion,—\$53,000,000 (page 14 du *Rapport de la commission royale d'enquête*);
- (2) Déficits en espèces des lignes de l'Est, de 1927 à 1933 (à l'exception de 20 p. 100), \$40,000,000. Réductions des prix de transport de marchandises;
- (3) Déficits en espèces des Chemins de fer Nationaux, 1922 à 1933, \$106,000,000;
- (4) Subventions en espèces (page 14 du *Rapport de la Commission royale d'enquête*), \$44,000,000;
- (5) Acquisition des actions du Nord-Canadien (page 14 du *Rapport de la Commission royale d'enquête*), \$10,000,000;
- (6) Autres paiements (page 14 du *Rapport de la Commission royale d'enquête*), \$22,000,000.

Total des fonds votés et non considérés comme dettes (à l'exclusion de l'intérêt sur les item qui précèdent et sans compter l'intérêt sur les fonds engagés dans les chemins de fer de l'Etat depuis leur établissement à ce jour) \$275,000,000.

Sommaire: Avances consenties par le Dominion du Canada, d'après le bilan du 31 décembre 1933,—\$662,000,000.

Dépenses pour les chemins de fer de l'Etat, d'après le bilan du 31 décembre 1933,—\$404,000,000.

Fonds votés et non considérés comme dettes, d'après le relevé ci-dessus,—\$275,000,000.

Total des fonds engagés par le Dominion, jusqu'au 31 décembre 1933, à l'exclusion de tous les intérêts,—\$1,341,000,000.

Pour les déficits, 42 p. 100; pour frais de premier établissement, 58 p. 100. L'idée est que vous entendez tellement parler du fait que le gouvernement perdrait tous les fonds qu'il a engagés si l'on faisait les retranchements dont il est question, du bilan du réseau national. En premier lieu, il vous faudrait ajouter de nouveau \$275,000,000 plus tous les intérêts avant d'en arriver à cet état de choses dont tant de gens parlent.

M. MCGIBBON: Est-ce là votre grand total?

M. MATTHEWS: Non. \$1,341,000,000.

L'hon. M. MANION: Vous ne comprenez pas l'intérêt.

M. MATTHEWS: Sans compter l'intérêt. Si vous teniez compte de l'intérêt, docteur Manion, je n'aurais pas la moindre idée du montant.

L'hon. M. MANION: Je parle de l'intérêt qui figure aujourd'hui au bilan des chemins de fer.

M. MATTHEWS: Ce n'est qu'une partie de l'intérêt global.

L'hon. M. MANION: Je sais; mais je dis qu'en ajoutant l'intérêt au chiffre que vous avez donné, nous aurions \$1,700,000,000.

M. MATTHEWS: Oui, et à cela il faudrait ajouter l'intérêt sur les Chemins de fer de l'Etat ainsi que sur \$275,000,000; vous approcheriez alors du coût réel,—si vous entendez parler du coût.

Les douze objections suivantes avancées dans divers milieux contre les propositions, ont été portées à notre connaissance,—cinq de ces objections étaient signalées à la page 34 de notre rapport au Parlement.

(1) Que le Dominion perdrait ainsi la constatation de tout ce que le réseau des chemins de fer Nationaux a coûté au gouvernement fédéral.

(2) Que l'élimination, des comptes des chemins de fer Nationaux, d'une partie des avances du gouvernement non remboursées pourrait, dans la suite, provoquer une orgie de dépenses advenant le cas et le jour où le public perdrait de vue et ne songerait plus à la situation économique anormale de l'heure actuelle.

(3) Que la réduction du capital, actuellement mal équilibré, des Chemins de fer nationaux pourrait nuire aux négociations qui à l'avenir s'engageraient au sujet des salaires et de la tarification lorsque le réseau serait exploité dans des conditions avantageuses.

(4) Que, en sa qualité d'actionnaire prépondérant, le gouvernement fédéral a un droit de propriété sur l'actif du réseau national, représenté en réalité par des espèces, et pour cette raison la comptabilité cumulative pour avances devrait subsister telle quelle indépendamment de la situation économique, tant nationale qu'internationale.

(5) Que le remaniement du capital dont il est question ne serait d'aucun avantage parce que le crédit des Chemins de fer nationaux ne leur permet pas d'emprunter sans la garantie du gouvernement fédéral, à moins que ce ne soit par la vente de certificats sur le matériel en fiducie.

(6) Que les mesures envisagées ne seraient pas suivies d'une réduction des services d'intérêts dus au public.

(7) Que les remaniements suggérés ne vont pas assez loin pour ramener le capital du réseau national à un point qui en ferait une entreprise susceptible d'être rémunératrice et d'utilité pratique pour le Dominion.

(8) Que les remaniements dont il s'agit ne portent que sur les corporations constituantes du réseau national à l'exclusion des chemins de fer de l'État.

(9) Que ces propositions ne visent en rien la simplification du capital au moyen d'une fusion régulière des corporations qui constituent le réseau national ou au moyen de l'unification de la dette consolidée.

(10) Que l'adoption de ce plan serait de nature à nuire au Gouvernement, en tant qu'actionnaire prépondérant, au cas où à l'avenir, des négociations seraient entamées en vue du transfert ou de la vente des biens du réseau.

(11) Que l'adoption des mesures de remaniement projetées ne ferait pas naître de nouvelles sources de revenus ni ne contribuerait à une diminution des impôts, vu qu'il ne s'agirait que de remaniements et d'artifices de comptabilité.

(12) Que la dette nette du Canada se trouverait augmentée de plus d'un billion de dollars si l'on donnait suite à ces projets de remaniements.

Les douze réfutations de ces objections aux projets de remaniement du capital se trouvent exposées ci-dessous dans leur ordre respectif. On observera que les cinq premières de ces réfutations ont déjà figuré aux pages 34 à 37 de notre rapport au Parlement.

(1) Les comptes du réseau national ne font pas voir aujourd'hui et n'ont jamais été censés indiquer l'ensemble de ce qu'il coûte au gouvernement fédéral parce que ces comptes, de toute nécessité, se bornent à ce que le gouvernement fédéral inscrit à titre de passif dans ses certificats annuels des vérificateurs. Entre autres choses dont il faut tenir compte, lorsqu'il s'agit d'établir, comme on le dit, ce que le réseau a coûté au gouvernement, se trouvent la manière d'agir au sujet des chemins de fer de l'État exploités en tant que biens de la couronne; l'absorption par le gouvernement de la diminution de 20 p. 100 des taux de transport des marchandises et des déficits accumulés des lignes de l'Est, depuis 1927, en exécution de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes; l'absorption des déficits en espèces des Chemins de fer nationaux, pour les années 1932 et 1933, ainsi que les avances en subventions versées par le gouvernement antérieurement à la confédération. En un mot, le remaniement du capital du National-Canadien n'empêcherait pas, prétendons-nous, le Gouvernement de créer et de maintenir à perpétuité un état historique (au moyen d'une simple classification de comptes publics) des sommes votées pour le compte du National-Canadien à toutes fins.

(2) Ce n'est pas sur le faible principe d'un capital mal équilibré que l'on doit compter pour éviter au Dominion du Canada une orgie de dépenses pour les Chemins de fer nationaux, mais plutôt sur la réputation et l'esprit public du conseil de régisseurs; la mesure dans laquelle le réseau est exploité sans intervention de la part du public; la mesure dans laquelle les budgets des voies ferrées, les comptes de finances et les rapports des vérificateurs sont examinés et appliqués par l'autorité parlementaire désignée pour représenter l'actionnaire prépondérant. L'idée fondamentale de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, était, doit-on supposer, de faire face à ces conditions et, par ce moyen, d'assurer au Dominion du Canada la plus grande somme de protection possible pour les années à venir.

(3) Le danger de compromettre les négociations que l'on pourrait entamer plus tard au sujet des salaires et des tarifs, du fait de recettes démesurées appliquées à un capital inférieur à la normale en temps de prospérité, est éloigné à l'heure actuelle comme en font foi le fardeau actuel des frais obligatoires sur la dette consolidée présentement détenue par le public et les recettes défavorables accusées depuis leur fusion par les Chemins de fer nationaux, après l'acquiescement des frais obligatoires.

De plus, nous ferons observer que, en dépit de subtiles théories économiques, il est avéré que, dans le cas des Chemins de fer nationaux, lorsqu'il s'est agi de salaires et de tarifs, la constitution du capital n'a jamais été le principe fondamental des négociations.

(4) Prétendre qu'il faille, sans égard aux conditions existantes, ne modifier en rien la comptabilité qui consiste à accumuler les avances consenties par le Gouvernement, parce qu'il s'agit de placements en espèces, c'est ignorer, d'une part, que le droit de propriété découlant des premières mises de fonds a cessé d'exister en réalité, et c'est ignorer d'autre part que le remaniement du capital dont il est question n'enlève pas au Gouvernement sa part de propriété des biens du National-Canadien qui subsistent à ce moment-ci. Dans ce projet de remaniement du capital, on envisage simplement le fait qu'il y a eu perte de capitaux tout comme, au cours des trois ou quatre dernières années, un grand nombre d'actionnaires d'entreprises industrielles et financières ont dû le faire afin de tirer le meilleur parti possible de leurs droits amoindris sur les biens du réseau, en sauvegardant leur situation financière et leur crédit vis-à-vis du public. A ce sujet, il ne serait pas hors de propos de rappeler ce que les plus anciens chemins de fer des Etats-Unis ont fait dans ce domaine de la reconstitution de leur capital.

De plus, si l'on tient à se faire une opinion pondérée sur la question actuellement à l'étude, nous observerons qu'il importe de se rappeler que le réseau des Chemins de fer nationaux, en tant qu'exploitation distincte, était insolvable lors de sa création.

(5) Il est vrai que le réseau national ne peut emprunter sans la garantie de l'Etat, sauf s'il a recours à la vente de certificats sur matériel en fiducie, mais c'est cela même qui, en réalité, est au fond de toute la question.

Ici, nous sommes d'avis qu'il faut faire entrer en ligne de compte l'effet déprimant, au point de vue psychologique, et la perte de confiance parmi les porteuillistes et le grand public, qui se produiraient si l'on continuait d'accuser, au compte d'un capital mal équilibré et en partie épuisé, ainsi qu'à celui des recettes nettes annuelles, des résultats qu'aggraveraient les frais d'intérêt exigés par l'actionnaire prépondérant pour des fonds avancés en vue de remplacer le capital amoindri.

A notre avis, la constitution actuelle de la dette due au Gouvernement par le réseau national est de nature à grossir, aux yeux des porteuillistes de l'étranger, les difficultés réelles, si sérieuses qu'elles soient, qu'éprouve le Canada au sujet de ses chemins de fer nationalisés. De plus, nous avons la conviction que les capitalistes étrangers qui, lorsqu'il s'agit de consolidation, se fient aux comptes actuels du réseau national, avec une somme restreinte de documentation à leur portée quant au subventionnement du réseau national (d'après les besoins de tout le Canada), ont une idée inexacte de la posture financière du pays dans son ensemble.

Pour ces raisons nous sommes d'avis qu'il y a lieu d'en arriver à une décision d'ordre pratique visant le remaniement de la somme due au Gouvernement par le réseau national.

(6) Les frais d'intérêt dus au public sur les titres garantis par le Dominion ne peuvent être réduits que par le remboursement de ces obligations à des taux moins élevés ou par leur rachat au moyen de financement de la part du Gouvernement en sa qualité d'actionnaire.

(7) La détermination, pour le réseau national, d'un capital établi selon sa capacité productive éventuelle et sa valeur pratique pour le Dominion obligerait à tenir compte de maintes théories instables et circonstances qui varient fréquemment. De plus, elle pourrait exiger que le Dominion se charge directement d'une partie de la dette consolidée actuelle ou du versement d'une subvention annuelle en intérêt au réseau national (proportionnellement aux besoins de tout le pays par opposition à l'exploitation des voies ferrées en vue d'assurer des bénéfices à des particuliers), et nous ne sommes pas prêts à recommander que l'une ou l'autre de ces démarches soit mise à l'étude à ce moment-ci.

(8) Pour ce qui est de faire abstraction des chemins de fer de l'Etat lorsqu'il s'agirait de procéder à ce remaniement de capital, nous vous renvoyons au paragraphe 2 de la page 32 de notre rapport au Parlement, soit:

Les montants votés pour le compte des chemins de fer de l'Etat ne seraient modifiés en rien sur les livres des chemins de fer, sauf le jour où le Gouvernement aura décidé de procéder à la revision de la valeur portée aux livres de ses mises de fonds dans ces biens de la couronne, antérieurement à la fusion de 1923.

Si le Gouvernement désirait comprendre dans l'ensemble des propositions la réévaluation au sujet des chemins de fer de l'Etat nous signalerions le rapport soumis en mars 1925 par deux maisons indépendantes qui firent une enquête en vertu de la loi du bureau de vérification, et qui concluent au retranchement de quelque 152 millions de la valeur du placement du Dominion dans ces biens de la couronne, au 31 décembre 1923.

(9) Pour les raisons indiquées à la page 19 de notre rapport au parlement, nous ne conseillons aucune tentative en vue d'effectuer, à ce moment-ci, la fusion légale des corporations constituantes ou l'unification de la dette consolidée.

(10) Dans les négociations pour la vente d'une entreprise les facteurs décisifs sont d'ordinaire une puissance productive soutenue et un actif réel,—non pas un actif qui n'existe pas et un capital disproportionné. Nous avons la conviction que si jamais cette question était mise à l'étude, la façon dont le capital actuel du réseau est constitué à l'heure actuelle serait à l'encontre de l'intérêt bien entendu des Chemins de fer nationaux et de son actionnaire prépondérant, le Dominion.

(11) On ne prétend pas qu'en donnant suite à ces projets de remaniement du capital il en résulterait directement de nouvelles sources de revenu ou un abaissement des impôts. Ce serait, incontestablement, chose ridicule. Cependant, il peut se faire que cela influerait indirectement sur les impôts en ce qu'il constituerait un obstacle à l'accroissement inaperçu des frais de financement du Dominion à l'avenir, parce que le public, tant ici qu'à l'étranger, aurait exagéré la répercussion défavorable du financement du réseau national sur les comptes publics du Canada.

Dans les propositions en question, il s'agit avant tout d'éléments qui, à notre avis, se rattacheront, dans l'avenir, au crédit du Dominion, abstraction faite de la coordination de l'heure actuelle, du projet d'unification ou de tout autre mode d'administration et de contrôle. Nous pouvons en voir un exemple d'application dans la position peu avantageuse faite au Canada, dans certains milieux financiers de Grande-Bretagne, lorsque l'on adopta pour ligne de conduite de reporter, par l'intermédiaire de la compagnie des Chemins de fer nationaux, les anciennes actions du Grand-Tronc, ainsi que les comptes correspondants d'actif, à une valeur nominale de \$165,627,738.70 au bilan général du réseau national, et ce depuis la fusion, contrairement aux conclusions du conseil d'arbitrage du Grand-Tronc affirmant que ces actions étaient sans valeur. Tout en convenant que le Dominion a le droit absolu et inaliénable de faire figurer aux comptes du réseau du national ces anciennes actions du Grand-Tronc à leur valeur nominale tant que bon lui semblera, nous n'en croyons pas moins que cette manière d'agir a contribué dans une certaine mesure à faire durer l'impression défavorable créée à l'étranger quant au crédit du Dominion au sujet d'un règlement avec les actionnaires du Grand-Tronc conformément aux conclusions du conseil d'arbitrage. Qu'il soit bien compris que nos observations à ce sujet ne visent en rien le mérite des sentences arbitrales comme telles mais exclusivement l'effet psychologique produit sur une certaine partie d'acheteurs de titre de la Grande-Bretagne par l'inscription de ces actions et les éléments

d'actif correspondant à leur valeur nominale au bilan général du réseau national, malgré les sentences arbitrales rendues à ce sujet.

A notre avis, ces considérations et d'autres ont été perdues de vue dans certains articles de journaux et discours publics où l'on n'abordait la question qu'au point de vue des revenus et de la comptabilité.

(12) En contraste marqué avec la notion répandue, nous tenons à préciser que, à l'exception d'avances courantes, sur un ensemble de 1,771 millions de dollars de dettes remboursables au Gouvernement et inscrites sur les livres du réseau national, 15 millions seulement figurent à l'actif dans les comptes publics. Ce qui veut dire, par conséquent, que d'après les propositions, on éliminerait du passif du réseau national quelque 1,011 millions de dollars avec un remaniement correspondant de 15 millions de dollars seulement, à part les avances courantes, dans la dette nette du Dominion. Ceci s'explique par le fait qu'environ 342 millions représentant des avances en espèces pour déficits, l'équivalent de 424 millions de dollars au chapitre de l'intérêt couru et 15 millions de dollars en subventions à l'ancien Grand-Tronc, sont déjà compris dans la dette nette du Canada. De plus, une somme de quelque 248 millions de dollars est constituée par cette partie des actions du Nord-Canadien et du Grand-Tronc que les conseils d'arbitrage de 1918 et 1921 ont dit être sans valeur et pour lesquelles le Dominion n'a rien versé en espèces lors de l'acquisition.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vu que les représentants des chemins de fer désirent rentrer à leurs bureaux pour vendredi, nous ajournerons jusqu'à convocation par le président.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la convocation du président.

SESSION DE 1934

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

POSSÉDÉS, EXPLOITÉS ET RÉGIS PAR L'ÉTAT

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 3

ET RAPPORT SOUMIS À LA CHAMBRE

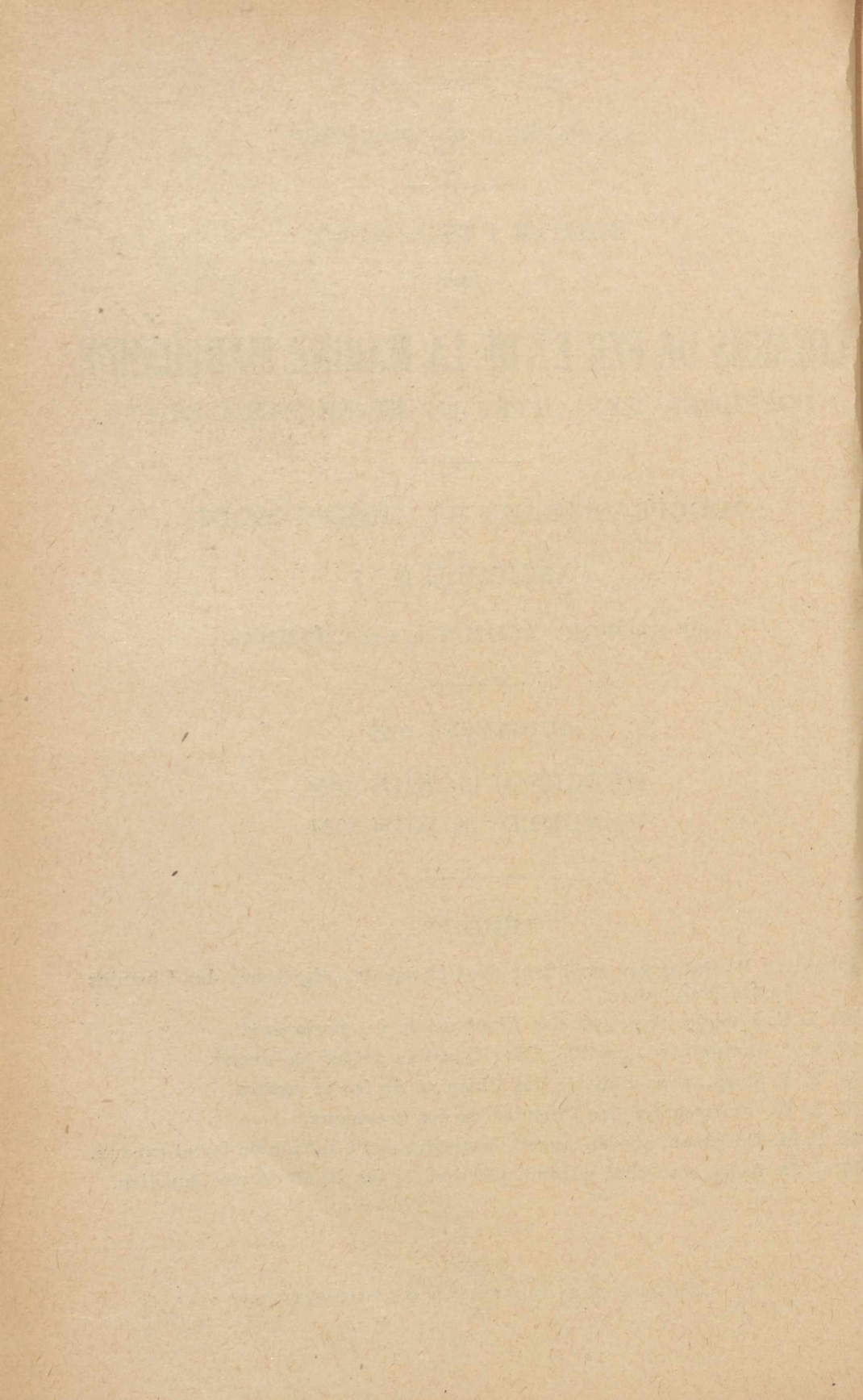
AUDIENCES DES

MERCREDI 20 JUIN 1934

VENDREDI 29 JUIN 1934

TÉMOINS:

- L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer nationaux.
- M. J. E. Labelle, régisseur des Chemins de fer nationaux.
- M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux.
- M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et canaux.
- M. S. W. Fairweather des Chemins de fer nationaux.
- M. P. M. Anderson, avocat-conseil, ministère des Chemins de fer et canaux.
- M. J. O. Apps, sous-chef adjoint, Chemin de fer du Pacifique-Canadien.



RAPPORT A LA CHAMBRE

CINQUIÈME RAPPORT

OTTAWA, 29 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, possédés exploités et régis par l'Etat a l'honneur de soumettre, dans les termes suivants, un

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité, conformément à l'ordre de renvoi du 4 mai 1934, a examiné les rapports annuels concernant les comptes des Chemins de fer nationaux du Canada et de la marine marchande du gouvernement canadien et il a, à ce sujet, interrogé les témoins suivants:

L'hon. C. P. Fullerton, c.r., président du bureau des régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. F. K. Murrow, régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. J. E. Labelle, c.r., régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. S. W. Fairweather, des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. V. I. Smart, sous-ministre du ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. B. J. Roberts, contrôleur, division des garanties du gouvernement, ministère des Finances.

