

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



J CANADA. PARL. C. DES C.  
103 COM. PERM. DES CHEMINS  
H72 DE FER ET DE LA MARINE  
1945(2e) MARCHANDE ...  
C44 Procès-verbaux et tém.  
..



















## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le MARDI, 16 octobre 1945.

*Résolu.*— Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle soit institué, pour la présente session, afin de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships*, et aux Lignes aériennes Trans-Canada, sous réserve cependant des droits du comité des Subsidés relativement au vote des deniers publics; et que ce comité soit autorisé à assigner des personnes, à faire produire documents et dossiers, et à faire rapport de temps à autre; et que nonobstant les dispositions de l'article 63 du Règlement, ledit comité se compose des messieurs Chevrier, Clark, Coyle, Beaudoin, Belzile, Bourget, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Harris (*Danforth*), Hazen, Jackman, LaCroix, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Reid et Shaw.

*Copie certifiée conforme.*

*Le greffier adjoint de la Chambre,*  
R. T. GRAHAM.

Le MERCREDI, 17 octobre 1945.

*Ordonné.*— Que les rapports suivants soient transmis audit Comité:—

Budget financier du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année civile 1945.

Rapport annuel des administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1944.

Rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1944.

Rapport annuel des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1944.

Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1944.

Rapport de la firme George A. Touche and Company, vérificateurs des comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada, des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1944.

ainsi que les item suivants du budget 1945-46:—

Vote 377, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — Chemins de fer Nationaux du Canada.

Vote 378, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — Chemins de fer autres que les chemins Nationaux du Canada.

Vote 421, Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Edouard — Déficit.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 7 septembre 1945, transmettant l'étude de certaines dépenses au comité des Subsidés, soit annulée en tant qu'elle s'applique aux item nos 377, 378 et 421.

*Copie certifiée conforme.*

*Le greffier adjoint de la Chambre,*  
R. T. GRAHAM.



Le JEUDI, 18 octobre 1945.

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

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

*Ordonné:*— Que le quorum dudit Comité soit réduit de 12 à 8.

*Copie certifiée conforme.*

*Le greffier adjoint de la Chambre,*  
R. T. GRAHAM.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le JEUDI, 18 octobre 1945.

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

## PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement.
2. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Que son quorum soit réduit de 12 à 8.

Le tout respectueusement soumis.

*Le vice-président,*  
RALPH MAYBANK.

*Agréé le 18 octobre 1945.*





## PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE 429,

Le JEUDI, 18 octobre 1945.

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

*Présents:* — MM. Beaudoin, Bourget, Chevrier, Coyle, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, LaCroix, Lockhart, Maybank, Mutch, Nicholson, Reid et Shaw.

Le secrétaire du Comité invite les propositions pour la présidence. M. Maybank propose alors, appuyé par M. Beaudoin, que M. Murray Clark, un des membres du Comité, soit élu président.

Cette proposition étant la seule, elle est mise aux voix et adoptée à l'unanimité. M. Murray Clark est déclaré élu président.

M. Maybank explique que M. Murray Clark, le président-élu, a été empêché d'être présent et suggère que le Comité choisisse un vice-président qui occupera le fauteuil en l'absence de M. Clark.

Le secrétaire invite les propositions à cet effet et M. Harris (*Grey-Bruce*) propose, appuyé par M. Emmerson, que M. Maybank soit nommé vice-président. Cette proposition étant la seule, elle est mise aux voix et adoptée à l'unanimité. M. Ralph Maybank est déclaré élu vice-président et occupe le fauteuil.

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

Sur la proposition de M. Reid, il est

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

Sur la proposition de M. Reid, il est

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

Sur la proposition de M. Nicholson, il est

*Résolu,* — De demander à la Chambre de réduire le quorum du Comité de 12 à 8.

Il est entendu que le vice-président du Comité, M. Maybank, présentera le rapport nécessaire à la Chambre et sollicitera l'approbation des recommandations précitées.



M. Chevrier, ministre des Transports, déclare que les autorités des chemins de fer Nationaux du Canada seront à la disposition du Comité le ou après le lundi, 22 octobre. Il ajoute cependant qu'il se peut que les autorités des Lignes aériennes Trans-Canada ne soient pas disponibles avant quelque temps. Il suggère donc au Comité d'aborder des questions qui ne se rapportent pas aux Lignes aériennes Trans-Canada et, s'il est nécessaire, d'ajourner jusqu'à ce que les autorités des Lignes aériennes Trans-Canada soient prêtes à être entendues.

Il s'ensuit une longue délibération. Tout en admettant que les autorités des compagnies de transport ne devraient pas être retenues sans raison à Ottawa, certains membres expriment l'avis que les séances devraient être convoquées de manière à ne pas entraver les fonctions des