M. T. H. Cooper, Chemins de fer nationaux du Canada.

M. O. A. Matthews, de *Geo. A. Touche & Co.*, comptables et vérificateurs.

Votre Comité recommande qu'à l'avenir, le choix des membres du Comité des chemins de fer et de la marine marchande soit fait aussitôt que possible après l'ouverture de la session et que l'administration du réseau soit priée de présenter ses rapports et son budget des dépenses dans le plus bref délai possible après l'expiration de l'année civile.

Une copie des procès-verbaux et des témoignages est annexée au rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. D. CHAPLIN.

PROCÈS-VERBAUX

SALLE N° 231,

Le 20 juin 1934.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, se réunit ce jour à onze heures du matin, conformément à l'avis donné. La séance s'ouvre sous la présidence de M. Chaplin. Les membres suivants sont présents.

MM. Beaubier, Bothwell, Cantley, Chaplin, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Geary, Gobeil, Hanbury, Manion, Power, Price et Stewart (*Lethbridge*).

Assistent à la séance: L'hon. C. P. Fullerton, c.r., président du conseil des régisseur des Chemins de fer nationaux du Canada; M. J. E. Labelle, c.r., régisseur des Chemins de fer nationaux; M. J. S. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux; M. S. W. Fairweather, des Chemins de fer nationaux; M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et canaux; M. P. M. Anderson, avocat-conseil, ministère des Chemins de fer et canaux; M. B. J. Roberts, du ministère des Finances; M. J. O. Apps, sous-chef adjoint, chemin de fer du Pacifique-Canadien; M. O. A. Matthews, de *Geo. A. Touche & Co.*, comptables et vérificateurs, de Toronto, Ontario.

Le président annonce que le ministre des Chemins de fer et Canaux désire donner au Comité des explications au sujet de deux bills. Le ministre donne ensuite lecture de lettres du président de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et du président du conseil des régisseurs des Chemins de fer nationaux le priant de faire adopter les bills suivants par le Parlement:

1. Projet de loi constituant en corporation la *Canadian Communications, Ltd.*
2. Projet de loi constituant en corporation la *Canadian Railway Express Company*;

Ces bills ont pour objet de faciliter de nouvelles économies dans les frais d'exploitation, pourvu que les deux chemins de fer en arrivent à une entente satisfaisante. Le ministre explique qu'il saisit le Comité de ces bills en vue d'en obtenir une approbation qui l'aiderait à obtenir de la Chambre l'autorisation de déposer ces projets de loi aujourd'hui. On a fait observer que les membres du Comité ne pourraient que parler en leur propre nom et que tout membre de la Chambre pourrait refuser son assentiment. Le ministre décide alors de déposer les bills dans le cours ordinaire des choses.

Les témoins suivants sont interrogés: l'honorable C. P. Fullerton, c.r., président du conseil des régisseurs des Chemins de fer nationaux; M. J. E. Labelle, c.r., régisseur des Chemins de fer nationaux; M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux; M. S. W. Fairweather, des Chemins de fer nationaux; M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et canaux; M. P. M. Anderson, avocat-conseil du ministère des Chemins de fer et canaux, et M. J. O. Apps, sous-chef adjoint, chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Une discussion s'engage au sujet des bills envisagés, et il est proposé un amendement portant que les Chemins de fer nationaux du Canada devraient posséder au moins 50 p. 100 des actions comportant le droit de voter dans les nouvelles compagnies. M. Anderson est prié de rédiger un texte en conséquence, ce qu'il fait.

On discute ensuite sur les traitements comparatifs versés aux chefs de service des diverses lignes de voies ferrées, ainsi que le principe qui consiste à conserver à l'emploi du National-Canadien des fonctionnaires éligibles à la pension.

On discute l'obligation de rembourser intégralement les porteurs d'obligations, notamment en ce qu'il s'agit du *Toronto Suburban Railway*.

Le Comité s'ajourne jusqu'à quatre heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend sa séance à quatre heures de l'après-midi.

Une brève discussion porte sur la répartition des contrats, pour le transport des dépêches postales, entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

On discute de nouveau l'obligation, de la part du National-Canadien, de rembourser intégralement les porteurs d'obligations.

M. Hanbury propose, appuyé par M. Gobeil, que les rapports des Chemins de fer nationaux du Canada et de la Marine commerciale du Canada soient adoptés. La motion est adoptée.

M. Hanbury adresse des félicitations au Gouvernement qui a réussi à constituer un conseil des régisseurs compétents et à s'assurer les services de hauts fonctionnaires qui ont à cœur l'intérêt bien entendu du National-Canadien.

M. Hanbury demande que les hauts fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux soumettent des réponses à certaines questions qu'il avait posées, et que lesdites questions et réponses fassent partie des témoignages. La demande est agréée.

Sur la motion de sir Eugène Fiset, appuyé par M. Fraser (*Caribou*), le Comité lève la séance à cinq heures onze minutes de l'après-midi, pour se réunir de nouveau à la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

PROCÈS-VERBAUX

SALLE 231,

Le vendredi, 29 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat se réunit ce jour, à dix heures et demie du matin, conformément à l'avis donné. M. Chaplin préside. Les membres suivants sont présents:

MM.: Baubier, Bothwell, Cantley, Chaplin, Euler, Fraser (*Caribou*), Geary, Kennedy, (*Rivière-la-Paix*), McGibbon, Manion et Price.

Le président soumet à l'approbation un projet de rapport. Celui-ci est étudié.

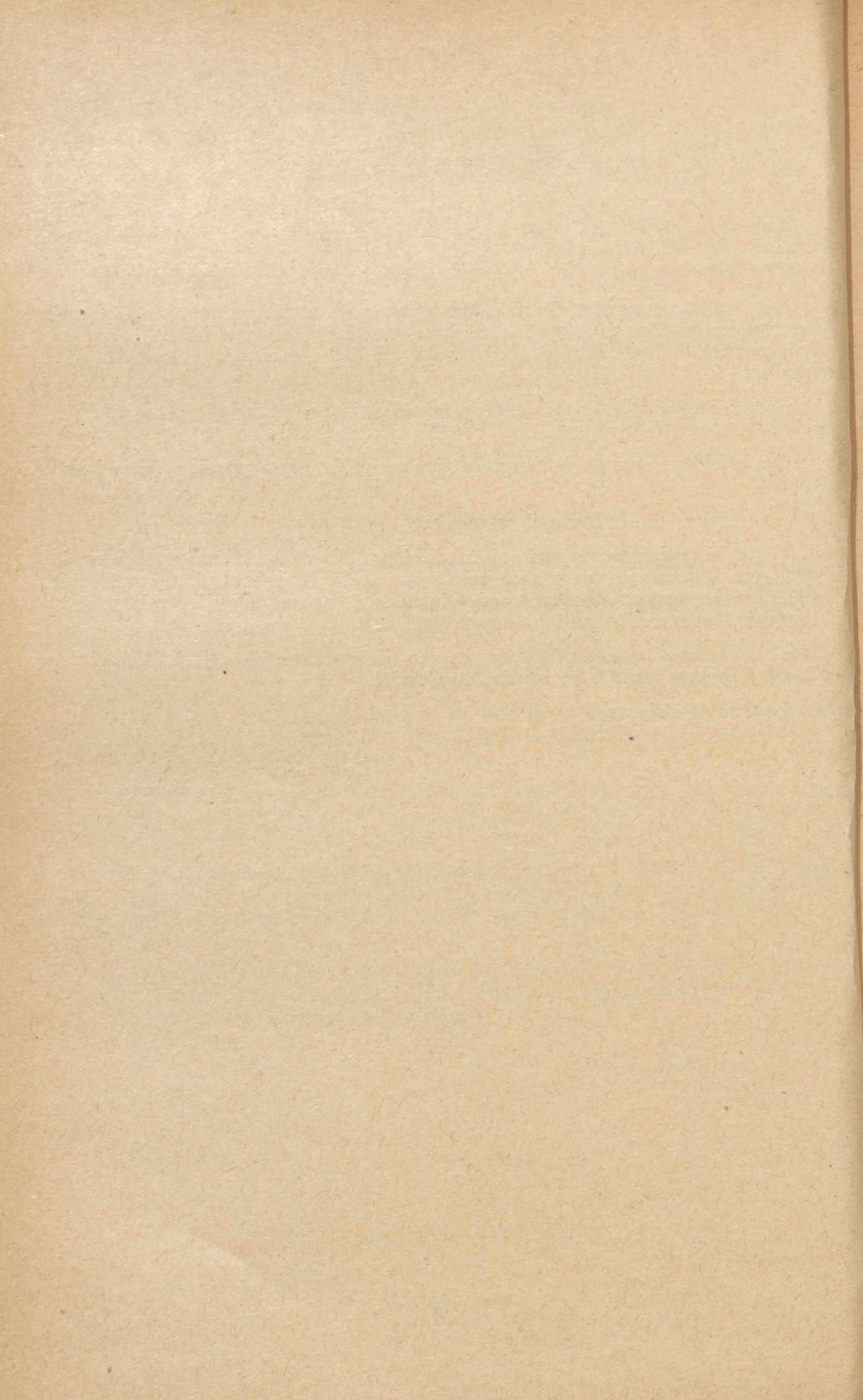
Sur motion de M. Euler, il est résolu:

“Que le projet de rapport soit modifié par l'insertion d'une proposition à l'effet que, dorénavant, ce comité permanent de la Chambre soit nommé plus tôt durant la session, et que les fonctionnaires des chemins de fer soumettent, à l'avenir, leurs crédits plus promptement.”

Il est ordonné que le projet de rapport ci-dessus modifié soit présenté à la Chambre comme étant le 5e rapport du Comité.

Le Comité s'ajourne.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE 231,

20 juin 1934.

Le comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à onze heures, sous la présidence de M. Chaplin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le ministre désire expliquer deux projets de loi.

L'hon. M. MANION: Messieurs, la direction des deux chemins de fer m'a écrit il y a quelque temps, et dans un instant je lirai la lettre. Lorsque je le ferai, si vous remplacez les mots "compagnie de messageries" par "compagnie de lignes télégraphiques", les deux cas seront compris dans la lettre. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se sont entendus et veulent fusionner en compagnies filiales leurs compagnies de messageries et de lignes télégraphiques—compagnies de communications, comme ils les appellent—en formant deux compagnies distinctes. Je vais lire une des lettres qu'ils m'ont écrites; l'autre est exactement la même, excepté qu'elle a trait à l'autre question. Cette lettre est signée par M. Fullerton et M. Beatty, au nom de leurs compagnies respectives, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, et elle m'est adressée:

"Nous incluons un projet de loi autorisant la Canadian Railway Express Company, que nos compagnies désirent faire adopter à la session actuelle du Parlement, afin de mettre en vigueur la proposition de la commission royale relative aux transports en ce qui concerne l'exploitation des messageries des deux compagnies.

"Vous noterez que la loi projetée est simplement l'autorisation de la nouvelle compagnie avec les pouvoirs requis pour l'administration des affaires des deux compagnies, si les régisseurs du National-Canadien et les administrateurs du Pacifique-Canadien décident que cela se fasse et à quelle date.

"Nous jugeons essentiel que ce projet de loi soit adopté aussitôt que possible afin de hâter les mesures d'économie et d'efficacité que nos deux compagnies peuvent prendre collectivement."

Cette lettre est signée par M. Fullerton et M. Beatty. Elle fait également allusion à la compagnie de communications, excepté qu'il est question de communications au lieu de messageries.

M. PRICE: Quelle est la date?

L'hon. M. MANION: Le 5 juin. En réalité, le Comité aurait probablement dû discuter cette lettre à sa dernière réunion, mais je vais vous dire pourquoi cela n'a pas été fait. Je voulais que ce bill fût adopté comme projet de loi particulier de ces compagnies, sans que le Gouvernement eût rien à y faire. Nous leur avons donné le pouvoir, l'an dernier, de se conduire exactement comme elles le font aujourd'hui, en vertu de la loi. Je puis lire l'article de la loi, et je vais le faire. L'article 16 est ainsi conçu—il s'agit de la coopération entre les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien:

Sans restreindre la portée générale de ce qui précède, ces mesures, plans ou arrangements pourront comprendre, ou être exécutés au moyen de...

(a) Nouvelles compagnies où la prépondérance est constituée de par la propriété d'actions, également répartie entre les compagnies.

Ces chemins de fer auraient dû présenter leur projet sous forme d'un bill d'intérêt privé, ce que je préfère. Cependant, ils ont d'abord fait observer qu'il y avait des droits élevés, 11,000 dollars, environ, auxquels le Parlement aurait pu, bien entendu, renoncer. De plus, il y avait des retards que nous n'aurions pu surmonter à cette session. Je veux bien que ces bills soient présentés comme mesures ministérielles, mais depuis que le Comité a commencé à siéger, j'ai pensé à demander son approbation, d'une manière générale, en ce qui le concerne. Les bills sont ici; j'en ai quatre copies; ils n'ont pas été déposés, mais je suis prêt à les présenter cet après-midi si le Comité y consent. Je puis vous lire l'un des bills—ils ne diffèrent en ce seul sens que l'un a trait aux "messageries" et l'autre aux "communications". Autrement, ils sont à peu près semblables. Je désire l'approbation générale du Comité afin d'aller plus loin, et si le Comité ne s'y oppose pas, je puis déposer ces bills à la Chambre cet après-midi. Même si la prorogation a lieu samedi, comme on l'espère, ou au début de la semaine prochaine, nous pourrons les faire adopter du consentement de la Chambre.

Le bill relatif aux communications est ainsi conçu:

1. Edward W. Beatty, l'honorable Charles P. Fullerton, Grant Hall, Frederick K. Morrow, Ernest E. Lloyd, et J. Edouard Labelle, tous de la ville de Montréal, de même que les personnes qui deviennent actionnaires de la compagnie, sont pas le présent incorporés sous le nom de "Canadian Communications Company", ci-après appelée "la Compagnie".

2. Les personnes nommées dans l'article de cette loi seront les administrateurs provisoires de la compagnie.

3. Le capital de la compagnie sera de quarante millions de dollars, divisé en quatre cent mille actions d'une valeur au pair de cent dollars chacune.

4. Le siège de la compagnie sera dans la ville de Montréal.

5. L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le premier mardi de mars.

6. Le nombre des administrateurs de la compagnie sera de six, dont un ou plus pourront être des fonctionnaires rémunérés de la compagnie.

7. Les administrateurs pourront voter ou agir par procuration, mais nulle assemblée n'aura droit de prendre des décisions si quatre administrateurs au moins ne sont pas présents en personne.

Il y a une note explicative dudit bill qui est ainsi libellée:

L'objet de ce bill est d'autoriser une compagnie de communications dans le but de permettre aux chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien de réaliser les économies et d'obtenir des opérations plus rémunératrices touchant leurs services télégraphiques respectifs, conformément aux dispositions de la Partie II de la loi de 1933 concernant les réseaux National-Canadien et Pacifique-Canadien, si et selon que les régisseurs et les administrateurs des deux chemins de fer, respectivement le décident, et à quelle date.

Vous noterez que "si et selon que, et à quelle date" leur donne le pouvoir de former cette compagnie.

L'hon. M. EULER: Cette compagnie pourra-t-elle détenir les actions des deux compagnies respectives?

L'hon. M. MANION: J'ai lu la lettre de M. Fullerton et de M. Beatty me priant de faire adopter cette mesure, et j'ai émis l'avis, monsieur Euler, avant votre arrivée, que les compagnies auraient dû se charger de cette affaire elles-mêmes, bien que le Gouvernement puisse s'en acquitter. Cependant, elles ne se sont pas entendues assez tôt. Je ne les blâme pas, mais c'est mon impression. Lorsqu'elles m'ont fait la proposition, il ne leur restait pas assez de temps à leur disposition. En outre, il y avait la question des droits qui se chiffraient à 11,000 dollars, que la Chambre aurait pu ignorer ou rembourser; mais si ce Comité y consent—et je suis d'opinion que c'est ce que nous devrions faire—je déposerai ces bills cet après-midi, avec l'assentiment de la Chambre, et nous pourrons en hâter l'adoption. Ils sont courts, et conformes à la loi de l'an dernier. Si l'on pose des questions, j'y répondrai volontiers.

M. BOTHWELL: Comment les frais seront-ils répartis entre les compagnies?

M. FRASER: Se propose-t-on d'offrir en vente des actions au public?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

L'hon. M. MANION: M. Apps représente ici le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. EULER: Le juge Fullerton doit être prêt à nous fournir plus de détails au sujet des fins du bill.

L'hon. M. FULLERTON: Le véritable objet du bill, naturellement, est de réaliser des économies; ce ne sont que des lois spéciales. Nous croyons que la question de fusion des compagnies de messageries et de lignes télégraphiques devrait être étudiée soigneusement par les comités.

L'hon. M. EULER: Est-ce un projet?

L'hon. M. FULLERTON: Elle est actuellement à l'étude. Nous ne pouvons dire quel en sera le résultat, mais nous voulons être en mesure, si nous pouvons faire cette fusion, de mettre le rouage voulu en mouvement avant la prochaine session. Ce sont des lois spéciales; nous ne sommes liés d'aucune manière; il ne s'agit que de négociations, et si nous tombons d'accord, nous aurons alors ce rouage.

L'hon. M. EULER: C'est ce que je désirais savoir, c'est-à-dire si l'adoption de ce bill avait, de fait, pour but la fusion des services de messageries.

M. PRICE: Monsieur le président, je désire dire quelques mots au sujet de la fusion de ces deux compagnies. Tout d'abord, le service est paralysé. A Moncton, nous avons la *Dominion Express Company*, qui était la propriété du Pacifique-Canadien, et la *Canadian Express Company*. Il y a quelques années, le Pacifique-Canadien a été obligé d'abandonner son service de messageries à Moncton, et, par conséquent, Saint-Jean fut le point de contact le plus rapproché au sujet de ce service. Mais ce dernier, depuis, n'a pas été aussi recommandable qu'au temps de la concurrence, et, personnellement, je m'en plains. La même remarque s'applique aux lignes télégraphiques. Nous avons un service actuellement dans la ville de Moncton. Le Pacifique-Canadien demeurait ouvert jusque vers minuit; le National-Canadien, anciennement le *Western Union*, est ouvert toute la nuit. J'en viens immédiatement à la conclusion que lorsque ces deux lignes télégraphiques seront fusionnées, le service sera embarrassé; il y aura une compagnie de messageries et une compagnie de télégraphe, sans aucune concurrence. Et le public ne jouira pas du même service qu'à l'heure actuelle, parce qu'il faut avouer que, une fois les compagnies de messageries et de lignes télégraphiques fusionnées, on diminuera les dépenses autant que possible afin de procurer un assez bon service mais non pas comparable à celui que nous avons aujourd'hui.

L'hon. M. MANION: Docteur, n'est-il pas vrai que nous avons adopté un bill, à la dernière session, donnant l'instruction aux compagnies d'économiser? C'est leur projet, et non le mien. La lettre de M. Beatty et de M. Fullerton, que j'ai lue, vous montre qu'ils se proposent d'obtenir une loi spéciale leur per-

mettant de diminuer, non pas l'efficacité du service, mais les dépenses. Je ne suppose pas qu'ils admettent que cela nuira à leur service; je ne crois pas qu'ils l'aient avoué.

M. PRICE: Il est une autre question que je désire poser à ce sujet. Nul doute qu'il y a ici quelques représentants de la Canadian Express Company au nombre des fonctionnaires. A-t-on l'intention, si cette mesure est adoptée, de confier à une compagnie le service de messageries de Moncton à Montréal, en comprenant les endroits desservis par le Pacifique-Canadien, ou se propose-t-on de s'en tenir à la situation actuelle? Par exemple, supposons que je désire faire un envoi à quelque localité desservie par le Pacifique-Canadien à l'extérieur de Saint-Jean sur la ligne de Montréal. Nous utilisons la *Canadian National Express* jusqu'à Saint-Jean, puis la *Dominion Express* du Pacifique-Canadien. Je veux savoir si l'Express se chargera des messageries directement, une seule compagnie faisant le transport de Moncton à n'importe quel endroit sur la ligne du Pacifique-Canadien, aussi bien que sur celle du National?

L'hon. M. MANION: Je n'avais pas l'intention de discuter cela, mais je présume que c'est ce qui arriverait; autrement, la fusion ne serait pas bien vue du public.

M. LABELLE: On agirait d'après le même principe qu'aux Etats-Unis, en vertu duquel la *Railway Express Company* dessert tous les chemins de fer. Chez nos voisins, une compagnie de messageries se charge de livrer les messageries des divers chemins de fer.

M. HUNGERFORD: Les expéditions pourraient être faites par une seule compagnie à n'importe quel point du réseau du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien.

L'hon. M. EULER: Sauf erreur, le bill n'a pas été distribué; il n'est pas imprimé?

L'hon. M. MANION: Non, il n'a pas été distribué parce que je ne l'ai pas déposé à la Chambre. J'ai pensé que nous pourrions probablement le présenter cet après-midi.

L'hon. M. EULER: Cela veut-il dire qu'il y aura un changement possible de propriété, ou, du moins, que l'actif réel des compagnies de fiducie et des compagnies télégraphiques sera réuni entre les mêmes mains.

L'hon. M. MANION: Je lirai l'article 3, qui dit: "Le capital de la compagnie sera de 40 millions de dollars, divisé en quatre cent mille actions d'une valeur au pair de cent dollars chacune." Si je comprends bien, cet article a pour objet de transférer les biens des deux compagnies à une seule qui représentera le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

L'hon. M. EULER: Avant de parler du contrôle de cette compagnie, je désire demander si cet article vient en conflit avec les dispositions du bill que nous avons adopté l'an dernier?

L'hon. M. MANION: Non, ce bill concernait la fusion. Je vais lire cet article. Je l'ai noté. Nous lisons dans l'article 27, partie IV:

Rien dans la présente loi n'est censé autoriser la fusion d'une compagnie de chemin de fer comprise dans les Chemins de fer Nationaux avec avec une compagnie de chemin de fer comprise dans les chemins de fer du Pacifique, ni autoriser la gestion et le contrôle réunis du réseau ferroviaire qui fait partie des Chemins de fer Nationaux avec le réseau ferroviaire qui fait partie des chemins de fer du Pacifique.

Je lis l'article qui autorise l'union des deux réseaux; il se trouve dans la partie II, article 16, concernant la coopération:

Sans restreindre la portée générale de ce qui précède, ces mesures, plans ou arrangements pourront comprendre, ou être exécutés au moyen de...

(a) Nouvelles compagnies où la prépondérance est constituée par la propriété d'actions, également répartie entre les compagnies.

L'hon. M. EULER: Je me demande ce que signifie: "également répartie"?

L'hon. M. MANION: Je suppose que c'est en proportion de leurs biens.

M. BOTHWELL: Cela me ramène à la question que j'ai posée il y a un instant, c'est-à-dire comment ce capital serait distribué entre les deux compagnies?

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'en sommes pas encore réellement arrivés à cette question; le partage se fera sur une base égale.

Le PRÉSIDENT: C'est la question à l'étude.

M. BOTHWELL: Sur une base équitable selon la valeur des biens possédés par les deux compagnies?

L'hon. M. FULLERTON: Et des recettes.

M. POWER: Avons-nous aucune idée de la valeur réelle de l'actif des deux compagnies à l'heure actuelle?

M. LABELLE: Nous n'avons aucun rapport touchant les messageries; nous sommes autorisés à étudier la valeur réelle des compagnies de télégraphe, ce qui est très difficile, parce que le National-Canadien a plusieurs traités à longs termes—par exemple, celui de la *Montreal Telegraph Company* qui expirera en 1978. Il n'est pas facile de mentionner le chiffre exact, mais deux comités examinent cette question et étudient la valeur des biens et du matériel, la valeur commerciale et le chiffre des recettes des deux compagnies.

M. POWER: Mais vous n'en n'en êtes venus à aucune conclusion et n'avez présenté aucun rapport?

L'hon. M. MANION: C'est un bill spécial.

M. GEARY: Depuis quand les compagnies ont-elles véritablement fait l'acquisition de leurs services de messageries? La *Dominion Express Company* était jusqu'à récemment une compagnie indépendante.

L'hon. M. MANION: M. Apps, quand le Pacifique-Canadien a-t-il acquis la *Dominion Express*?

M. APPS: En 1883.

L'hon. M. MANION: A-t-elle fait partie du Pacifique-Canadien dès le début?

M. APPS: C'était une compagnie filiale, oui.

M. GEARY: Elle était passablement indépendante, en un sens.

L'hon. M. MANION: Quand est-elle devenue la *Canadian Pacific Express Company*?

M. APPS: Il y a environ cinq ans.

M. GEARY: Elle est administrée par le Pacifique-Canadien. Comment s'appelait l'autre compagnie?

L'hon. M. MANION: Le National-Canadien.

M. GEARY: Avant que le National-Canadien en eût fait l'acquisition.

M. LABELLE: La *Canadian Express Company*.

M. GEARY: Je me rappelle que le Pacifique-Canadien a été assez inquiet lorsque la compagnie a fait cette acquisition et que le nom a été changé.

M. HANBURY: J'aimerais savoir si la Commission des chemins de fer a quelque contrôle sur les tarifs et les services des compagnies de télégraphe et de messageries. Le juge Fullerton nous renseignera peut-être là-dessus.

L'hon. M. FULLERTON: Elle en a certainement un sur les tarifs.

M. HANBURY: Pas sur les services?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne suis pas sûr à ce sujet.

M. HANBURY: Je suis d'accord avec le Dr Price, mais je diffère peut-être un peu avec lui à cet égard. Je n'ai pas été en faveur du bill du Pacifique-Canadien et du National-Canadien l'an dernier. Je l'ai combattu. Je n'ai pas compris alors l'économie de cette mesure, et je n'ai pas changé d'avis aujourd'hui. Je ne vois pas la véritable économie de la fusion de ces services particuliers, ainsi que le prévoit le bill projeté. Quand il est question de diminution de dépenses, il ne faut pas perdre de vue les employés qui vont être destitués, et le manque de concurrence dans les services. Je reconnais, il est vrai, que le bill adopté l'an dernier prévoyait la fusion maintenant suggérée, alors que le projet de loi visait à la fusion des services de chemins de fer, tout en s'y opposant. Si j'acceptais ces bills, ce serait simplement parce que la loi est maintenant en vigueur, et qu'il n'est peut-être pas de notre devoir d'empêcher les compagnies de chemins de fer de se rendre aux désirs du Parlement tels qu'ils sont exprimés dans le bill. Cependant, j'y suis opposé personnellement; je ne crois pas que ce soit de la véritable économie, et je pense que les Canadiens souffriraient du manque de concurrence dans les services.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, comme le savent plusieurs membres du Comité, j'ai toujours été en faveur de réaliser les plus grandes économies possible, en ce qui concerne les Chemins de fer Nationaux canadiens; j'approuve donc toute mesure qui atteindrait cette fin. Mais, à mon avis, en ce qui regarde ce bill, les seuls actionnaires de la nouvelle compagnie seront le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Est-ce exact? Eux seuls peuvent être actionnaires.

L'hon. M. MANION: Naturellement, ils peuvent émettre du capital-actions ou des actions privilégiées, de sorte qu'ils peuvent les vendre, je suppose.

L'hon. M. EULER: Le Comité devrait savoir si l'on a l'intention que cette nouvelle compagnie ne consiste que du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, ou si le public sera invité à souscrire. Il est très important de le savoir. Si j'ai raison de croire que les deux actionnaires,—il n'y en a que deux,—seront le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, alors l'un ou l'autre aura le contrôle, surtout si, come je l'ai dit, les actions doivent être également réparties. Dans ce cas-là, nous sommes presque certains que les deux compagnies ne seront pas sur un pied d'égalité absolue, en ce qui concerne la valeur de leurs possessions. Cependant, quant à moi, je tiens tout particulièrement à protéger les intérêts du National-Canadien, sans être prévenu contre le Pacifique-Canadien. Je ne voudrais certainement pas voir surgir une situation qui mît cette nouvelle compagnie sous aucune autre autorité que celle du National-Canadien. Il pourrait y avoir égalité, mais je crois que nous devrions être quelque peu renseignés à cet égard.

L'hon. M. FULLERTON: Nous sommes d'opinion que le scrutin devrait être pris sur une base d'égalité. Nous ne consentirions jamais à autre chose. On m'a demandé si les commissaires des chemins de fer avaient le contrôle des tarifs et des services en ce qui concerne les lignes télégraphiques et les messageries. Ce contrôle est complet.

M. HANBURY: Voulez-vous bien lire ceci?

L'hon. M. FULLERTON: C'est sous le titre: Contrats limitant la responsabilité des compagnies de messagerie, article 365:

Nuls contrats, stipulation, règlements, règles, déclarations ou avis faits ou donnés par une compagnie ou par une personne ou une corporation qui perçoit des taxes de messagerie, amoindrissant, restreignant ou limitant la responsabilité de cette compagnie, personne ou corporation, relativement au factage, à la réception, au soin ou à la manutention d'effets à expédier, porter ou transporter en messagerie, ou relativement

à l'expédition, au port, au transport ou à la livraison d'effets par messagerie, n'ont de vigueur ni d'effet à moins qu'ils n'aient été approuvés au préalable par une ordonnance ou par un règlement de la Commission.

2. La Commission peut, dans un cas particulier ou par règlement général:

- (a) Déterminer la mesure dans laquelle la responsabilité de cette compagnie, personne ou corporation peut être ainsi amoindrie, restreinte ou limitée; et
- (b) Prescrire les termes et conditions qui régissent le factage, la réception, le soin ou la manutention d'effets à expédier, porter ou transporter en messagerie, ou qui régissent l'expédition, le port, le transport ou la livraison des effets en messagerie, par cette compagnie, personne ou corporation.

Cela s'applique également aux compagnies de lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous expliquer la question de M. Hanbury touchant la possibilité de souscriptions du dehors?

L'hon. M. FULLERTON: A notre avis, les actions seront détenues uniquement par les deux compagnies. Nous ne nous proposons pas de demander au public de souscrire en aucune manière; il ne s'agit que de la fusion des services de messageries des deux compagnies.

L'hon. M. EULER: Le bill, sous sa forme actuelle, permettrait-il d'offrir des actions au public?

L'hon. M. FULLERTON: Je suppose que oui.

L'hon. M. EULER: Ne pensez-vous pas qu'il devrait être spécifié que les actions seront limitées aux deux compagnies?

L'hon. M. FULLERTON: Cela pourrait être dit formellement, bien entendu.

L'hon. M. EULER: Je pense que oui.

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'avons jamais eu la moindre intention d'inviter le public à souscrire d'aucune manière.

L'hon. M. EULER: Je crois que le bill devrait le mentionner. Vous ne pouvez prévoir ce qui peut surgir dans l'avenir. Des actions peuvent être offertes au public, de sorte que l'une ou l'autre des deux compagnies de chemin de fer pourrait avoir la haute main. Naturellement, quant à moi, je ne m'opposerais pas à ce que le National-Canadien l'ait.

M. POWER: Je ne vois pas comment vous pourriez empêcher le Pacifique-Canadien qui possédait la moitié des actions, d'en offrir au public, s'il le désire.

L'hon. M. EULER: C'est pour l'empêcher d'obtenir le contrôle.

M. POWER: Il serait difficile de prévenir quelque émission d'actions au public, car le Pacifique-Canadien aura toujours sa part, et il en fera probablement ce qu'il voudra; il pourra disposer à sa guise de ce qui reste dans son trésor. Il peut offrir ces actions de la même manière que d'autres à ses actionnaires.

L'hon. M. EULER: Supposons que vous n'émettiez pas d'abord toutes les actions, mais que vous en gardiez un certain montant dans le trésor, et que, plus tard, la compagnie décide de les offrir au public, le reste de ces actions donnerait le contrôle au Pacifique-Canadien ou au National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: La prépondérance des voix.

L'hon. M. EULER: Exactement. Je pense qu'il faudrait pourvoir à cela.

M. BOTHWELL: Je désire poser une question au sujet de ces deux services, ceux du télégraphe et des messageries. Ont-ils été exploités à perte par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ou s'ils ont fait face à leurs dépenses? Je crois que le Comité aimerait quelques renseignements à cet égard.

M. FAIRWEATHER: Il est très difficile de répondre à cette question. Naturellement, nous ne pouvons répondre au nom du Pacifique-Canadien. Ce sont des services subordonnés, et tout dépend des prix communs demandés par les compagnies pour savoir s'il y a profit ou perte. Par exemple, prenez les messageries. Nul doute que les messageries ne nous rapportent des profits, si on les considère comme un service subordonné, mais si l'on met tous les frais indirects au compte des messageries, je ne dirai pas que ce sera une perte, mais bien près. Quant aux lignes télégraphiques, la situation diffère quelque peu. Les chemins de fer ont besoin d'un service télégraphique considérable pour leur exploitation, et cela établi, ils peuvent en faire une entreprise commerciale en plus. L'exploitation des lignes télégraphiques, à titre commercial, est profitable, mais vous pouvez constater combien il est impossible de séparer, par exemple, les lignes télégraphiques à l'usage des chemins de fer en regard de celles du commerce. Le service télégraphique est indispensable aux chemins de fer.

M. PRICE: Vous avez vos propres lignes particulières à cette fin?

M. FAIRWEATHER: L'installation est la même. Nous nous servons des mêmes fils; ils sont utilisés en partie exclusivement pour le chemin de fer, et en partie en commun pour les fins du commerce et du chemin de fer, et en partie exclusivement pour le commerce. C'est réellement une situation très compliquée. Cependant, si vous faites vos calculs sur une base absolument commerciale, il faudra alors mettre au crédit de vos opérations télégraphiques commerciales la valeur des services rendus aux chemins de fer. Tous ce que je puis dire au sujet des lignes télégraphiques, est que, au point de vue de service subordonné, nos opérations télégraphiques sont, naturellement, rémunératrices. Sans cela, nous ne nous en occuperions pas.

L'hon. M. EULER: Ne demandez-vous pas un prix déterminé au chemin de fer pour vos services?

M. FAIRWEATHER: Non; les dépenses relatives au mouvement des trains, et ainsi de suite, aux opérations particulières du chemin de fer, sont incluses dans les frais télégraphiques du réseau national, mais, par contre, il y a le revenu commercial.

L'hon. M. EULER: Nul revenu ne provient du chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: Aucun revenu n'est demandé; nous ne faisons pas cela. Nous n'avons pas un compte en commun du revenu, en vertu duquel nous dirions à la compagnie de télégraphe que nous lui paierions les services qu'elle nous rend. Nous lui disons simplement que nous acquitterons ses dépenses, et qu'elle nous rendra les services dont nous avons besoin.

L'hon. M. EULER: Voulez-vous dire que les dépenses télégraphiques de l'entretien sont imposées au chemin de fer, qu'elles sont payées par lui?

M. FAIRWEATHER: Elles sont toutes incluses dans nos dépenses d'exploitation, en ce qui concerne les revenus et les frais.

L'hon. M. EULER: Pour les chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: En ce qui regarde les revenus et les dépenses. Elles sont comprises dans nos revenus bruts, de même que les prix des places des voyageurs et les dépenses sont inclus dans nos comptes de dépenses.

M. GEARY: Touchant les messageries, n'est-ce pas ce qui arrive,—je ne suis pas très certain de mon fait, mais je crois avoir raison,—vous demandez tant du mille pour l'usage du wagon de messageries; vous faites payer l'emploi du chef du train de voyageurs auquel est attaché le wagon de messageries; vous demandez tant pour l'usage de la station, et ainsi de suite, et vous vous trouvez en perte, ou, du moins, c'est ce que je crois, parce que vous avez demandé une augmentation de tarifs.

M. FAIRWEATHER: Vous comprenez, monsieur, qu'en demandant le paiement de ce que nous appelons les privilèges des messageries, aux fins du contrôle des

tarifs, et le reste, nous mettrions naturellement au compte des messageries les frais indirects; autrement, nous serions en très mauvaise posture. Mais lorsque vous me demandez si le service de messageries est profitable ou non, je répondrai que je ne conçois ce service que comme faisant partie du chemin de fer. Voici comment la situation peut être exposée: nous avons un service de messageries ou n'en avons pas, et en ayant un, il est rémunérateur. La même chose s'applique au télégraphe. On peut avoir un service de télégraphie commerciale ou n'en pas avoir, mais il est profitable. Cependant, si vous mettez à son débit tous ses faux frais, alors il n'est pas rémunérateur, ou presque pas.

M. HANBURY: A combien chiffre-t-on, si l'on a fait une estimation, les économies qui seront réalisées, grâce à cette fusion?

M. FAIRWEATHER: Elles sont à l'étude, naturellement. On a fait des évaluations préliminaires, et nous sommes à les vérifier en détail. L'examen se poursuit.

L'hon. M. MANION: Même si ce bill est adopté, vous ne tomberez peut-être pas d'accord avec le Pacifique-Canadien? Peut-être ne sera-t-il pas mis en vigueur. Les deux compagnies étudient la question. Ce projet de loi a pour objet de vous mettre en état d'obtenir une fusion.

M. HANBURY: Puisque l'on nous demande d'examiner ce bill, je pense que nous devrions être renseignés sur les économies qu'il effectuera, sur le pourcentage des épargnes qui sera soustrait du coût total des opérations et, surtout, sur les employés qui seront destitués.

L'hon. M. FULLERTON: Ces renseignements il nous est impossible de les fournir, car nous ne les possédons pas encore. Comme je l'ai dit, le bill n'est qu'une mesure spéciale. Nous devons d'abord nous entendre.

M. HANBURY: Nous sommes invités à appuyer une mesure dont nous ne connaissons pas les effets.

L'hon. M. FULLERTON: Tout ce que je puis dire, c'est que nous n'en viendrions pas à un accord, naturellement, à moins que nous ne puissions effectuer des économies notables.

M. POWER: Envisageons la question à un autre point de vue. Sans contre-dit, les fonctionnaires du Pacifique-Canadien et du National-Canadien peuvent nous mentionner l'effectif du personnel intéressé, c'est-à-dire combien de personnes sont employées dans le service télégraphique du National-Canadien, et combien dans celui du Pacifique-Canadien, combien le service des messageries du National-Canadien compte d'employés, et combien celui du Pacifique-Canadien en a. Ce renseignement devrait être mis immédiatement à notre disposition, et il s'ensuivrait naturellement que nous devrions savoir combien parmi eux seront destitués.

L'hon. M. MANION: Permettez-moi de traiter un seul point en réponse à M. Fairweather, et je le prie d'écouter ce que je vais dire. Il s'agit d'un renseignement fourni à M. Fairweather devant la commission Duff. Le président en a envoyé une copie à chaque membre du Comité. C'est un extrait assez intéressant du témoignage de M. Fairweather à cette date.

Je ne l'ai lu qu'hier, parce que je m'attendais à une discussion sur ces deux bills. J'ai remarqué que M. Fairweather a mentionné à la commission Duff une évaluation des économies possibles. Il a dit, en se basant sur le trafic de 1931, que les épargnes dans les services des messageries, au moyen de méthodes comme celle-ci, seraient de \$500,000, et, pour le service télégraphique, de \$600,000. Il a ajouté, en se basant sur un trafic normal, que les épargnes seraient de \$600,000 à \$700,000. J'ai mentionné cela parce que nous avons là une estimation brute. Je ne prétends pas que M. Fairweather soit entré dans des détails. Quoi qu'il en soit, telle est l'estimation qu'il a présentée à la commission Duff.

M. FAIRWEATHER: Oui, tels sont les chiffres que j'ai fournis à la commission Duff. Ils sont sujets à la même réserve que j'ai expliquée l'autre jour, comme je l'ai montré à la commission. Oui, j'ai fait cette évaluation.

M. BEAUBIER: Vous avez, sans doute, tenu compte de la question du travail. Combien d'employés seraient atteints?

M. FAIRWEATHER: Chaque cent représente du travail. Parlant à titre d'économiste, chaque cent, en dernière analyse, représente du travail.

L'hon. M. EULER: L'entretien des lignes?

M. FAIRWEATHER: Chaque cent, en somme, représenterait du travail.

L'hon. M. MANION: Expliquez-moi bien cela. Vous avez deux bureaux sur une rue, et pour chacun d'eux vous payez un loyer de \$500 par mois. Si vous les fusionnez, vous épargnez \$500. Comment arrivez-vous à inscrire cela au compte de la main-d'œuvre?

M. FAIRWEATHER: Cela devient réellement une question académique. Mais, en fin de compte, cela se ramène à la définition de la richesse et à ce qui constitue la richesse.

L'hon. M. MANION: Nous ne discutons pas une question économique comme questions abstraites; nous cherchons à connaître les épargnes effectuées dans les services des messageries et des lignes télégraphiques, et je ne suis pas renseigné. Je n'ignore pas la science économique, mais je ne comprends pas comment une économie de \$500 par mois relativement au loyer d'un bureau est une épargne concernant le travail. Lorsque M. Beaubien parle de travail, il fait allusion aux hommes employés dans le service télégraphique.

M. HANBURY: C'est mon intérêt.

L'hon. M. EULER: Je suis de l'avis du ministre à ce sujet. Ce n'est pas exactement une question d'argent; il s'agit du nombre des ouvriers.

M. GEARY: Le matériel et le travail.

L'hon. M. EULER: Voici ce que je tiens à mentionner de nouveau. Nous devrions avoir quelque disposition en vertu de laquelle il ne deviendra jamais possible que les possessions des Chemins de fer Nationaux canadiens soient moins de 50 p. 100 des actions.

L'hon. M. FULLERTON: Il serait facile d'ajouter un article à cette fin.

M. GEARY: La moitié des actions des votants.

L'hon. M. EULER: Le contrôle.

L'hon. M. FULLERTON: Nous ne concluerons jamais d'accord à d'autres conditions.

L'hon. M. EULER: Je suis de votre avis, mais il vaut aussi bien que la loi le mentionne. Elle devrait prévoir que le National-Canadien ne possédera jamais moins de 50 p. 100 des actions.

L'hon. M. MANION: Puisque vous avez abordé cette question, je suis de votre opinion. M. Anderson a essayé de rédiger un article à cet égard. Si le comité y consent, j'aimerais à faire cela. Il va s'efforcer de rédiger un article qui comprendra ce point. Un amendement en ce sens pourrait être présenté à la Chambre. Cependant, je ne crois pas que la Comité, vu la loi de l'an dernier, devrait être mis en posture de refuser sa coopération. Cela étant, il me semble que le Comité pourrait consentir unanimement au dépôt de ces bills cet après-midi. J'aimerais présenter le projet de loi cet après-midi, mais il me faut le consentement unanime, surtout pour le faire adopter cette année. Si le comité donne son consentement unanime, la discussion est possible, et, quant à moi, nous essaierons d'avoir aujourd'hui tous les renseignements demandés, de même que tous les autres que nous pourrions obtenir. Ce n'est pas mon bill. Ces projets de loi m'ont été adressés par M. Fullerton et M. Beatty...

L'hon. M. EULER: A titre de ministre, vous devez en être le parrain.

L'hon. M. MANION: Tel est le point; autrement, il devrait être présenté comme mesure d'intérêt privé. Si la session n'eût pas été aussi avancée, je pense que j'aurais insisté à cet égard, mais il est si tard qu'il va être assez difficile d'obtenir l'adoption de la mesure à cette session, à moins que ce ne soit du consentement unanime de la Chambre. Je pense que le comité devrait consentir à ce que je présente le projet cet après-midi, et, lors de la 2e lecture, la Chambre se formerait en comité général...

L'hon. M. EULER: Je ne vois aucune objection.

M. POWER: Je ne crois pas que l'on puisse s'opposer au dépôt, du consentement unanime de la Chambre.

L'hon. M. MANION: J'aimerais à présenter les bills cet après-midi. Ils pourraient ensuite être étudiés en comité.

L'hon. M. EULER: Nous ne pouvons parler au nom des autres membres de la Chambre.

L'hon. M. MANION: Je comprends cela. Ce ne serait pas long. Il s'agit de gagner du temps, et j'aimerais les présenter cet après-midi.

M. HANBURY: Je le regrette, mais je suis encore d'avis que nous devrions demander pourquoi ces bills sont soumis à ce Comité spécial plutôt qu'au comité des chemins de fer. Parce que s'ils nous sont présentés, nous sommes censés avoir des renseignements sur leur effet avant que nous puissions préparer un rapport. Nous ne devrions pas les approuver avant d'être renseignés.

L'hon. M. MANION: Nous ne les approuvons pas.

M. HANBURY: Lorsqu'ils sont déposés à la Chambre avec notre approbation unanime?

L'hon. M. MANION: Ce n'est pas une approbation unanime.

M. POWER: Seulement notre consentement à l'approbation.

L'hon. M. EULER: Je suppose que vous ne préparerez pas un rapport approuvant ce bill, n'est-ce pas?

L'hon. M. MANION: J'espérais un consentement unanime, qui serait inclus dans le rapport. Je n'avais pas prévu l'opposition du Dr Price et de M. Hanbury. Puisque cette opposition existe, je ne veux pas faire cela, mais, étant donnée cette opposition, je désire que le Comité consente à ce que je dépose les bills aussitôt que possible. En ce qui le concerne, il ne s'oppose pas particulièrement à donner son consentement unanime au dépôt de ces mesures; autrement, je serai obligé de donner un avis de quarante-huit heures.

L'hon. M. EULER: L'objection au dépôt ne signifierait un retard que d'une journée ou environ.

L'hon. M. MANION: C'est tout; quoi qu'il en soit vous ne l'approuvez pas, M. Hanbury, ou le Dr Price, ou n'importe qui.

M. HANBURY: Voici mon point, monsieur le président: tant que nous n'aurons pas tous les renseignements sur le fond de ce bill, je me trouve justifié de prendre tous les moyens à ma disposition.

L'hon. M. MANION: C'est votre privilège.

L'hon. M. EULER: Vous n'êtes pas opposé à son dépôt?

L'hon. M. MANION: J'aurais pu le demander. J'ai soumis cette question au Comité parce qu'il siège. Quelqu'un a demandé pourquoi ce sujet n'a pas été présenté à l'autre comité. C'est parce qu'il ne siégeait pas. Ce comité-ci se trouve en séance, et j'ai cru devoir le saisir de cette question. C'est la véritable raison.

Le PRÉSIDENT: Je ne comprends pas bien. Nul comité n'a fait rapport de ce bill, et je ne m'explique pas comment le ministre peut le présenter sans que le Comité en fasse rapport.

L'hon. M. EULER: Non, nous n'en faisons pas rapport.

M. POWER: Le Comité n'en est pas du tout saisi. Nous ne le discutons que d'une manière académique.

Le PRÉSIDENT: Cela me satisfait.

M. HANBURY: A-t-on l'intention de renvoyer ce bill à ce comité?

L'hon. M. MANION: Je n'y ai pas pensé. J'ai plutôt cru que, puisque la loi a été adoptée l'an dernier, si je déposais ce projet de loi à la Chambre, j'agisrais probablement comme pour le bill de l'an dernier, le soumettant à un comité général de la Chambre, pour gagner du temps. Si nous avions beaucoup de temps à notre disposition, je ne m'opposerais pas à ce que ce bill soit présenté à un comité. Nous n'avons pas plus d'intérêt en cette mesure qu'aucun autre membre du Comité.

L'hon. M. EULER: Etait-ce votre intention de le soumettre ici et de le renvoyer au comité général?

L'hon. M. MANION: Pas ici. Je me proposais d'en obtenir la 2e lecture, et ensuite de demander son renvoi au comité général.

L'hon. M. EULER: Demandez le consentement unanime. Nous pourrions alors décider si nous voulons discuter le fond du bill en comité général ou en comité spécial.

M. POWER: Avez-vous besoin d'une résolution?

L'hon. M. MANION: Si je n'ai pas le consentement unanime, il me faudra un avis.

M. POWER: Un consentement unanime qui ne nous dispense pas de la résolution. N'est-ce pas une loi de finances, en un sens? Supposons que les valeurs réelles des Chemins de fer nationaux canadiens ne suffisent pas à former leur part de la moitié des actions. En ce cas-là, le National-Canadien peut être obligé de fournir cet argent pour combler le manque de valeurs réelles. Ce serait donc une loi de finances.

M. ANDERSON: Ce serait affaire de compagnie, et la question de commandite serait traitée l'an prochain au moyen d'un bill d'intérêt privé. Il n'y a pas d'argent du tout dans ce cas-ci; il ne s'agit que d'une opération de compagnie. Tout argent que le National-Canadien peut être obligé de dépenser et qu'il ne possède pas, doit venir du Parlement, par qui cette compagnie doit se faire autoriser. Il n'y a aucune autorité dans cette mesure à cet égard. C'est simplement l'incorporation de deux compagnies, et le projet ne donne aucune autre autorité.

M. POWER: Ne pensez-vous pas que les compagnies s'engageront à une dépense d'argent dans le transfert des valeurs?

L'hon. M. MANION: Je déposerai probablement le bill cet après-midi. La Chambre en serait alors saisie. Je crois que nous pouvons nous passer de toute autre discussion ce matin, mais j'aimerais présenter le bill cet après-midi.

L'hon. M. EULER: Et le faire adopter en 1re lecture?

L'hon. M. MANION: Oui.

L'hon. M. EULER: Je me demande si nous pourrions faire lire ce projet d'article?

M. ANDERSON: C'est un projet très rudimentaire, qui serait sujet à l'approbation des chemins de fer. Je propose d'ajouter le paragraphe suivant à l'article 3:

3. (2) Nulle part du capital-actions de la compagnie ne sera offerte, vendue ou donnée au public, mais pourra seulement être acquise ou détenue par la compagnie des Chemins de fer nationaux canadiens et la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, en plus des administrateurs de la compagnie, et le contrôle du scrutin, en ce qui concerne les actions de la compagnie, sera également réparti entre la compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. EULER: Cela ne cadre pas exactement avec ma proposition. Peu m'importe que le National Canadien ait une majorité, mais je veux que le National-Canadien n'ait jamais moins de 50 p. 100.

M. GEYRY: Je pense que c'est satisfaisant.

L'hon. M. MANION: Le Pacifique-Canadien voudra être absolument dans la même position.

L'hon. M. EULER: Je le suppose, oui.

L'hon. M. MANION: Si c'est satisfaisant, nous pouvons nous dispenser de toute autre discussion, et je déposerai probablement le bill cet après-midi.

M. POWER: Puis-je poser cette question: M. Fairweather vient de dire qu'il était impossible de distinguer entre les profits réalisés touchant les lignes télégraphiques dans les opérations ordinaires du chemin de fer, et les affaires commerciales. N'y a-t-il pas un organisme distinct des *Canadian National Telegraphs*:

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. POWER: Quelle est l'autorité du vice-président ou du président des *Canadian National Telegraphs* concernant le mouvement des trains?

M. FAIRWEATHER: Il n'y a pas de président des *Canadian National Telegraphs*.

M. POWER: Du vice-président à la tête des *Canadian National Telegraphs*?

M. FAIRWEATHER: Il n'aurait rien à faire avec les chefs du mouvement; il n'aurait aucune autorité sur eux.

M. POWER: Aucune?

M. FAIRWEATHER: Non, mais l'entretien des fils dont chaque homme se sert pour envoyer son message est sous sa direction.

M. POWER: Sous sa direction?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. POWER: Et, en ce qui regarde l'entretien des fils, il y a des comptes séparés et les dépenses sont imposées au National-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Les frais de l'entretien du service télégraphique sont tous inscrits, sans que l'on tienne compte s'ils se rapportent aux opérations du chemin de fer ou aux fins commerciales. Vous pourriez avoir une subdivision de comptabilité arbitraire.

M. POWER: L'autorité relative au personnel ne concerne que les télégraphistes des lignes télégraphiques ou commerciales?

M. FAIRWEATHER: En partie, mais il y a un autre groupe. Nous avons un assez grand nombre de télégraphistes qui expédient des messages d'affaires pour le chemin de fer, distinction faite du mouvement des trains. Par exemple, les fonctionnaires dans les divers centres envoient continuellement des messages entre les bureaux. Nous avons trouvé efficace de séparer ces opérations des affaires commerciales, en ce qui regarde la télégraphie. Il y a de nombreux télégraphistes qui ne font que cela. Ils sont sous les ordres de l'administrateur général du télégraphe.

M. POWER: Bien qu'ils ne soient employés qu'à l'exploitation de la ligne?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. POWER: Ils n'ont rien à voir aux affaires commerciales?

M. FAIRWEATHER: Ces hommes ne font aucune opération commerciale.

M. GEARY: Je vois dans vos comptes d'entretien de la voie, d'exploitation, de télégraphe et de téléphone, \$3,690,000, et pour l'entretien de la voie je trouve la somme d'un million mise au compte du télégraphe et du téléphone. Je suppose que vous inscrivez ces montants sous le chapitre de l'outillage, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Oui. Oh! non, l'entretien de l'outillage—l'entretien de l'outillage des lignes télégraphiques est mis au compte de l'entretien de la voie et des constructions. Notre entretien de l'outillage est entièrement celui du matériel roulant de la compagnie et des machines qui s'y rapportent.

M. GEARY: Cela serait inscrit sous d'autres chapitres?

M. FAIRWEATHER: Oui, c'est l'un de nos comptes généraux.

L'hon. M. MANION: Me permettez-vous de faire une brève déclaration, étant donné quelques-uns des articles qui ont paru dans la presse. Vous vous rappelez que, à notre dernière réunion, M. Fullerton a fourni un état montrant que les fonctionnaires du chemin de fer touchant \$15,000 par année avaient été réduits de trente-six en 1930 ou 1931, à six à la fin de 1933. Depuis, j'ai lu dans deux ou trois journaux la suggestion—assez injuste, selon moi, à l'égard de ce Comité, du Parlement et du Gouvernement,—que l'on essayait de destituer les fonctionnaires du National-Canadien fortement rémunérés dans le but d'aider le Pacifique-Canadien. C'est une suggestion ridicule, mais, à cause de cela, j'ai discuté le sujet avec M. Beatty, afin de savoir le nombre d'employés du Pacifique-Canadien qui gagnaient plus de \$15,000 par année. J'ai reçu, ce matin, une lettre de M. Beatty—je ne la lirai pas en entier parce qu'elle est notée "personnelle", mais je vais citer le paragraphe important contenant le renseignement voulu:

"Excepté le chairman et le président, cinq fonctionnaires de cette compagnie touchent des salaires de \$15,000 ou plus par année, et le total de ces salaires est de \$96,000."

En d'autres termes, à l'exception du président et du chairman—je présume que le président reçoit certainement plus de \$15,000...

L'hon. M. EULER: J'en suis sûr.

L'hon. M. MANION: Mais si le chairman et le président touchent plus de \$15,000, le Pacifique-Canadien a donc sept employés qui reçoivent plus de \$15,000.

L'hon. M. EULER: En comparaison avec cinq...

L'hon. M. MANION: ...six du National-Canadien. J'ai cru bon de révéler cela, vu l'attitude assumée par des journaux déraisonnables, je crois, et non pas politiques.

L'hon. M. EULER: Il ne dit pas, je suppose, quelle comparaison existait entre les salaires du président du Pacifique-Canadien et de l'ancien président du National-Canadien?

M. BOTHWELL: Ils recevaient plus de \$15,000 en 1930. Il ne dit pas combien ils étaient alors.

L'hon. M. MANION: Non. Un journal financier—qui se prétend indépendant en politique—a dit que nous nous proposons de nuire au National-Canadien en économisant trop.

L'hon. M. EULER: Et en ayant des hommes moins capables.

L'hon. M. MANION: Incidemment, à six pouces de cet éditorial, il y avait un article demandant de plus grandes économies.

M. POWER: Vous n'avez pas demandé à M. Beatty quels étaient les salaires des fonctionnaires du Pacifique-Canadien en 1928 et 1929?

L'hon. M. MANION: Non. Sauf erreur, ils ont été réduits de beaucoup.

M. POWER: Il serait intéressant de savoir ce qu'ils étaient en 1928 et 1929, lorsque les temps étaient prospères.

L'hon. M. MANION: Si je comprends bien, ils ont été rognés à peu près comme ceux du National-Canadien.

M. HANBURY: Je crois avoir fait quelques observations à ce sujet, à une séance antérieure, et je pense que l'on a dit alors que les six fonctionnaires du National-Canadien touchant plus de \$15,000 recevaient un total de \$117,000. J'ai fait remarquer que c'était moins de 1 p. 100 des revenus de l'exploitation des Chemins de fer Nationaux canadiens. En réalité, c'est beaucoup moins que cela, soit approximativement .80. Je viens de recevoir de la commission du commerce entre Etats un rapport qui montre la proportion du total des salaires annuels en regard des revenus de l'exploitation.

Le tableau n° 2, division n° 1, fonctionnaires de la direction et leurs adjoints, chemins de fer à vapeur de 1re classe, y compris les compagnies de composition et de direction des trains, qui ne sont pas restreints, comme vous le noterez, aux cinq ou six fonctionnaires supérieurs de la compagnie de chemin de fer, indique que le coefficient de l'exploitation des services était, en 1933, de 1.08, en 1932, de 1.45 et, en 1931, de 1.30.

L'hon. M. MANION: Sont-ce des pourcentages?

M. HANBURY: Des pourcentages touchant les revenus de l'exploitation. Je faisais une comparaison avec le National-Canadien. Son pourcentage relatif aux revenus d'exploitation est approximativement de .80. A ce sujet, je constate également...

L'hon. M. MANION: Puis-je poser une question à cet égard? Ne faites-vous pas allusion à des salaires inférieurs à \$15,000?

M. HANBURY: Je parle de salaires moindres que \$15,000, mais il y en a plus de compris dans cette classe que ceux qui sont inclus dans notre comparaison, ici, concernant les Chemins de fer Nationaux canadiens.

L'hon. M. MANION: Pouvez-vous faire une comparaison?

M. HANBURY: Je comprends, docteur Manion. Mais si le rapprochement était fait sur la base des renseignements que nous avons du National-Canadien, ce serait différent. Cependant, je fais ces observations pour être insérées dans nos documents. Je veux montrer que, en ce qui regarde ces chemins de fer de première classe aux Etats-Unis, à la date du 1er mars 1933, deux ont indiqué que leurs fonctionnaires supérieurs de la direction touchaient de \$80,000 à \$90,000 par année, que cinq parmi eux recevaient de \$90,000 à \$100,000, un de \$100,000 à \$110,000, et un autre, de \$120,000 à \$130,000 par année.

L'hon. M. MANION: C'était en 1928?

M. HANBURY: C'était en 1933, et je mentionne ces chiffres à l'appui de mon argument de l'autre jour, c'est-à-dire que les conditions ont été telles que ces employés se sont montrés disposés à accepter n'importe quel salaire plutôt que de perdre leurs emplois, étant donné que c'est une compagnie nationale, et que nous avons droit d'en être fiers.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas discuter cela, surtout dans le moment. Nous avons déjà eu assez de politique, je crois.

M. HANBURY: Je ne parle pas de politique.

L'hon. M. MANION: Je le sais, mais j'ai un état de la compagnie de chemin de fer elle-même montrant que, à la fin de 1933, quarante-trois fonctionnaires du National-Canadien recevaient plus de \$10,000. Je dis cela parce que le chiffre six au-dessus de \$15,000 semblait peu élevé, bien qu'il soit d'accord avec

le Pacifique-Canadien. Je tiens à associer ce fait à ceux que j'ai déjà mentionnés.

M. HANBURY: A ce sujet, monsieur le président, j'ai demandé à M. Fairweather, l'autre jour, s'il se procurerait quelques chiffres montrant le coefficient du National-Canadien en comparaison avec les chemins de fer de première classe, touchant les salaires des fonctionnaires de la direction.

M. FAIRWEATHER: Eh bien, voici quelle a été la question: Quel rapport existe-t-il entre les salaires des fonctionnaires les mieux rémunérés du National-Canadien et les revenus bruts, et comment cela se compare-t-il avec les autres chemins de fer de première classe?

Réponse: Le groupe le plus comparable d'employés, y compris les fonctionnaires les mieux rémunérés, des chemins de fer de première classe, au sujet desquels des statistiques ont été préparées, est celui des fonctionnaires de la direction et leurs adjoints du personnel.

En outre, la statistique des traitements de cette classe ne les répartit pas entre les frais obligatoires et les frais d'exploitation. Cette réserve fait, la comparaison, en 1933, tenant compte des différentes bases, s'établit ainsi qu'il suit:

Pourcentage des traitements des chefs du détail et de leur personnel du:

	Chemins classe 1 E.U.	C.N.C.
Revenu brut	2.00	2.16
Frais d'exploitation	2.75	2.24
Total des traitements, payés y compris ceux attribuables aux frais obligatoires	4.41	3.32

L'hon. M. EULER: Vingt-cinq pour cent au-dessous de la moyenne générale.

M. FAIRWEATHER: Sur cette dernière base. Il est difficile, voyez-vous, de trouver une seule base absolue, mais cela est la réponse et toute la réponse. Proportionnellement aux revenus, le pourcentage est un peu plus élevé que dans le cas des chemins de la classe 1; proportionnellement à la dépense, il l'est moins, parce que notre coefficient d'exploitation est élevé dû au manque de densité de trafic.

L'hon. M. MANION: Puis-je poser une question à ce sujet? Il vaut mieux, je crois, tirer ce point au clair: Etes-vous convaincu que ce que nous appelons les préposés aux détails, chefs et assistants, sont convenablement rémunérés, eu égard au maintien de l'efficacité du service des Chemins de fer Nationaux. Etes-vous convaincu que les Chemins de fer nationaux canadiens traitent convenablement les chefs de détails par comparaison avec les autres chemins de fer.

L'hon. M. FULLERTON: J'en suis foncièrement convaincu.

L'hon. M. MANION: Il serait bon, je crois, de publier cela, parce qu'il ne faudrait pas laisser se répandre l'impression que les Chemins de fer Nationaux canadiens sont maltraités soit dans leur personnel ou de toute autre manière.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'ai reçu aucunes réclamations. Les fonctionnaires sont dévoués et disposés à aider autant qu'ils le peuvent. Ils ont accepté les diminutions dans un bon esprit, comprenant qu'ils aidaient le pays et les chemins de fer. Je ne connais pas de plaintes, je n'en ai pas reçues. Chacun travaille de son mieux et bien, et chacun a à cœur le succès de l'entreprise.

M. HANBURY: J'ai probablement contribué à prolonger cette discussion. Je ne voudrais pas laisser croire que je considère dans la misère un homme qui reçoit \$20,000 par année, mais je dis franchement que j'ai compris des remarques du Docteur Manion que les Chemins de fer nationaux canadiens avaient coupé les salaires plus durement que ses compagnies concurrentes. Les chiffres qu'on nous a cités ce matin confirment cela. Pour moi, tout ce que je dis c'est que sous le régime de la concurrence il ne faut pas s'attendre à payer nos fonc-

tionnaires moins que les autres entreprises de chemins de fer, si nous voulons qu'ils donnent un aussi bon service.

L'hon. M. MANION: Vous dites que les chiffres cités ce matin corroborent votre attitude? Quels chiffres?

M. HANBURY: Non, docteur Manion, j'ai dit que les chiffres qu'on nous a fait connaître ce matin confirment votre assertion, à savoir que nous avons diminué les traitements plus que d'autres compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. MANION: Quels chiffres avez-vous pour vous faire dire que nous avons diminué les traitements davantage?

M. GEARY: Concernant le service du détail.

L'hon. M. EULER: Les chiffres fournis par M. Fairweather.

L'hon. M. MANION: M. Fairweather a pris pour base les traitements d'une période où les affaires de la compagnie étaient meilleures. Sur l'autre base...

L'hon. M. EULER: Qu'il croit plus juste.

L'hon. M. MANION: C'est dans l'ordre.

M. HANBURY: On me permettra de répéter que les chiffres fournis ce matin par M. Fairweather représentaient, proportionnellement aux frais d'exploitation 2.75 pour les compagnies de la classe 1, et 2.24 pour le National-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Au regard des dépenses.

M. HANBURY: Et ensuite, quant au total des traitements payés, la proportion est 4.41 pour les compagnies de la classe A et 3.32 pour le National-Canadien.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas eu connaissance de ces chiffres.

M. GEARY: Oui.

M. FAIRWEATHER: Je vais les citer de nouveau. Je le répète, il est extrêmement difficile d'établir une base unique de comparaison qui soit juste, mais, par rapport aux revenus bruts, les chemins de fer classe n° 1 constatent 2 p. 100, et le National-Canadien 2.16 p. 100.

L'hon. M. MANION: C'est au delà du pourcentage par rapport au revenu du Pacific-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Eu égard aux frais d'exploitation, les chemins de fer classe n° 1, 2.75 p. 100 et le National-Canadien 2.24 p. 100. L'explication de cette différence se trouve dans le fait que notre coefficient d'exploitation est beaucoup plus élevé que dans la moyenne des chemins de fer classe n° 1, et cela provient encore, principalement, de ce que nous avons des frais généraux plus élevés et un volume d'affaires proportionnellement moindre aux leurs. Pour l'ensemble des traitements, y compris la partie imputable au compte des frais généraux, les chemins de fer de la classe 1 marquent 4.41 p. 100 et le National-Canadien 3.32 p. 100.

L'hon. M. MANION: Ce sont des chiffres que j'entends citer pour la première fois, mais je n'en conclurais pas que les traitements du National-Canadien sont des traitements de famine,—je ne dis pas de famine absolue,—ni que l'entreprise est privée d'aucune autre manière.

M. HANBURY: Prétendez-vous que les traitements de ces fonctionnaires sont comparables à ceux que payent d'autres chemins de fer de la classe 1, en Amérique?

L'hon. M. MANION: D'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir, oui, monsieur Hanbury.

M. HANBURY: Dans le fait, ce n'est pas le point où je voulais en venir, parce que le Docteur Manion a affirmé que nous avons fait bien mieux.

L'hon. M. MANION: Eh bien, voilà encore M. Hanbury à mêler les choses à ce sujet. J'ai dit en d'autres occasions, non pas ici mais ailleurs, que nous avions coupé quelques \$2,000,000 de traitements versés à des fonctionnaires inutiles dont on pouvait se passer sans nuire à l'efficacité du chemin de fer, et

je m'en tiens à cette déclaration. Cela ne concerne pas ces chiffres. Ce que je dis présentement, c'est que le National-Canadien traite ses fonctionnaires précisément de la même manière que d'autres chemins de fer de la classe A et, par la même occasion je dis:—sans intention d'exploitation électorale—que, il y a trois ou quatre ans, le National-Canadien comptait beaucoup trop de fonctionnaires à gros traitements qui ne gagnaient pas leur argent.

M. HANBURY: Il en était évidemment de même dans tous les chemins de fer de la classe 1.

L'hon. M. MANION: Je n'entends pas discuter les affaires des autres chemins de fer.

M. HANBURY: Je ne discute pas le fait; je discute la comparaison.

L'hon. M. EULER: Je crois qu'en matière de traitement vous voulez maintenir le moral des fonctionnaires en leur donnant satisfaction.

L'hon. M. FULLERTON: C'est toute la question.

L'hon. M. EULER: Et aussi, de ne les pas réduire au point que les employés soient tentés de passer aux entreprises qui vous font concurrence.

M. HANBURY: Monsieur le président, l'autre jour, j'ai soulevé un autre point: le nombre d'employés encore en fonctions et qui ont dépassé l'âge réglementaire de la mise à la retraite. Je voudrais avoir ce renseignement.

L'hon. M. FULLERTON: Voici la question qu'on nous a posée: Combien d'hommes sont actuellement en activité qui ont droit à leur pension, et combien représenterait le total de celles-ci. Voici la réponse: 682 hommes, et \$413,888.

M. PRICE: De quelles pensions s'agit-il? Est-ce celles du National-Canadien?

L'hon. M. FULLERTON: Toutes les pensions, de n'importe quel système.

M. HANBURY: Monsieur le président, sur ce point, je m'oppose à ce que le réseau national, propriété du gouvernement, garde ces hommes. Je fais une distinction. Le Pacifique-Canadien fait ce qu'il veut et c'est une question entre lui et ses employés. Mais ici il s'agit d'une entreprise du gouvernement et nous maintenons au bordereau de paye 682 hommes qui prennent la place d'autant d'autres qui devraient y être et qui n'y sont pas. Je crois que l'objet de ce Parlement et du peuple canadien en créant et maintenant un système de pension s'inspirait de la théorie que, rendu à l'âge de la pension, on se retire ou on est invité à se retirer pour faire place à d'autres. Je suis franchement opposé au maintien de ces hommes sur le bordereau de paye et j'aimerais à avoir une certaine assurance qu'il sera mis fin à ce système.

L'hon. M. FULLERTON: Voici ce que j'ai à dire: Tel que je le comprends, nous avons pour devoir d'économiser, d'épargner des dépenses au pays et au chemin de fer. Prenons le cas d'un homme compétent qui a qualités spéciales pour la fonction qu'il remplit. Si nous lui retirons son emploi nous devons lui payer une pension et lui donner un remplaçant à plein salaire. Je suis d'avis que si l'homme est compétent, s'il est en état de remplir ses devoirs, nous devons le maintenir en position. Naturellement, si l'emploi est aboli, nous le mettons à sa retraite. Telle est actuellement l'attitude du chemin de fer. Si elle doit changer, naturellement c'est une autre affaire; mais notre idée, du moins la mienne, est d'économiser et c'est la seule raison pourquoi nous gardons ces hommes.

M. GEARY: Et la compétence.

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Dans un sens, je dirais, en temps ordinaire, qu'il serait peut-être bien de mettre tout homme à sa pension à soixante-cinq ans, et cependant je connais bien des cas, d'hommes particulièrement doués qu'on devrait garder aussi longtemps que leur compétence et leur santé leur permettent de remplir leurs fonctions; ce serait une erreur pour le chemin de fer de les renvoyer tant qu'ils sont en état de bien remplir leur emploi.

L'hon. M. MANION: La mise à la pension équivaut, en somme, à deux salaires.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, deux salaires. Mais dans les circonstances actuelles, je comprends qu'il est de notre devoir de faire autant d'économie que possible, et c'est notre unique objectif actuellement.

M. HANBURY: Monsieur le président, je ne veux pas que le président du conseil des régisseurs pense que je critique ces messieurs: on les a mis où ils sont pour effectuer des économies. Mais nous constituons ici un comité parlementaire et je crois qu'il nous appartient d'exprimer notre opinion et de lui donner des directives, tenant compte de son autorité. Et je crois que c'est notre devoir de lui donner des directives. Je n'irai pas jusqu'à prétendre qu'il ne doit pas y avoir d'exception à la règle de la pension après soixante-cinq ans. Je reconnais les économies annuelles de \$413,000 qu'il se trouve à effectuer, mais je prétends que du point de vue général ce n'est pas vraiment de l'économie. Je ne parle pas des Chemins de fer nationaux, je parle du peuple canadien; et je dis au président de la compagnie que le peuple canadien veut, au moyen de cette pension qu'il a établie et qu'il maintient pour les employés du National-Canadien, que tout homme atteignant soixante-cinq ans, s'il n'y a pas de raison particulière pour le maintenir en activité, soit pensionné afin que ceux qui battent actuellement le pavé et qui sont entretenus par le contribuable canadien aient la chance de gagner leur vie.

M. PRICE: Monsieur le président, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les observations de M. Hanbury et je me demandais s'il songe que certains de ces hommes qui ont dépassé soixante-cinq ans désirent continuer de travailler.

M. HANBURY: Ils le désirent tous.

M. PRICE: Il n'est pas que je sache, meilleur juge que l'administration du chemin. Comme dit M. Fullerton, il y a des sujets de grande compétence que le chemin de fer désire garder, malgré qu'ils aient dépassé soixante-cinq ans. Je m'y connais quelque peu en choses de chemins de fer, je demeure dans un centre ferroviaire, et je ne crois pas qu'une demande de pension soit refusée souvent lorsqu'on y a bien droit. Pendant que j'en suis sur le sujet, je ferai observer que certaines petites formalités causent bien des ennuis aux employés. Je connais plusieurs cas de relâche comme on le dit, dans le service—un mois ou deux—où l'employés en a souffert. Je me souviens d'une sténographe—une surtout—à qui on a refusé une pension à cause de quelques formalités et je connais les employés qui ayant travaillé le temps voulu, mais ne s'étant pas présentés dans l'année, l'administration en a conclu qu'ils avaient abandonné le service d'eux-mêmes. Même s'ils sont en congé de maladie, on les considère comme abandonnant d'eux-mêmes, et leur cas ne peut être examiné. Par ailleurs, il y a cette autre anomalie de pensions accordées en marge de tout règlement concernant les pensions. Ainsi, ceux qui seront bien avec l'administration du chemin décrocheront une pension malgré des interruptions de service. Une petite pension peut-être, mais une pension. Ils n'y ont pas droit, selon les règles de la caisse de prévoyance de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard; ils ne relèvent pas de la caisse des pensions du chemin de fer National-Canadien, mais ils ont une pension. N'est-ce pas vrai? Cela arrive pendant que d'autres, pour une petite formalité, ne peuvent avoir de pension. C'est regrettable. J'ignore quelle est la politique de l'administration à ce sujet, si l'on entend continuer ainsi, mais pareil privilège assumé par elle me semble considérable. Il y a des employés que la régie juge à propos de pensionner, malgré qu'ils n'y aient pas droit, qu'ils aient des relâches; on leur donne la pension quand même.

L'hon. M. FULLERTON: Il existe pour la pension des règlements qui ont été préparés, soigneusement examinés et approuvés. Ces règlements sont strictement observés. Toute relâche dans le service d'un employé est examinée par un comité qui traite chaque cas avec grand soin. Après qu'on l'a bien examiné

il passe au conseil où tous les faits sont vérifiés. Il n'est pas question de favoritisme. J'ignore ce qui se passait auparavant, mais depuis que je suis en fonction je ne connais aucun cas de favoritisme. Voici ce que nous faisons parfois: une petite gratification,—non pas une pension, certainement,—mais une petite gratification est accordée par exemple, lorsqu'un homme est tué et que sa femme et sa famille restent dans des circonstances bien difficiles. Cela a été fait et se fait dans les cas lamentables. Mais quant aux règlements touchant les pensions, autant qu'il est à ma connaissance, ils sont observés rigoureusement.

M. PRICE: Monsieur le président, pension n'est peut-être pas le bon mot, ça peut être une gratification ou autre chose; mais le chemin de fer contribue. Il est indéniable que cela s'est fait; j'en ai la preuve ici.

M. POWER: Montrez-là.

M. PRICE: Cela a été fait et c'est malheureux. Je n'en veux aucunement à ceux qui en ont bénéficié mais on prive de la pension d'autres qui n'ont commis qu'un manque, désigné d'une certaine manière.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'ai peut-être pas suffisamment précisé en disant que nous donnions des gratifications durant un mois ou deux. A la vérité, dans les cas exceptionnels, on accorde \$25 à \$30 par mois durant un certain temps, un an généralement.

M. PRICE: Quelle raison a-t-on, monsieur le président, de donner l'argent du public à d'aucuns et de le refuser à d'autres. Il se rencontre des cas pénibles partout. On ne voit pas de ces contributions, comme je les appellerai, au profit des petits employés; ordinairement ce sont aux fonctionnaires qu'elles vont.

L'hon. M. FULLERTON: Vous êtes, quant à cela, tout à fait dans l'erreur.

M. PRICE: Je parle d'après les pièces que j'ai ici.

L'hon. M. MANION: Puisqu'il s'agit de pensions, je crois qu'il serait bon de faire connaître le budget actuel des pensions du National-Canadien. D'après les chiffres qu'on m'a communiqués, le service des pensions représentait, l'année dernière, un débours de \$3,080,011.86. L'année dernière, le service des pensions a coûté \$3,000,000 au National-Canadien. Je crois qu'il est bon que cela soit constaté.

M. PRICE: Savons-nous combien représente ce qu'on appelle les paiements réguliers; je veux dire ce qui est payé à titre de gratifications.

L'hon. M. MANION: Cela est compris dans ce total.

M. HANBURY: A-t-on le nombre pour l'année?

L'hon. M. MANION: Le nombre total est de 4,911, dont 3,250 appartiennent à la caisse des pensions du National-Canadien, et 1,661 relèvent de la caisse dite de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard; et le total des pensions représente en argent \$3,080,011.86.

M. HANBURY: Auquel nombre il faudrait ajouter les 682 qui sont d'âge de pension, sans la toucher.

L'hon. M. MANION: Ils reçoivent leur salaire.

M. HANBURY: Oui.

L'hon. M. EULER: Si l'on a fini de discuter ce sujet-là, j'en ai un à amener qui a, je crois, son importance. Le président de la Régie disait tout à l'heure qu'il jugeait de son devoir d'économiser autant que possible. En quoi je l'approuve sans réserve. Mais je suis bien certain que le président ne songe pas à pratiquer l'économie au préjudice de qui que ce soit possédant un droit légal ou moral.

Je désire revenir un instant sur une question que j'ai discutée plusieurs fois déjà à la Chambre, à savoir: le sort des obligataires du *Toronto and Suburban Railway*, connu par la suite sous le nom de *Canadian National Electric Railways*...

L'hon. M. MANION: Le *Guelph Suburban*.

L'hon. M. EULER: Une ligne reliant Guelph à Toronto, et abandonnée actuellement. Sous l'ancien régime de Mackenzie & Mann \$3,000,000 ont été prélevés de bailleurs de fonds en échange d'obligation de capital. Subséquemment, la ligne a été abandonnée et l'on propose aux obligataires d'accepter 25 p. 100 pour leur créance. Je crois que les crédits comprennent un item affecté au remboursement des obligataires dans cette proportion. J'ai toujours soutenu que les souscripteurs de ces obligations ont versé 100 cents au dollar dans cette entreprise. Ils ont prêté à ces chemins de fer \$2,000,000 ou au delà. Le *Toronto and Suburban Railway* doit cette somme, en toute honnêteté. Il est devenu ensuite la propriété des Chemins de fer Nationaux canadiens, et je prétends que ceux-ci ou le pays, comme vous aimerez, sont, quant à cette dette absolument dans la même obligation que l'étaient Mackenzie & Mann, les premiers propriétaires de l'entreprise. Je dirai en passant que la ville de Toronto adopta il y a quelques années un règlement autorisant l'achat du *Toronto and Suburban*, mais il n'eut pas de suite. Si les compagnies l'eussent approuvé, les obligataires eussent été payés en plein. Pourquoi il ne s'agit pas d'effet électoral mais de simple justice. On prétend maintenant,—et je crois que c'est la thèse du Gouvernement, que la garantie n'existe pour ainsi dire plus depuis l'abandon de la ligne devenue une voie rouillée en ruine,—et je la vois chaque fois que je vais de Toronto à Guelph. Le Gouvernement ou la Compagnie de chemins de fer disent que si les obligataires ne sont pas satisfaits ils n'ont qu'à s'emparer de la voie. Naturellement, cela est absurde: pour fins de liquidation l'entreprise ne vaut absolument rien.

L'hon. M. MANION: Mettons un point au clair si vous me permettez. Toute déclaration à ce sujet est vraiment le fait des Chemins de fer Nationaux canadiens, parce que la proposition vient uniquement d'eux et non pas du Gouvernement.

L'hon. M. EULER: Eh bien, je m'adresse directement à l'administration du réseau. Je prétends que même si la garantie a disparu, l'obligation reste. Si j'emprunte \$10,000 sur hypothèque et que la valeur de la propriété tombe ensuite de \$5,000, je n'en suis pas moins obligé de rembourser les \$10,000. La dette a été contractée honnêtement et elle devrait être remboursée de même. Il me semble qu'il n'appartient pas à la Régie du réseau ou au Gouvernement ou au peuple canadien de proposer à des gens qui ont bel et bien versé 100 cents dans le dollar, un composition de 25 p. 100.

On me dit que la moitié de ces obligations sont détenues en Angleterre et l'autre moitié en Canada, et qu'après avoir longtemps essayé de se faire rembourser en plein les obligataires anglais ont fini par consentir à accepter 25 p. 100. Les obligataires canadiens ne l'entendent pas de cette oreille. Je me sens bien porté pour eux, peut-être parce qu'un bon nombre habitent la région où je demeure. Je n'aime pas voir le Gouvernement canadien ou les Chemins de fer Nationaux canadiens se retrancher derrière la loi—et je ne sais comment tournerait une poursuite; le juge Fullerton est plus compétent que moi quant à cela,—et abuser d'honnêtes gens qui ont bel et bien versé leur argent en échange de ces obligations qu'on veut maintenant leur rembourser à raison de 25 p. 100 de leur mise de fonds. Je dis que le pays et les Chemins de fer Nationaux canadiens devraient rembourser entièrement ceux qui ont donné leur argent en échange de ces obligations.

M. GEARY: Et les actionnaires du Grand-Tronc-Pacifique également?

L'hon. M. EULER: Je ne parle pas d'actionnaires.

L'hon. M. MANION: Capital-obligations.

L'hon. M. EULER: Les actionnaires doivent courir leur risque, tandis que les obligataires sont des créanciers. L'actionnaire est un copropriétaire, qui perd lorsque disparaît l'actif, mais l'obligataire est un créancier.

L'hon. M. MANION: C'était des obligations de 4½ p. 100.

L'hon. M. EULER: Une débenture est une obligation.

L'hon. M. MANION: Cela s'appelle aussi du capital-obligations.

L'hon. M. EULER: Après l'abandon de la ligne, le National-Canadien continua quelque temps de payer l'intérêt sur les obligations-débentures et cela prouve bien qu'on le considérait comme un emprunt et non comme des actions. Les dividendes du capital-actions sont censés provenir des profits réalisés. Voilà ce que je voulais établir. L'un des journaux de Toronto a annoncé que les obligataires canadiens ont pris des procédures contre le National-Canadien et la *British Empire Trust Company, etc.*, au sujet de cette offre de 25 p. 100. Puis il ajoute:

“Le 25 juillet dernier, les obligataires canadiens recevaient avis d'une convocation à Londres, Angleterre, pour décider si l'on devait accepter comme libération entière la proposition de 25 p. 100. On dit que par la suite les obligataires canadiens furent informés que s'ils n'acceptaient pas ils n'auraient rien, et l'on prétend que certains obligataires participants aux procédures actuelles ont envoyé leurs procurations sous une fausse impression. “Le règlement proposé comprend \$18,000 à titre d'honoraires au comité d'Angleterre, dont aucun obligataire canadien ne faisait partie et qui, selon le avocats, n'a jamais averti ceux-ci qu'un projet de règlement se discutait.

“Les obligataires canadiens demandent que toute l'affaire soit rouverte, et ils s'adressent à Ottawa pour obtenir qu'aucune décision ne soit prise avant que l'on soit plus amplement renseigné.”

Voilà les deux choses que je voulais signaler. D'abord, je crois qu'il est tout à fait mal et anormal—j'allais presque dire immoral—pour le gouvernement canadien de tenter, sous prétexte qu'en droit la dette n'existe pas. . .

L'hon. M. MANION: S'il vous plaît, le Gouvernement est tout à fait étranger à cette affaire. Elle relève du National-Canadien. Le Gouvernement n'a garanti les obligations d'aucune manière que ce soit.

L'hon. M. EULER: Il s'agit de chemins de fer, propriété du Gouvernement canadien. Malgré leur régie absolue par une commission, le Gouvernement canadien a une certaine obligation envers ces obligataires.

L'hon. M. MANION: Qu'on me permette de m'expliquer. Le Gouvernement canadien n'a jamais, de quelque manière que ce soit, garanti ces obligations. Le Gouvernement canadien n'a jamais été mêlé d'aucune façon au règlement. Son seul rôle a été de répondre aux questions qu'on lui a posées à ce sujet, d'un côté ou de l'autre de la Chambre. Nous n'avons aucunement participé au règlement; à la transaction intervenue absolument entre le National-Canadien et les obligataires résidant en Angleterre, lesquels, d'après ce que je comprends, représentent 75 p. 100 de l'ensemble. Tout ce que je tiens à faire observer, c'est qu'on ne devrait pas donner à croire que le gouvernement canadien a refusé de payer qui que ce soit en Angleterre, parce qu'il n'a jamais été directement mêlé au règlement.

L'hon. M. EULER: Eh bien, disons le Canada. Les obligataires d'Angleterre qui forment, je crois, 5 p. 100 de la totalité, proportion nécessaire au succès de la proposition, n'ont accepté celle-ci que forcés; par crainte de tout perdre suivant ce qu'on leur faisait entendre, préférant avoir 25 p. 100 que rien du tout. On a complètement cessé l'exploitation du chemin de fer qui ne représente plus aucune valeur. Il ne me paraît pas d'accord avec le sentiment de la justice de donner 25 p. 100 en règlement à des gens qui ont donné leur argent au National-Canadien, lorsque c'est bien le National-Canadien qui est en jeu; qui tient lieu des propriétaires primitifs, Mackenzie et Mann. Et c'est contre quoi je proteste. C'est un principe reconnu que l'argent emprunté doit se rembourser en plein, capital, intérêt ou obligations. C'est mon premier point. Voici mon deuxième:

j'aimerais savoir s'il est vrai que le comité des obligataires d'Angleterre a reçu \$18,000 du National-Canadien. Dans ce cas, on comprendrait sa disposition à accepter 25 p. 100. Il se pourrait que de cette manière les membres du comité se trouvaient pleinement remboursés, alors que les autres étaient loin de l'être. J'aimerais savoir ce que cette assertion contient de vérité. Cette somme a-t-elle été payée et sortait-elle de la caisse du National-Canadien? J'aimerais avoir quelques renseignements sur ce point.

L'hon. M. FULLERTON: Eh bien, les régisseurs ne sont aucunement sujets à reproche quant à cela, car l'affaire avait été examinée, pesée et décidée avant notre entrée en fonction. Je suis au courant d'une manière générale seulement; je n'y ai pas porté grande attention la considérant close. Je comprends que cet argent a été souscrit au *Toronto and Suburban Railway* il y a plusieurs années, longtemps avant que l'entreprise passe au National-Canadien. Je crois savoir que celui-ci a acquitté les intérêts durant quelques années et qu'ensuite il a cessé. Puis, selon mes renseignements, un obligataire d'Angleterre, du nom de Bernard, ou quelque chose comme cela, intenta des procédures à ce sujet; puis les obligataires se réunirent et décidèrent de payer — de payer eux-mêmes les frais des procédures judiciaires. Je puis me tromper, mais c'est mon souvenir de la transaction.

L'hon. M. EULER: Les obligataires acquittaient les frais?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, ces \$18,000, c'est une affaire entre les obligataires mêmes.

L'hon. M. EULER: Il en devrait certainement être ainsi.

L'hon. M. FULLERTON: C'est ainsi que je comprends la chose, mais la régie actuelle n'a jamais rien eu à voir au règlement à 25 p. cent ou au remboursement en entier, parce que j'ai compris que la question avait été réglée avant notre arrivée. Il est vrai que nos demandes de crédit portaient un item affectant une somme à cette fin, mais c'était simplement la suite du règlement intervenu avant nous. Je n'ai pas examiné l'affaire bien attentivement, et je ne puis préciser beaucoup dans le détail, mais d'une manière générale, c'est ainsi que je comprends la chose.

L'hon. M. MANION: M. Labelle est un des anciens administrateurs, de même que le colonel Smart; je prierais M. Labelle de parler pour le National-Canadien et de dire ce qui en est.

M. LABELLE: Je regrette de n'avoir pas ici les dossiers du contentieux. D'après mon souvenir, une somme comme celle mentionnée par M. Euler a été proposée aux obligataires dans le temps, et il fut entendu qu'elle serait versée à certains autres titres d'honoraires et débours légaux visant à faire approuver la transaction.

L'hon. M. EULER: Je tiens à savoir de façon certaine si cette somme de \$18,000 venait de la caisse du National-Canadien ou de contributions des obligataires?

M. LABELLE: Sauf erreur, elle était à prendre sur les 25 p. 100, mais je n'en suis pas sûr, et je préférerais avoir les pièces pour répondre. Je sais que nous voulions que la proposition fût acceptée; que les actionnaires connaissaient ces débours, et que ceux-ci étaient compris dans le document proposé à notre examen.

L'hon. M. EULER: Naturellement, monsieur le président, cela ne change rien au fond de la question, qui est le paiement de ces obligations, bien que, en droit, peut-être — et je dis peut-être — la compagnie de chemin de fer puisse y échapper. Il reste cependant qu'elle a continué de payer les intérêts. Je dis qu'au point de vue affaire et moral il n'est pas digne des chemins de fer Nationaux Canadiens, qui, après tout, représentent le gouvernement canadien, d'offrir à ces gens-là moins qu'ils n'ont donné aux chemins de fer. Voilà mon raisonnement.

Le PRÉSIDENT: Dans le même ordre de raisonnement: il n'y a pas longtemps, j'ai reçu une lettre de quelqu'un se disant obligataire du chemin de fer d'Inverness, ligne actuellement opérée par le National-Canadien. J'ignore comment il l'est devenu, mais je sais que lui et les autres obligataires qui de la même manière ont prêté de l'argent à la compagnie d'Inverness lorsqu'elle faisait partie de l'entreprise Mackenzie & Mann, et devenue depuis un embranchement du National-Canadien, n'ont pas reçu l'offre d'un remboursement de 25 p. 100.

L'hon. M. EULER: Croyez-vous que c'est bien?

Le PRÉSIDENT: Non. Mais cette ligne de même que celle du chemin de fer de Gaspé a été absorbée par le National-Canadien et à la connaissance de mon ami M. Euler. Les obligataires de cette dernière ont reçu 50 cents dans le dollar, mais les obligataires du chemin de fer d'Inverness n'ont eu absolument rien. J'ignore comment on les a joués mais quelqu'un y a mis la main, et c'est ce qui est arrivé.

L'hon. M. EULER: Je ne me serais pas servi d'un mot aussi dur dans le cas qui m'occupe.

Le PRÉSIDENT: J'ai peut-être tort d'employer ce mot-là mais, dant le fait, cette ligne est exploitée actuellement par la Compagnie du chemin de fer, ce qui est différent de la vôtre, la ligne en ruine; elle est exploitée parce qu'elle dessert une houillère. Ce sont là mes renseignements, et le chemin de fer possède cet embranchement sans avoir à rembourser les obligations. Les obligataires n'ont rien.

M. POWER: Etes-vous certain que nous n'avons rien payé dans le cas de l'embranchement d'Inverness?

Le PRÉSIDENT: J'en suis parfaitement certain. Les obligataires n'ont rien reçu. L'affaire était entre leurs mains et il se peut que certains honoraires légaux aient été payés mais je n'en suis pas sûr parce que je ne connais pas tous les détails.

L'hon. M. EULER: Si les obligataires s'étaient entendus de leur propre mouvement, je n'y verrais rien à redire; ils ont sans doute compris qu'ils ne pouvaient pas obtenir davantage et que, en fin de compte, un demi-pain valait mieux que rien du tout, bien que dans ce cas-ci ce ne soit qu'un quart de pain, 25 cents dans le dollar; et c'est ce qui fait que je ne trouve pas la transaction bien juste.

L'hon. M. MANION: On me permettra de dire un mot. D'après le souvenir que j'en ai, je le répète, le Gouvernement n'a eu rien à voir là-dedans. Je me souviens très, très nettement, que l'ancienne administration m'a pressenti à ce sujet et m'a expliqué la situation. Elle m'a représenté que la ligne *Guelph Suburban* n'avait pas fait ses intérêts depuis plusieurs années. Il est vrai, comme le dit M. Euler, que le National-Canadien continuait de les payer, mais il en était arrivé à une situation financière qui l'empêchait de continuer. Dans le fait, la compagnie ne faisait pas les cent mille dollars d'intérêt annuel; on m'a même dit qu'elle n'en faisait pas la moindre partie. Comme question de fait, l'entreprise ne bouclait pas ses frais d'exploitation.

L'hon. M. EULER: Cela ne porte pas sur le point.

L'hon. M. MANION: L'exploitation de l'embranchement se soldait par un déficit et l'on cessa de payer les intérêts. Soit dit en passant, c'est l'ancienne administration qui a cessé de les payer. Alors on vint se plaindre à nous. Une fois, M. Euler porta la question devant la Chambre, et une autre fois je crois que ce fut M. Cayley et un ou deux autres.

M. STEWART: M. Porteous aussi.

L'hon. M. MANION: Oui, c'est vrai. Alors la majorité de ces obligataires—ce n'en sont pas réellement, de ces porteurs d'obligations-débutures, 4½ p. 100 si vous aimez, avaient une hypothèque sur cet embranchement. La compagnie offrit de leur passer la ligne, mais, comme l'entreprise ne réussissait pas, ils

déclinèrent. Les fonctionnaires du National-Canadien et des obligataires demeurant en Angleterre, une proportion suffisante pour satisfaire aux exigences de la loi, se réunirent et convinrent d'accepter 25 p. 100. Voilà toute l'histoire. Naturellement, le côté moral de l'obligation reste à discuter. Je m'intéresse autant aux veuves et aux orphelins canadiens qu'aux autres et je crois qu'on doit bien peser leur situation. On ne peut blâmer le Gouvernement à propos de ces obligations, puisqu'il ne les a jamais garanties, non plus que le National-Canadien, d'après les renseignements que j'ai.

L'hon. M. EULER: Il en a payé l'intérêt.

L'hon. M. MANION: L'embranchement est un héritage de Mackenzie et Mann. En toute déférence, je crois que l'obligation morale pour le Gouvernement canadien ou le National-Canadien, ou le Canada de payer plus que l'exige l'arrangement satisfaisant, est chose fort discutable. Le chiffre déterminé a été convenu entre les obligataires en Angleterre et l'administration du National-Canadien. Je crois devoir parler comme je le fais, parce que je ne crois pas bon de laisser affirmer ainsi que le peuple canadien a une obligation morale dans cette affaire. Je l'ai examinée bien soigneusement et je ne crois pas que l'obligation morale existe. Si elle existait dans ce cas-ci elle existerait de même dans bien d'autres cas mentionnés tout à l'heure par M. Geary. Quelques-uns des anciens actionnaires du Grand-Tronc demeurant en Angleterre sont d'avis que nous avons une obligation morale envers eux.

L'hon. M. EULER: Il y a une différence entre une action de capital et une obligation.

M. GEARY: La plupart des obligations sont garanties par des propriétés.

L'hon. M. EULER: C'est une garantie seulement. Si elle disparaît, l'obligation demeure. C'est mon argument. Et le fait que les chemins de fer n'ont pas payé n'entre aucunement, je crois, en ligne de compte. Si je puis emprunter \$25,000 de quelqu'un pour financer une entreprise, et si celle-ci ne réussit pas et que l'argent disparaît, cela ne me libère pas de l'obligation, à moins que je ne me déclare en banqueroute.

M. POWER: Puis-je vous demander, monsieur le président, si les crédits supplémentaires votés il y a quelques jours, à la Chambre, résultaient en ce qui regarde l'embranchement Moncton-Boucotoche, de certaines obligations à leur sujet.

L'hon. M. MANION: Non, aucunement.

M. POWER: Avant cela?

L'hon. M. MANION: En 1918. J'étais bien prêt à expliquer cela à la Chambre, mais personne n'a demandé de renseignements. Dans le fait, chacun avait tant hâte de voir les crédits votés que personne ne s'en est occupé.

M. HANBURY: Chacun voudrait en finir, sauf le Gouvernement.

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas que vous puissiez dire que le Gouvernement ne désire pas en finir. Sauf erreur, je crois que l'embranchement Moncton-Boucotoche a été acheté en 1918 par le gouvernement fédéral à un prix déterminé, portant intérêt à 5 p. 100 jusqu'au paiement de la dite somme. Malheureusement, la compagnie Moncton-Boucotoche n'a pas pu fournir de titres clairs jusqu'à ces mois derniers, et, d'après le contrat, et de l'avis du ministère de la Justice que j'avais en ma possession à la Chambre, l'autre jour, le Gouvernement était obligé de payer 5 p. 100 d'intérêt jusqu'à la date du paiement du capital, et cela d'après le contrat de 1918. Cela est dû uniquement à l'impossibilité de la compagnie de fournir des titres de propriété entièrement libérés. C'est là toute l'histoire.

M. POWER: Il me semble vaguement que la compagnie avait des débentures et que les obligataires n'ont pas eu un sou. Il y a dix ans, j'ai reçu la visite à

mon bureau de quelqu'un qui avait de ces obligations de la ligne Moncton-Bouc-touche et qui m'a dit n'en avoir reçu aucun remboursement.

L'hon. M. MANION: C'est la vérité. Ils n'ont rien touché sur ce contrat et, tant qu'ils n'ont pas consenti à ce plan, la compagnie de Moncton-Bouc-touche ne pouvait fournir de titres libérés: ce qui explique pourquoi le paiement a tardé.

L'hon. M. EULER: L'administration du National-Canadien ne tiendra-t-elle pas compte de ceci: Après tout, c'est elle qui donne suite à la convention; ne devrait-elle pas régler la question et du point de vue légal et du point de vue de son obligation morale envers ceux à qui l'on a offert un règlement de 25 p. 100.

M. LABELLE: Quant au côté légal, je comprends que le contentieux du National-Canadien et les régisseurs se sont abouchés avec le comité des obligataires, et qu'on en est venu à l'entente mentionnée. A ce moment-là, les obligations se vendaient dans le public entre \$50 et \$60.

L'hon. M. MANION: Même quand on en servait l'intérêt, elles baissèrent jusqu'à \$36.

L'hon. M. EULER: Il ne s'agit pas d'une sorte d'indemnité à titre gracieux, non justifiée par les circonstances.

M. LABELLE: Non.

M. GEARY: Etant donné l'actif, je n'ai pas d'objection à une indemnité à ceux-ci ni à d'autres. Ma circonscription compte sans doute un bon nombre de ces victimes, mais je ne les connais point.

L'hon. M. MANION: J'ai reçu des lettres de vos mandataires.

M. GEARY: Est-ce une chose à faire, un précédent à établir? Telle est la question. L'indemnité à titre gracieux ne répugne à personne d'entre nous quand il y a vraiment lieu.

L'hon. M. EULER: Je n'admets pas qu'il s'agisse d'une gracieuseté.

M. GEARY: C'est cela, ou une réclamation en droit.

M. HANBURY: Monsieur le président, il est près d'une heure, et le Comité devant rédiger son rapport bientôt, aujourd'hui même peut-être, je désire lui proposer quelques conclusions à inclure dans ce rapport. J'aimerais que ce rapport comprenne entre autres choses ceci:

Le Comité est d'avis:

(1) Que le bien général s'oppose à la fusion du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, qui mettrait fin à la concurrence.

(2) Nonobstant toute opinion contraire que peut exprimer le rapport de la Commission Duff, il est d'intérêt public que les comptes et les demandes de crédits du National-Canadien et de la marine marchande de l'Etat soient soumis à l'examen annuel du Comité de la Chambre.

(3) Que le Comité de la Chambre, chaque année, prenne connaissance et revise les comptes et les prévisions du Pacifique-Canadien, jusqu'à ce que le gouvernement soit libéré de toute garantie qu'il a donnée.

M. PRICE: Avant que nous levions la séance. Je crois que M. Fullerton a des renseignements à nous fournir sur les réparations du bateau transbordeur à Charlottetown. Je voudrais connaître les chiffres à ce sujet — les premières et les deuxième soumissions présentées.

L'hon. M. FULLERTON: Dans le passé, ça n'a pas été la pratique de donner les prix des différentes soumissions. Je m'en remets au Comité; je ferai selon ce qu'il décidera. Je ne vois pas de bonne raison ni l'utilité de révéler ces prix.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il d'affaires de l'année?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, d'affaires de l'année.

Le PRÉSIDENT: Selon moi, toute demande de renseignements semblables est irrégulière. Je suis d'avis que nous n'avons aucun droit d'exiger de renseignements sur les affaires courantes de la compagnie. Telle a toujours été la règle et je considère pareille demande tout à fait irrégulière.

M. PRICE: Tout ce que je puis dire, c'est que des renseignements semblables ont déjà été fournis et que rien n'en a souffert. Les journaux ne les ont pas publiés. Je demande tout simplement à savoir les prix des premières soumissions présentées au sujet des réparations au transbordeur à Charlottetown, et des deuxième soumissions.

L'hon. M. MANION: J'imagine que c'est à la régie à décider, et elle nous donnera la réponse à la prochaine séance: je veux dire sa décision, et non les prix.

L'hon. M. EULER: Je ne sais si décision du président portera aussi sur ma question concernant les \$18,000, ou la somme, quelle qu'elle soit, payée au comité des obligataires d'Angleterre relativement au *Toronto Suburban*; si cela est sorti, partiellement ou entièrement, de la caisse du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: A mon sens, cette question est tout à fait régulière.

M. LABELLE: Rien n'a encore été payé, parce que la convention comporte l'approbation du National-Canadien et l'approbation de 75 p. 100 des obligataires.

L'hon. M. EULER: Et si la convention projetée, — dont les détails sont arrêtés j'imagine, — comporte un débours quelconque, antérieur ou prévu, de la part du National-Canadien?

L'hon. M. MANION: En plus des 25 cents?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, vous aurez ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Cela est tout à fait dans l'ordre. Mais je ne suis pas de l'avis de M. Price. Si la régie désire lui donner les renseignements qu'il demande, ce sera peut-être à l'avantage de la Compagnie, mais je ne juge pas qu'on ait le droit de faire une pareille demande maintenant.

La séance est levée. Le Comité se réunira de nouveau à quatre heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Nous allons procéder, messieurs.

M. HANBURY: Je voudrais savoir du président si les archives constatent le temps supplémentaire payé aux employés.

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Mais, naturellement, c'est pour tout le réseau.

M. HANBURY: Pouvez-vous me donner une idée de ce que représente la proportion?

M. HUNGERFORD: Dans le cas des employés payés à l'heure, ce n'est pas considérable. Quant aux employés des trains, naturellement, cela dépend de leur course.

M. HANBURY: D'une façon générale, la compagnie n'encourage pas le travail supplémentaire?

M. HUNGERFORD: C'est cela.

Sir EUGÈNE FISET: A la dernière séance, j'ai demandé s'il était possible d'avoir un état des frais d'exploitation du convoi entre Campbellton et Matapédia.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, et je l'ai ici.

Question posée par sir Eugène Fiset: J'aimerais connaître exactement les frais d'exploitation entre Matapédia et Campbellton depuis le changement du terminus. J'aimerais connaître le débours annuel depuis 1930, et aussi les frais actuels de chargement et déchargement des dépêches postales entre ces deux endroits?

Réponse, quant à l'exploitation du convoi terminus: Ces frais forment partie du budget d'exploitation entre Campbellton et New-Carlisle. Il est donc impossible de les préciser. En 1932, le coefficient d'exploitation, entre Matapédia et Campbellton, fut de \$6,600, et, en 1933, de \$6,300 par mille. Cependant, l'abandon de Matapédia comme terminus a donné lieu à des économies appréciables; en sorte que malgré le trajet additionnel de 12 milles pour chaque convoi, il en est résulté une économie nette d'au moins \$14,000, annuellement.

Réponse au sujet du transfert des objets postaux: Le transfert à Campbellton des objets de correspondance venant de la ligne de Gaspé fait partie de la besogne habituelle aux stations, et le personnel n'a pas été augmenté. Le changement de système dans l'exploitation a permis de réaliser une économie annuelle de \$720.00 dans le transfert des dépêches postales à Matapédia.

M. HANBURY: Les années dernières, on a discuté quelque peu la question des propriétés de la *Rail & River Coal Company*, dans l'Ohio. Je me demande si le Canadien-National la possède encore, et l'exploite, ou s'il songe à la céder.

L'hon. M. FULLERTON: Non, il n'est pas question de s'en défaire; nous l'exploitons encore.

M. HANBURY: Est-on en pourparlers pour la céder?

L'hon. M. FULLERTON: La politique de la compagnie est d'en continuer l'exploitation.

M. HANBURY: Une autre question, celle de la répartition des transports postaux entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Pouvez-vous me donner des renseignements à ce sujet?

L'hon. M. FULLERTON: C'est le département des Postes qui en décide, selon des prix convenus entre les deux chemins de fer et le département.

M. HANBURY: D'après quel principe se fait le partage?

L'hon. M. FULLERTON: Cela dépend entièrement du département des Postes.

M. POWER: Le ministre peut probablement nous le dire?

L'hon. M. MANION: On a demandé ce renseignement à la Chambre. La compagnie ne doit pas l'avoir. Nous l'aurons du Gouvernement. Je ne vois pas d'objection à le donner.

M. POWER: Est-ce qu'il n'y a pas là une question de politique?

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais entendu parler de cela; je ne le pense pas.

M. POWER: A-t-on toujours essayé de répartir les dépêches postales justement entre les deux compagnies?

L'hon. M. MANION: Je me souviens que la question a été discutée ici il y a quelques années, alors que vous et moi étions présents, et, sauf erreur, il a été démontré alors que le Pacifique-Canadien avait quelque peu la meilleure part, ce que l'on expliquait par le fait que le réseau du Pacifique-Canadien étant de beaucoup plus ancien dans certaines parties du pays et possédant plus de services directs pouvait desservir des localités que le National-Canadien n'atteignait pas. Tel est, d'une façon générale, mon souvenir. L'administration du National-Canadien est au fait de ce qu'elle transporte, mais non pas de ce que transporte le Pacifique-Canadien. Il y a au Feuilleton une question demandant ce renseignement; j'ignore si le renseignement a été fourni.

Maintenant, nous attendions M. Euler pour revenir à la question du *Toronto & Suburban Railway*, mais l'on m'informe qu'il ne viendra pas. Je prie les régisseurs de revenir à cette question. Ils ont certains renseignements à donner

en réponse à certaines affirmations faites ce matin, renseignements qu'il est bon de faire connaître au public.

L'hon. M. FULLERTON: Voici la circulaire que la *British Empire Trust Company Limited* adressait aux obligataires, en date du 15 juillet 1933:

THE BRITISH EMPIRE TRUST COMPANY LIMITED

SIÈGE SOCIAL:

STAFFORD HOUSE,

14-20, rue King William,

LONDRES, 4, E.C.

15 juillet 1933.

*Aux Porteurs d'obligations 4½ pour cent, de première hypothèque, du
Canadian National Electric Railways*

Successesseur par fusion du *Toronto Suburban Railway*.

CHER MONSIEUR (OU CHÈRE MADAME),

Depuis que la compagnie de chemin de fer susdite a cessé d'acquitter l'intérêt de votre obligation, le 15 juillet 1931, nous avons, à titre de mandataires, par l'intermédiaire de nos administrateurs canadiens et par des représentations verbales et écrites aux Chemins de fer Nationaux-Canadiens, au premier ministre du Canada, et au ministre des Chemins de fer, constamment insisté pour obtenir que soit mitigée la perte résultant de la situation actuelle.

Vous trouverez à la suite de cette circulaire une copie de la lettre, qu'à titre de mandataires, nous avons reçue du ministre des Chemins de fer, en réponse à nos représentations. Vous remarquerez que la lettre propose comme règlement un paiement comptant en sterling par le Chemin de fer National-Canadien de 25 p. 100 de la valeur nominale de l'obligation échue, c'est-à-dire £25 comptant en règlement complet et final de toutes réclamations concernant chaque débenture de £100. La lettre prévoit aussi le paiement des divers frais et débours mentionnés plus loin.

Vous remarquerez aussi que le règlement proposé est sujet à l'approbation du Parlement et sans préjudice ni reconnaissance d'obligation par les Chemins de fer Nationaux canadiens.

Nous sommes maintenant en état de vous exposer les alternatives qui vous restent:

1. Essayer au moyen de procédures légales d'établir une réclamation contre la *Canadian National Railway Company* et/ou la *Canadian Northern Railway Company*. Les mandataires ne peuvent conseiller cela. Les procédures légales seraient très onéreuses et probablement longues; et il est impossible de prédire avec certitude comment elles se termineraient.

Les mandataires ne s'y engageraient qu'avec une grande répugnance, et certainement pas avant d'être garantis par les porteurs d'obligations, de tous les frais susceptibles d'en résulter.

2. Donner instructions au séquestre de procéder à la saisie de la propriété garantissant vos débentures et d'en disposer du mieux possible.

Après avoir examiné à fond cette alternative avec nos administrateurs canadiens et le séquestre, nous ne pouvons, étant donné le règlement proposé par les Chemins de fer Nationaux canadiens, la conseiller. Depuis l'année 1922, la compagnie a exploité l'entreprise à perte, indépendamment du service des intérêts sur vos obligations. Il est certain que le chemin ne peut être exploité avec succès comme entreprise ferroviaire et qu'il faudra le démantibuler et vendre le

matériel. L'actif qui sert de garantie à vos débentures revient, en somme, à ceci:

(i) Droit de libre parcours, rails, stations, matériel roulant, lignes de transmission électrique, sous-stations et outillages, remises à voitures, terrains d'amusement, etc. Le comité que nous avons constitué en Canada est d'avis que la démolition et la vente du matériel et des immeubles ne rapportera vraisemblablement pas, même dans les conditions normales qui n'existent pas actuellement.	\$115,000
Et advenant une vente différée longtemps, ce qui arriverait probablement, les frais d'assurance, de taxe, etc., forts considérables, diminueraient beaucoup la somme réalisée.	
(ii) Argent en caisse entre les mains des mandataires, avec intérêt accru au 31 mai 1933, approximativement.	56,000
(iii) Valeurs endossées par le Dominion du Canada et le Gouvernement du Dominion, en possession des mandataires, estimées selon la valeur marchande actuelle, approximativement. . . .	142,000
	<hr/>
	\$313,000
Soit à \$4.90 la £1 sterling, disons.	£63,877

Somme qui, même réalisée, ne représenterait que 11.83 p. 100, c'est-à-dire £11 16s. 7d. par £100 de votre obligation, laquelle ne pourrait être perçue que longtemps après et se trouverait certainement réduite par la déduction de débours considérables.

3. Autoriser les mandataires à faire, avec les Chemins de fer Nationaux canadiens, un règlement qui leur permît de vous distribuer un paiement comptant de 25 p. 100 des £540,000 d'obligations-débentures de première hypothèque, 4½ d'intérêt, actuellement échues; soit la somme de £135,000, exonérée de tous frais, moyennant quoi tout ce qui reste de biens et d'actif garantissant vos obligations retournerait en pleine propriété aux Chemins de fer Nationaux canadiens. Ce règlement se compare favorablement avec la réalisation estimée à £63,877 mentionnée dans le paragraphe 2 susdit. On remarquera que la proposition des Chemins de fer Nationaux canadiens comporte le paiement par eux de certains frais et débours ne dépassant pas \$35,000. Voici comment se décomposent ces frais et débours:

Frais du séquestre, du comité canadien, frais légaux des mandataires, approximativement.	\$13,420
Avances du séquestre.	4,500
En plus, l'intérêt, disons, au 30 juin 1933	116
Taxes, etc., approximativement.	16,500
	<hr/>
	\$34,536

A titre de mandataires, et de concert avec nos administrateurs canadiens, nous conseillons vivement le règlement aux conditions définies dans la résolution n° 1, laquelle est reproduite dans l'avis de convocation. Nous et nos conseillers regardons ce règlement comme le plus favorable qu'il soit probablement possible d'obtenir. Voici en raccourci le motivé de cette conclusion:

- (a) La vente de l'actif, espèces et titres compris, ne rapporterait pas actuellement les \$313,000 ou, disons les £63,877 mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus.
- (b) La réalisation des valeurs et de l'actif entreprise par le séquestre prendrait un temps indéfini, vu l'absence de demande pour l'actif matériel. Les curateurs présumant que la Compagnie du chemin de fer est plus en état de tirer parti des matériaux dont elle-même fait usage.

- (c) Le règlement proposé par les Chemins de fer Nationaux Canadiens peut être exécuté raisonnablement en peu de temps, mettant ainsi fin aux débours continus.
- (d) Le séquestre, et le comité de Londres mentionné dans notre circulaire du 2 décembre 1932, conseillent d'approuver le règlement proposé. Le comité de Londres nous a remis sur ce sujet une lettre à vous destinée, dont vous trouverez ci-inclus une copie.

Dans les circonstances, nous avons à titre de mandataires, décidé de convoquer une réunion des porteurs d'obligations-débetures, dont l'avis régulier est annexé, afin d'examiner la proposition et, si on le juge à propos, d'autoriser par résolution les mandataires à conclure avec les Chemins de fer nationaux canadiens ou ses délégués l'arrangement qui assurera £25 à tout porteur d'une obligation d'une valeur nominale de £100, sans aucun frais. Les mandataires et le comité considèrent un règlement comptant préférable à un échange de titres dont la valeur oscillerait selon les conditions du marché.

Vous remarquerez que le comité de Londres, dans sa lettre du 15 juillet 1933, recommandait, au cas où cette proposition serait acceptée, de déduire .682 de 1 p. 100 de la valeur nominale des obligations échues, soit £3,682, et de l'affecter au paiement des frais légaux de M. Alfred Barnard, soit £1,132, £2,000 pour honoraires, et £550 pour services professionnels, rémunération et frais du comité de Londres.

Comme mandataires, nous considérons que les recommandations du comité de Londres sont justes et raisonnables, étant donné le travail et les débours de M. Barnard et du comité, et, conséquemment, nous avons incorporé à l'avis de convocation une deuxième résolution proposant à votre approbation les conclusions sur ce point du comité des obligataires.

Nous incluons aussi une formule de procuration, laquelle, si elle nous revient, sera affectée à l'approbation des résolutions incluses dans la lettre de convocation, lors de la réunion convoquée ou d'une réunion ajournée.

L'acte de fidécommis garantissant vos débetures exige que le quorum d'une assemblée générale appelée à se prononcer sur une résolution extraordinaire présente, en valeur, la majorité absolue des porteurs d'obligations. Par suite du fait qu'un grand nombre de détenteurs d'obligations demeurent au Canada, il ne semble pas possible d'obtenir le quorum nécessaire à la réunion fixée au 27 juillet. Dans ces circonstances, la séance fixée au 27 juillet se trouverait, en conformité des dispositions de l'acte de fiducie, ajournée à 21 jours plus tard, c'est-à-dire au 17 août, afin de permettre à ces porteurs d'obligations d'être présents ou de se faire représenter par un mandataire à la séance qui devrait être tenue le 17 août, et de se prononcer sur ces résolutions.

Il est de la plus haute importance que les porteurs d'obligations qui se trouvent dans l'impossibilité d'assister à cette réunion fassent tenir leurs procurations, pour ceux qui demeurent en Angleterre, à

The British Trust Company, Ltd.,
Stafford House, 14-20 rue King-William,
Londres, E.C. 4,

pour les personnes domiciliées au Canada, à

The A. J. Mitchell and Co., Ltd.,
25 ouest rue King, Toronto 2.

Votre dévoué,

Pour le compte et au nom de

THE BRITISH EMPIRE TRUST COMPANY, LIMITED,

H. M. Cox, secrétaire.

Dans cette circulaire se trouve la lettre écrite par M. Hungerford et datée du 4 mai 1933, contenant l'offre faite et adressée à la *British Empire Trust Company*. Elle est ainsi conçue:

MESSIEURS,

Cette lettre confirme ce fait que, le 24 avril, j'ai approuvé le câblogramme envoyé par M. A. J. Mitchell à votre représentant, M. John Davidson. Ce câblogramme disait:

Sans nuire à personne et sous réserve de l'approbation du Parlement, le National-Canadien suggère le règlement intégral de toutes les réclamations des détenteurs de débetures du chemin de fer *Toronto Suburban Railway*, prenant comme base le paiement par le National-Canadien de 25 p. 100 en espèces sterling; tout l'actif tangible du chemin de fer de banlieue, y compris les fonds en caisse et les valeurs en la possession des curateurs, devant être remis au chemin de fer National-Canadien. Si vous croyez que les actionnaires préféreraient de nouvelles valeurs au lieu d'un paiement comptant fondé sur calcul à peu près dans le même sens, le bureau de direction tiendra compte de cette proposition. Dans l'intervalle j'ai écrit à M. Mitchell lui disant que si on donnait suite au projet indiqué dans le câblogramme, je proposerais le paiement de certaines dépenses et de certains frais faits par le curateur et le syndic, le tout au montant de \$35,000.

Il est entendu que cette approbation a été donnée sans engager le National-Canadien d'aucune manière, mais soumise à l'approbation par le Parlement de tout arrangement au sujet des lignes dont il est question dans le câblogramme.

Il s'agit ici du syndic nommé au Canada. A la suite du défaut de paiement des obligations, on a nommé un syndic qui a pris possession des immeubles et des biens, et nous parlons ici des dépenses de ce syndic. Cette circulaire, envoyée le 15 juillet 1933, recommandait d'accepter cette proposition et les obligataires ont adopté un projet de résolution extraordinaire, le 17 août, par laquelle ils acceptaient le plan de règlement. La résolution est ainsi conçue:

Résolutions extraordinaires adoptées à la réunion, ajournée du mois précédent et tenue le 17 août 1933, des porteurs d'obligations 4½ p. 100 du *Canadian National Electric Railway*, 1re hypothèque, émises par la compagnie qui a précédé la compagnie actuelle, la *Toronto Suburban Railway Company*, en vertu d'une hypothèque fiduciaire datée du 15 juillet 1911.

1. Que la *British Empire Trust Company Limited* soit, et elle est par les présentes autorisée à prendre des arrangements avec le National-Canadien pour le compte des nominataires dans le but d'établir une distribution de £25 en espèces pour chaque action d'une valeur nominale de £100 des actions de 4½ p. 100 de 1re hypothèque des *Canadian National Electric Railways* actuellement en cours, sans frais, charges ou dépenses quelconques; et que, si ces arrangements sont pris, les curateurs soient, et ils sont par les présentes autorisés à donner quittance de l'acte de fiducie constituant les actions de 1re hypothèque 4½ p. 100 et à remettre au National-Canadien ou à son ordre le solde des biens et des valeurs compris et indiqués dans cet acte de fiducie; et le prendre tous les autres moyens nécessaires, ou jugés nécessaires par les curateurs, pour que la somme de £25 en espèces, pour chaque action d'une valeur nominale de £100, des actions de 1re hypothèque 4½ p. 100 actuellement en cours, soit payée aux curateurs, sans charges, frais ou dépenses pour acquitter intégralement toute réclamation de principal et d'intérêt au sujet desdites actions de 1re hypothèque 4½ p. 100 et aussi toutes les réclamations, de quelque nature qu'elles soient, de la part des actionnaires; et que les curateurs soient, et ils sont par les présentes autorisés, sous la réserve déjà indiquée, à faire et exécuter tous les actes et les

documents qui, de l'avis des curateurs, peuvent être raisonnablement nécessaires pour donner suite à cette résolution.

2. Que, si les arrangements indiqués dans la résolution numéro 1 sont bel et bien pris, les curateurs soient, et ils sont par les présentes autorisés à prendre, sur les £25 versés pour chaque action d'une valeur nominale de £100 des actions de 1^{re} hypothèque à 4½ p. 100 et alors disponibles, et à garder .682 de 1 p. 100 de la valeur nominale des actions en cours, c'est-à-dire, £3,682, et à acquitter à M. Alfred Barnard, pour honoraires et frais de justice, la somme de £1,132, à M. Alfred Barnard, pour honoraires une autre somme de £2,000 et au comité des actionnaires pour honoraires d'avocat, rémunération et autres dépenses la somme de £550; et que les curateurs soient, et ils sont par les présentes autorisés, sous la réserve déjà indiquée, à exécuter et à faire tous les actes et les documents qui, de l'avis des curateurs, sont raisonnablement nécessaires pour donner suite à cette résolution.

L'hon. M. MANION: Voulez-vous nous expliquer la question des honoraires?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

L'hon. M. MANION: Le deuxième paragraphe de la résolution a trait à cette question.

M. POWER: C'est-à-dire que l'on a payé à peu près £5,500 en frais d'avocat?

L'hon. M. FULLERTON: £3,682.

M. POWER: Il faut ajouter les honoraires de £2,000.

L'hon. M. FULLERTON: Cela est compris.

M. POWER: Et que dites-vous de la somme de £500 au comité des actionnaires?

L'hon. M. FULLERTON: Eh bien, le montant en est fixé, .682 de 1 p. 100.

L'hon. M. MANION: Cela représente environ \$18,000.

L'hon. M. FULLERTON: De la valeur nominale des actions, .682 représentent £3,682, et c'est ce qui est distribué.

L'hon. M. MANION: Cela provient de ce qui a été payé pour les actions?

L'hon. M. FULLERTON: C'est bien cela.

M. POWER: Mais le National-Canadien a payé les frais du syndic, ce qui représente environ \$35,000?

L'hon. M. FULLERTON: Exactement. C'est un des articles de la convention.

M. POWER: Combien tout cela représentait-il; quelle était la valeur de toutes les obligations alors en cours?

L'hon. M. MANION: Environ 2 millions de dollars.

M. SMART: £540,000.

L'hon. M. MANION: On avait calculé environ \$500,000 pour cette fin.

L'hon. M. MANION: J'aimerais faire consigner tout cela dans le compte rendu. Je voudrais établir bien clairement, ce à quoi je n'ai pas pensé ce matin, car nous ne voulons pas qu'il y ait de malentendus, que les actionnaires ou obligationnaires canadiens, appelez-les comme vous le voudrez, n'ont pas été les premiers porteurs des obligations. Les premières obligations ont été vendues en Angleterre par la maison Mackenzie and Mann, je crois. Les porteurs d'aujourd'hui n'ont pas été les premiers prêteurs, mais on a acheté ces obligations pour un prix variant de \$30 à \$50, de sorte que ceux à qui le versement serait fait aujourd'hui, du moins pour ce qui est des Canadiens, ne sont pas les premiers bailleurs de fonds. Il s'ensuit donc que la question d'obligation morale a moins d'importance. C'est un point, tout sujet à discussion qu'il soit, qu'il est bon de ne pas oublier. Ceux qui ont prêté des fonds à Mackenzie and Mann étaient des Anglais. Ce sont ces gens-là qui ont fait le règlement et je suis porté à croire qu'il existe une disposition dans l'acte de fiducie donnant la haute main aux actionnaires anglais.

M. POWER: Il n'y est pas dit qu'ils doivent être anglais.

L'hon. M. FULLERTON: 75 p. 100.

M. SMART: Il est question dans l'acte de fiducie de l'avis au sujet de ces questions, avis qui peut n'être fait qu'en Angleterre et non ailleurs.

L'hon. M. MANION: Voilà le point important.

M. POWER: Il est certain que l'on voulait garder la haute main en Angleterre.

L'hon. M. MANION: Je voulais faire consigner cela dans le compte rendu.

M. CANTLEY: S'il en est ainsi, et je comprends bien la question, les détenteurs actuels sont des spéculateurs; ils ont acheté les actions en Angleterre à la suite du défaut de paiement.

M. POWER: Je ne crois pas que le ministre fasse cette affirmation, n'est-ce pas?

L'hon. M. MANION: Oh! non,—pas après le défaut de paiement. Voici ce que je pense,—et je dis cela sans vouloir offenser qui que ce soit,—on m'a dit alors qu'un courtier canadien avait mis la main sur un certain nombre de ces actions qui se vendaient environ \$35 ou \$30. M. Hungerford m'a dit tout à l'heure qu'il avait compris que le prix avait baissé jusqu'à \$30.

M. HUNGERFORD: C'est ce que j'ai entendu dire.

L'hon. M. MANION: Je l'ai moi-même entendu dire. Un courtier canadien a réussi à en accumuler un certain nombre qu'il a vendues ici; et, sans vouloir induire personne en erreur, ceux qui les ont achetées ici avaient l'impression que le National-Canadien, et par l'entremise du National-Canadien, le Gouvernement se trouvait engagé. Je ne dis pas que ce courtier a agi intentionnellement, mais c'est l'impression qu'en ont gardée les acheteurs. Voilà ce que l'on m'a dit, et c'est pour cette raison qu'ils se plaignent plus amèrement qu'ils ne l'auraient fait dans d'autres circonstances. Je rappelle ce fait simplement parce que je suis d'avis qu'il importe de tout dire afin de ne pas nuire à notre crédit en Angleterre. Voilà mon but. Je l'ai déjà dit, le Gouvernement n'a rien à faire dans cette galère. Désire-t-on poser des questions à ce sujet avant que nous passions à un autre?

M. HANBURY: Y a-t-il autre chose qu'il nous faut de toute nécessité étudier?

Le PRÉSIDENT: Nous discutons le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada et la discussion avait déjà été assez longue. Je ne sais pas s'il reste d'autres questions à poser ici.

M. HANBURY: Etant à la fin de la session et désirant tous retourner dans nos foyers le plus tôt possible, nous pouvons bien, je crois, permettre au comité de terminer cette discussion. J'ai cependant posé une question au président et s'il peut me donner la réponse et la faire consigner au procès verbal, j'en serai bien heureux.

L'hon. M. FULLERTON: Je la ferai tenir au secrétaire du Comité.

OTTAWA, le 19 juin 1934.

L'honorable J. D. CHAPLIN, député,

Président du comité des Chemins de fer et de la Navigation,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,

Le coefficient d'exploitation du National-Canadien a baissé constamment de 1923 à 1929.

Après l'année 1929, le gain d'un dollar a augmenté rapidement sur le réseau du National-Canadien au regard du coût de son principal concurrent.

Les statistiques dont je me sers pour établir cette comparaison sont empruntées, pour les années 1923 à 1931 inclusivement, au rapport de la commission Duff, et pour les années 1932 et 1933 aux rapports des chemins de fer.

Coefficients d'exploitation

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien	Ecart
1923..	91.8	81.0	10.8
1924..	92.5	80.5	12.0
1925..	86.7	77.3	9.4
1926..	82.5	75.8	6.7
1927..	84.9	78.5	6.4
1928..	82.0	75.4	6.6
1929..	85.6	77.3	8.3
1930..	91.4	78.4	13.0
1931..	99.8	80.3	19.5
1932..	96.34	80.7	15.64
1933..	96.16	78.29	17.87

On constate dans ce tableau que le coefficient du Pacifique est resté à peu près le même en 1929 et 1933,—tandis que celui du National-Canadien a augmenté de près de 10 points.

(1) Ce changement est-il dû à une diminution relative du chiffre d'affaires total du National-Canadien?

(2) Ou à l'augmentation relative des dépenses?

(3) Votre rapport annuel pour 1933 donne, à la page 12, le sommaire des dépenses inscrites à différents comptes,—ces comptes sont-ils comparables dans les deux réseaux?

(4) Si la réponse au n° 2 est affirmative, s'il vous plaît indiquer dans quel compte l'augmentation a eu lieu. (D'après les comptes indiqués à la page 12.)

(5) Voici un état des coefficients du matériel pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Coefficients du matériel*

(Par rapport aux recettes brutes)

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien
1923..	21.05	17.79
1924..	20.62	18.15
1925..	19.93	18.21
1926..	19.08	18.67
1927..	18.87	19.57
1928..	17.92	18.97
1929..	19.34	18.90
1930..	19.84	16.68
1931..	21.91	14.11
1932..	19.77	14.06

* Les lignes canadiennes seulement du National, y compris les lignes de l'Est.

Ces chiffres peuvent être comparés assez justement de 1924 à 1929, mais ils diffèrent du tout au tout après cette année-là. Pourquoi?

(6) Un journal a récemment publié l'affirmation que voici: "Les dépenses générales du National-Canadien, pour un mille, représentent deux fois celles du Pacifique. Cette différence existe-t-elle réellement? Si oui, pourquoi?"

Les comptes des dépenses générales sont-ils fondés sur des données comparables dans les deux réseaux?

Les pensions sont-elles calculées de la même manière dans ce compte par les deux compagnies?

Les méthodes de caculer les taxes diffèrent-elles?

Je serais heureux d'obtenir les réponses à ces questions.

Bien sincèrement,

CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

RENSEIGNEMENTS DEMANDÉS PAR LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE COMMERCIALE, LE 20 JUIN 1924

QUESTIONS POSÉES PAR M. HANBURY

Le coefficient d'exploitation du National-Canadien a baissé constamment de 1923 à 1929.

Après l'année 1929, le gain d'un dollar a augmenté rapidement au regard du coût de son principal concurrent.

Les statistiques dont je me sers pour établir cette comparaison sont empruntées, pour les années 1923 à 1931 inclusivement au rapport Duff, et pour les années 1932 et 1933 aux rapports des chemins de fer.

Coefficients d'exploitation

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien	Ecart
1923..	91.8	81.0	10.8
1924..	92.5	80.5	12.0
1925..	86.7	77.3	9.4
1926..	82.5	75.8	6.7
1927..	84.9	78.5	6.4
1928..	82.0	75.4	6.6
1929..	85.6	77.3	8.3
1930..	91.4	78.4	13.0
1931..	99.8	80.3	19.5
1932..	96.34	80.7	15.64
1933..	96.16	78.16	17.87

On constate dans ce tableau que le coefficient du Pacifique est resté à peu près le même en 1929 et 1933,—tandis que celui du National a augmenté de près de 10 points.

(1) Ce changement est-il dû à une diminution relative du chiffre d'affaires total du National-Canadien?

(2) Ou à l'augmentation relative des dépenses?

(3) Votre rapport annuel pour 1933 donne, à la page 12, le sommaire des dépenses inscrites à différents comptes,—ces comptes sont-ils comparables dans les deux réseaux?

(4) Si la réponse au n° 2 est affirmative, s'il vous plaît indiquer dans quel compte l'augmentation a eu lieu. (D'après les comptes indiqués à la page 12.)

(5) Voici un état des coefficients du matériel pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Coefficient du matériel *

(Par rapport aux recettes brutes)

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien
1923..	21.05	17.79
1924..	20.62	18.15
1925..	19.93	18.21
1926..	19.08	18.67
1927..	18.87	19.57
1928..	17.92	18.97
1929..	19.34	18.90
1930..	19.84	16.68
1931..	21.91	14.11
1932..	19.77	14.06

* Les lignes canadiennes du National seulement, y compris les lignes de l'Est.

Ces chiffres peuvent être comparés assez justement de 1924 à 1929, mais ils diffèrent du tout au tout après cette-année-là. Pourquoi?

(6) Un journal a récemment publié l'affirmation que voici: "Les dépenses générales du National-Canadien, pour un mille, représentent deux fois celles du Pacifique. Cette différence existe-t-elle réellement? Si oui, pourquoi?"

Les comptes des dépenses générales sont-ils fondés sur des données comparables dans les deux réseaux?

Les pensions sont-elles calculées de la même manière dans ce compte par les deux compagnies?

Les méthodes de calculer les taxes diffèrent-elles?

Question n° 1: Ce changement est-il dû à une diminution relative du chiffre d'affaires total du National-Canadien?

Réponse: Le tableau suivant donne les proportions relatives du chiffre d'affaires totales du réseau du National-Canadien au regard de celui du Pacifique-Canadien, y compris ses lignes filiales, pour la période 1923 à 1933 inclusivement:

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien
1923..	56.7	43.3
1924..	56.6	43.4
1925..	57.3	42.7
1926..	57.4	42.6
1927..	57.2	42.8
1928..	56.4	43.6
1929..	57.3	42.7
1930..	57.0	43.0
1931..	57.6	42.4
1932..	56.6	43.4
1933..	56.6	43.4

Question n° 2: Ou à l'augmentation relative des dépenses?

Réponse: Le tableau suivant donne les proportions relatives des dépenses d'exploitation (avec certaines réserves) pour tout le réseau du National-Canadien et pour le Pacifique-Canadien, y compris ses lignes filiales pour la période de 1923 à 1933 inclusivement:

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien
1923..	59.8	40.2
1924..	60.2	39.8
1925..	60.1	39.9
1926..	59.4	40.6
1927..	59.0	41.0
1928..	58.4	41.6
1929..	59.6	40.4
1930..	60.9	39.1
1931..	62.8	37.2
1932..	60.9	39.1
1933..	61.5	38.5

Réserves: Quand on les compare aux dépenses du National-Canadien, les dépenses du Pacifique-Canadien ne comprennent pas les dépenses du service des messageries, du service des télégraphes pour fins commerciales, de la colonisation, de l'agriculture et des pensions.

Question n° 3: Votre rapport annuel pour l'année 1933, à la page 12, donne le sommaire des dépenses inscrites dans différents comptes; ces comptes sont-ils comparables dans les deux réseaux?

Réponse: Les différences importantes sont indiquées dans les réserves faites dans la réponse à la question n° 2.

Question n° 4: Si la réponse à la question n° 2 est affirmative, s'il vous plaît indiquer dans quel compte l'augmentation a eu lieu (d'après les comptes que l'on trouve à la page 12).

Réponse: Le tableau suivant donne les proportions du total des dépenses pour chaque groupe général de dépenses des deux réseaux pour les années 1923 à 1933 inclusivement, avec les réserves déjà indiquées:

	Entretien de la voie et les ouvrages d'art		Entretien du matériel		Trafic		Transport		Divers		En Général		Total des dépenses	
	N.C.	P.C.	N.C.	P.C.	N.C.	P.C.	N.C.	P.C.	N.C.	P.C.	N.C.	P.C.	N.C.	P.C.
1923.....	58.6	41.4	60.1	39.9	41.8	58.2	61.1	38.9	47.9	52.1	68.4	31.6	59.8	40.2
1924.....	61.1	38.9	59.1	40.9	45.5	54.5	61.3	38.7	49.9	50.1	68.1	31.9	60.2	39.8
1925.....	62.2	37.8	58.9	41.1	44.6	55.4	61.1	38.9	47.8	52.2	67.1	32.9	60.1	39.9
1926.....	61.5	38.5	57.3	42.7	43.3	56.7	60.7	39.3	47.5	52.5	67.9	32.1	59.4	40.6
1927.....	61.5	38.5	55.7	44.3	43.5	56.5	60.6	39.4	49.8	50.2	67.3	32.7	59.0	41.0
1928.....	59.9	40.1	54.9	45.1	44.6	55.4	60.2	39.8	49.4	50.6	67.3	32.7	58.4	41.6
1929.....	61.2	38.8	57.7	42.3	45.7	54.3	60.9	39.1	48.3	51.7	67.6	32.4	59.6	40.4
1930.....	63.6	36.4	61.3	38.7	45.8	54.2	60.9	39.1	49.9	50.1	69.5	30.5	60.9	39.1
1931.....	65.3	34.7	68.1	31.9	43.0	57.0	61.5	38.5	47.7	52.3	69.8	30.2	62.8	37.2
1932.....	60.4	39.6	65.0	35.0	43.5	56.6	60.7	39.3	44.5	55.5	71.2	28.8	60.9	39.1
1933.....	63.3	36.7	63.9	36.1	42.8	57.2	61.0	39.0	48.9	51.1	71.7	28.3	61.5	38.5

Question n° 5: Voici un état des coefficients du matériel pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Coefficient du matériel

(Par rapport aux recettes brutes)

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien
1923	21·05	17·79
1924	20·62	18·15
1925	19·93	18·21
1926	19·08	18·67
1927	18·87	19·57
1928	17·92	18·97
1929	19·34	18·90
1930	19·84	16·68
1931	21·91	14·11
1932	19·77	14·06

Les lignes canadiennes seulement, y compris les lignes du National-Canadien de l'Est.

Ces chiffres peuvent être comparés assez justement de 1924 à 1929, mais il y a une différence assez marquée après cette année-là. Pourquoi?

Réponse: L'explication générale, au point de vue des statistiques est contenue dans les réponses aux questions numéros 1, 2 et 4. Il est bon de faire observer, cependant, que les coefficients indiqués dans cette question peuvent subir un remaniement d'année en année par suite des modifications des méthodes employées dans la comptabilité du National-Canadien, et aussi du fait que les statistiques données pour le Pacifique-Canadien, pour les années 1923-1931, ont trait au réseau proprement dit, sans tenir compte des lignes filiales au Canada. Prière de voir aussi les observations générales.

Question n° 6: Un journal a publié récemment l'affirmation que voici: "Les dépenses générales du National-Canadien, pour un mille, représentent deux fois celles du Pacifique-Canadien. Cette différence existe-t-elle réellement? Si oui, pourquoi?"

Réponse: Le tableau suivant donne les chiffres des dépenses générales, en dollars, par mille de voie exploité sur les réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, selon que l'indique la réponse à la question n° 1 pour les années 1923-1933 inclusivement.

Année	National-Canadien	Pacifique-Canadien
1923	\$372	\$254
1924	354	245
1925	331	241
1926	346	239
1927	361	253
1928	366	256
1929	368	252
1930	392	246
1931	380	233
1932	343	193
1933	319	175

Question: Les comptes des dépenses générales sont-ils comparables dans les deux réseaux?

Réponse: Non.

Question: Les pensions sont-elles calculées de la même manière dans ce compte par les deux compagnies?

Réponse: Non. Pour ce qui est du National-Canadien, les pensions sont portées au compte des dépenses générales; dans le cas du Pacifique-Canadien, avant l'année 1934, le chiffre des pensions était déduit de l'excédent.

Question: Les méthodes employées dans la comptabilité diffèrent-elles dans le calcul des taxes?

Réponse: Pour autant que nous le sachions, il n'y a aucune différence dans les méthodes employées dans la comptabilité au sujet des taxes dans les rapports faits par les deux réseaux au Bureau de statistique. Dans le rapport annuel présenté par le Pacifique-Canadien à ses actionnaires, les accumulations de taxes du réseau sont indiquées dans le compte des dépenses d'exploitation.

Observations générales:

Pour établir une comparaison entre les coefficients d'exploitation des deux réseaux il faut que les grandes lignes ou les méthodes des services d'exploitation et de trafic soient elles-mêmes comparables. Les différences connues dans les méthodes employées dans la comptabilité, et qui pourraient modifier le coefficient d'exploitation, sont ainsi résumées:

- (a) Le National-Canadien fait entrer les recettes brutes des services des télégraphes et des messageries dans le compte des recettes; le Pacifique-Canadien n'y fait pas entrer les recettes du service des télégraphes pour fins commerciales et porte les "privilèges de messageries" dans le compte des recettes.
- (b) Le National-Canadien ne fait pas entrer les dépenses des services des télégraphes et des messageries dans les dépenses d'exploitation; le Pacifique-Canadien ne tient pas compte d'une partie des dépenses du service des télégraphes ni de toutes les dépenses du service des messageries dans les comptes des dépenses.
- (c) Le National fait entrer les dépenses des services de colonisation et d'agriculture dans ses comptes de dépenses; le Pacifique ne le fait pas.
- (d) Le National fait entrer le coût des pensions dans les dépenses d'exploitation; jusqu'à l'année 1934 le Pacifique ne le faisait pas.

L'effet net sur le coefficient d'exploitation de ces différences dans les méthodes employées dans la comptabilité varie d'année en année. Ainsi, pour l'année 1933 ces différences nous donne l'explication de l'écart de 1.33 entre les coefficients d'exploitation des deux réseaux.

D'autres causes spéciales peuvent modifier les résultats de certaines années particulières, ainsi les dépenses du National, en 1932, ont été allégées par la réception de 2 millions de traverses, d'une valeur approximative de \$1,100,000 et fournies par le gouvernement fédéral dans le but de soulager le chômage. D'après ses rapports annuels, au cours des années 1931 et 1932, le Pacifique-Canadien a porté un montant de \$6,327,616, représentant des travaux exécutés pour soulager le chômage, à son compte provisoire et ensuite au compte de profits et pertes. En 1931 aussi, le rapport des administrateurs du Pacifique-Canadien indique que les dépenses d'exploitation ne comprenaient pas la proportion normale de retraits de matériel; les retraits du National-Canadien, de fait, ont augmenté chaque année depuis 1930. Le changement des méthodes employées dans la comptabilité des deux réseaux au sujet des traverses traitées modifie aussi le coefficient d'exploitation; depuis 1912, le coût du traitement des traverses a été porté au compte de capital; avant cette année-là, il était porté au compte d'exploitation.

Voici maintenant les causes, dépendant du trafic, qui peuvent modifier le coefficient d'exploitation:

- (1) la moyenne des recettes par tonne-mille.
- (2) le genre de denrée pouvant modifier la moyenne du chargement.
- (3) la moyenne du parcours.

Il y a des différences importantes entre les deux réseaux dans tous ces chapitres, à l'exception de la moyenne des recettes par tonne-mille. Toutes choses égales d'ailleurs, ces différences expliquent 1 ou 2 points dans l'écart que l'on constate entre les coefficients d'exploitation.

La densité du trafic par mille de voie ferrée exerce une profonde influence sur le coefficient d'exploitation, toutes choses égales d'ailleurs. Les dépenses d'exploitation d'un chemin de fer peuvent se diviser en deux groupes: l'un, de la nature des premiers frais, comprenant le groupe des dépenses nécessaires pour maintenir le chemin de fer en bon état et lui assurer le matériel nécessaire pour les transports. L'autre, comprend les dépenses que comportent les opérations de transport. Etant donné qu'une partie seulement de ces dépenses augmentent quand le trafic augmente lui-même, le coût du gain d'un dollar des recettes brutes (c'est-à-dire le coefficient d'exploitation) diminue quand le trafic augmente. Le trafic du Pacifique-Canadien est en moyenne de 15 p. 100 plus élevé par mille de remorquage que celui du National-Canadien. Ce fait pourrait expliquer normalement 3 à 6 points de l'écart qui existe entre les coefficients d'exploitation.

On pourra trouver l'explication du reste de l'écart entre les coefficients d'exploitation depuis quelques années dans les réductions relatives faites dans les dépenses d'entretien, comme l'indique la réponse à la question n° 4. A ce sujet, il serait intéressant de faire observer que l'étendue du réseau du National-Canadien représente 32,124 milles et celui du Pacifique-Canadien, 23,380 milles. La longueur de voies du National est donc de 31.4 p. 100, plus élevé que celui du Pacifique, tandis que l'excédent des recettes brutes du National sur celles du Pacifique est de 30.3 p. 100.

L'hon. M. MANION: Y avait-il d'autres questions que vous vouliez discuter avant la fin de nos délibérations?

Sir EUGÈNE Fiset: Continuez l'étude du rapport.

M. HANBURY: Je préférerais ne pas approuver le rapport; laissons-le dans l'état actuel, non discuté.

L'hon. M. MANION: Je crois plutôt que nous devrions faire quelque chose; c'est le rapport des administrateurs.

Sir EUGÈNE Fiset: De fait, nous avons toujours approuvé le rapport. C'est dans ce but que s'est réuni le comité. Nous devrions peut-être accepter le rapport dans l'état où il se trouve actuellement.

M. HANBURY: Je vais accepter la motion. Avant l'ajournement, m'étant opposé au projet de loi concernant la fusion du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et ne l'aimant pas beaucoup plus maintenant, je suis très heureux de pouvoir dire un mot en faveur du président du bureau de régie et des autres régisseurs qui forment ce bureau. Je suis convaincu que le Gouvernement a réussi à réunir, pour diriger l'exploitation de nos chemins de fer, les hommes les plus éclairés et les Canadiens les plus éminents. Je tiens à dire publiquement que je désire faire tout mon possible pour que les Chemins de fer nationaux nous donnent tous les bons résultats que l'on en attend un jour ou l'autre.

M. GOBEIL: Je désire appuyer cette motion, monsieur le président

M. HANBURY: J'ai fait quelques suggestions que j'espérais voir consigner dans le rapport.

L'hon. M. MANION: Je les ai sous les yeux dans le moment. Ces suggestions m'ont été remises par M. Hanbury:

Le comité propose que, jusqu'à ce que le nouveau gouvernement soit libéré de tous ses engagements en vertu de la garantie qu'il a accordée, les comptes et les prévisions budgétaires du chemin de fer Pacifique-Canadien et de ses compagnies filiales soient soumis à un comité de la Chambre qui devra en faire l'examen chaque année.

Puis-je dire un mot à ce sujet. J'ai étudié cette proposition et j'ai consulté les instructions que nous avons reçues. Or, notre comité ne pourrait pas s'occuper de cette question, parce que nos instructions,—et la rédaction en a été faite par le greffier de la Chambre,—sont bien claires: "Comité permanent des chemins de fer et de la marine commerciale possédés, exploités et régis par le Gouvernement." Voilà ce que je veux établir. Nous ne sommes pas autorisés à nous occuper du chemin de fer Pacifique-Canadien à moins que la Chambre ne nous donne des instructions spéciales à ce sujet.

M. HANBURY: Si vous lisiez ce que j'ai écrit, vous verriez, je crois, que je ne demande pas au comité d'acquiescer à mon désir; je laisse entendre qu'un comité devrait être constitué par la Chambre et chargé de faire ce travail.

L'hon. M. MANION: M. Chaplin peut s'occuper de cela. Je me contente de mettre ce point en relief.

M. POWER: M. Hanbury nous demande de recommander à la Chambre l'établissement d'un comité pour examiner les dépenses du Pacifique-Canadien, et nous pouvons bien faire cela; nous pouvons toujours émettre un vœu en nous adressant à la Chambre.

L'hon. M. MANION: Si le comité désire agir ainsi.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais pas consigner cette proposition dans un rapport sans la soumettre au comité qui la pourra discuter et l'approuver.

M. HANBURY: C'est pour cette raison que j'ai laissé entendre que le Comité pourrait peut-être se réunir encore une fois dans le but d'étudier votre rapport.

L'hon. M. MANION: Ne pourrions-nous pas former un sous-comité qui préparerait un rapport au lieu de convoquer à ce sujet tous les membres du Comité?

Sir EUGÈNE Fiset: Pourquoi ne pas nous en tenir à ce que nous faisons dans le passé? D'ordinaire le président préparait le rapport quand nous avions fini notre travail et le soumettait au Comité qui l'examinait.

Le PRÉSIDENT: Nous avons toujours soumis le rapport aux membres du comité; nous n'avons jamais envoyé un rapport à la Chambre sans le faire approuver d'abord par les membres du Comité.

Sir EUGÈNE Fiset: C'est bien ce que j'ai voulu dire. Quand vous aurez terminé le rapport et que vous nous en aurez fait tenir un exemplaire, convoquez une dernière réunion et soumettez-le au Comité.

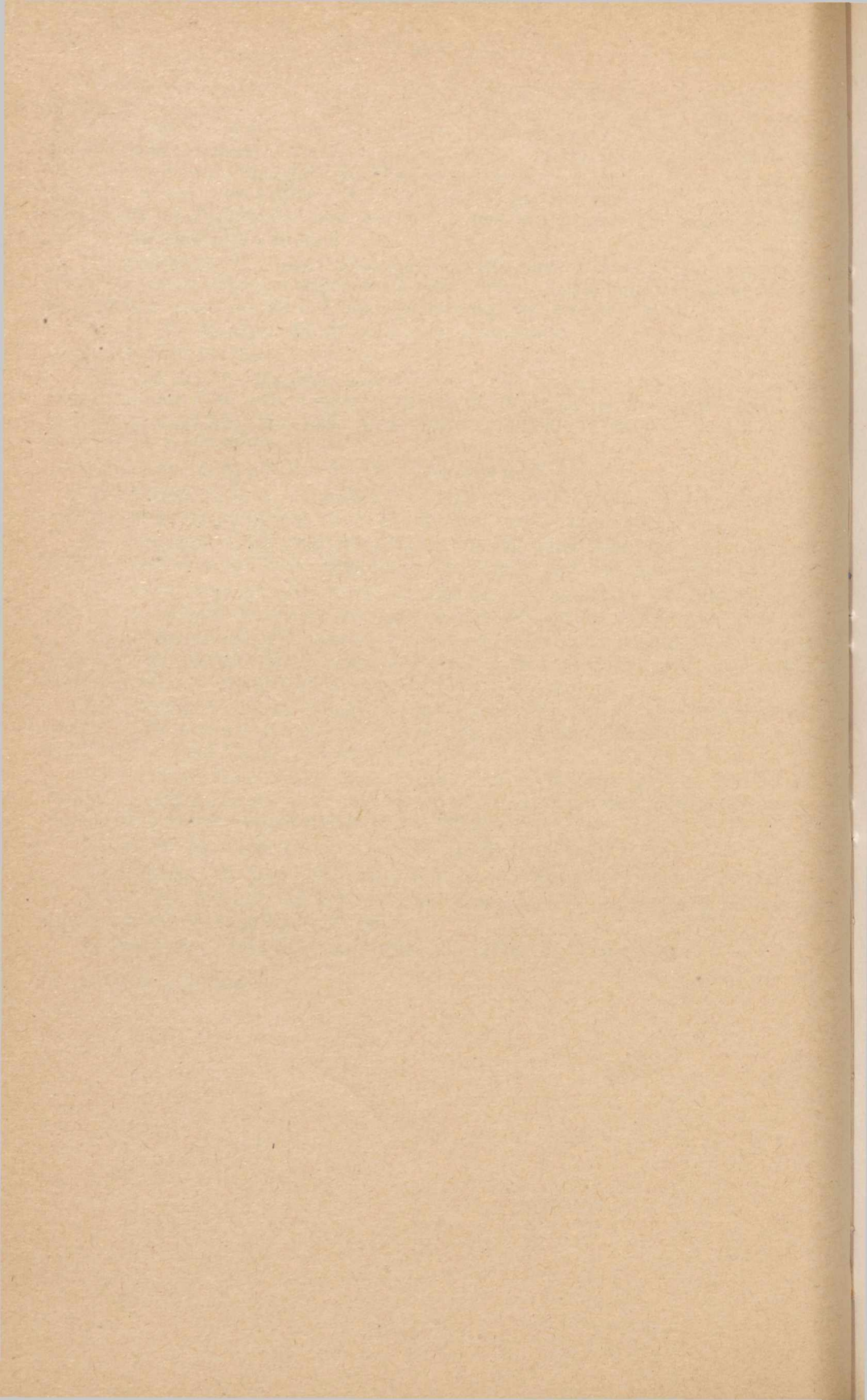
L'hon. M. MANION: Ce sera plus facile comme cela.

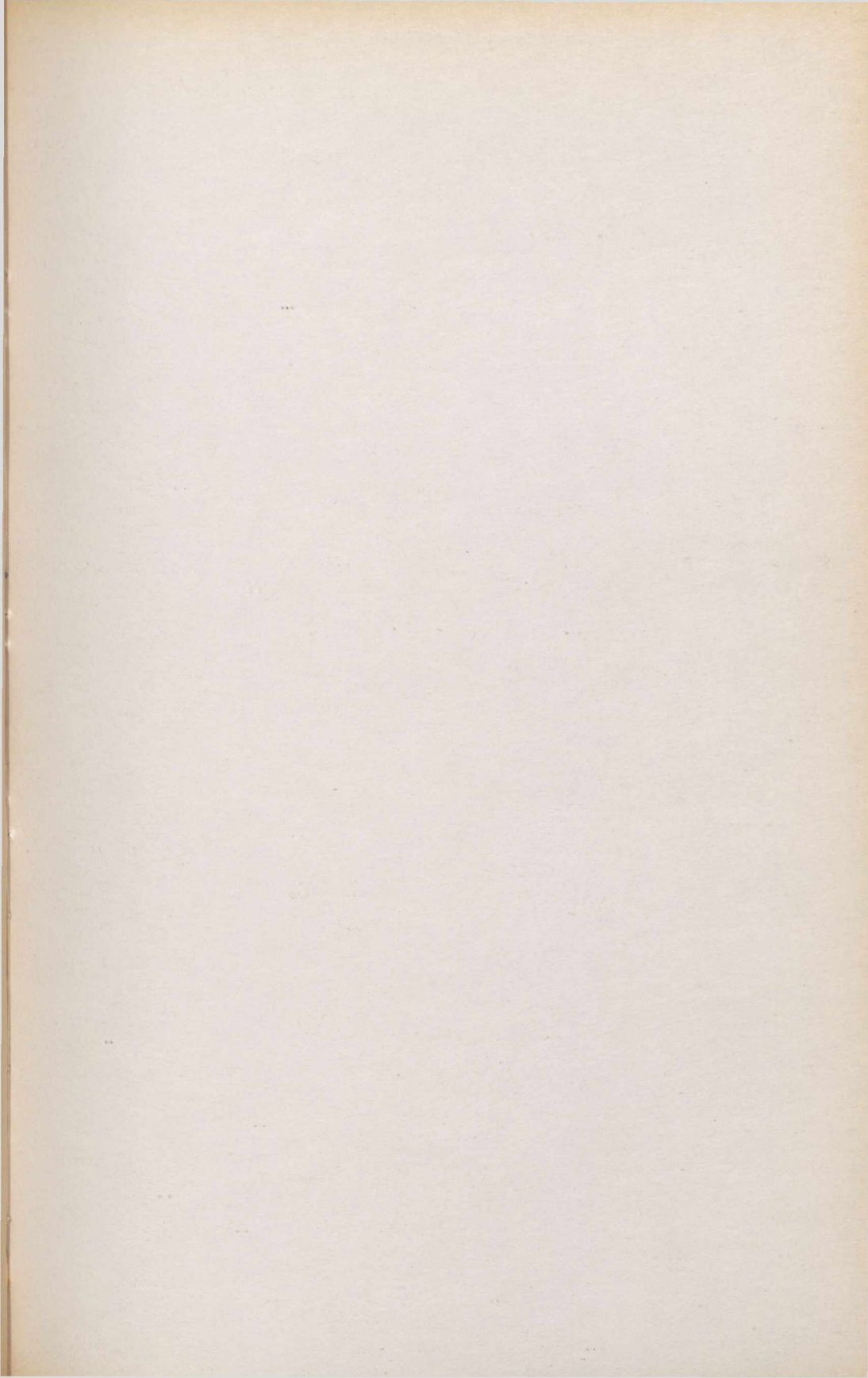
M. POWER: Oui, plus facile pour tout le monde, excepté pour le président.

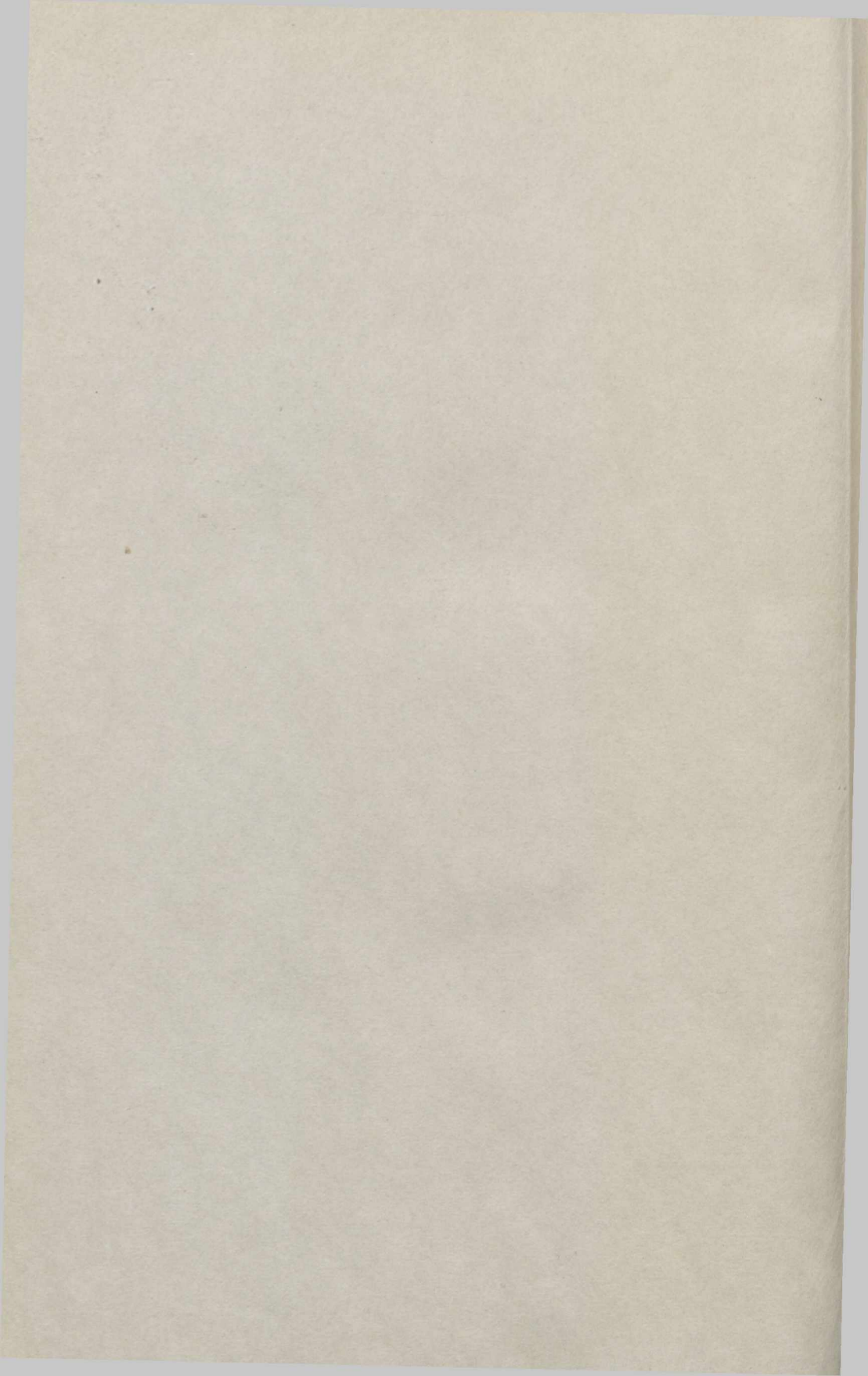
L'hon. M. MANION: M. Fullerton me demande si ses collègues et lui-même peuvent se retirer et je lui ai dit oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, nous allons lever la séance.

Le Comité s'ajourne.







Printed by
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

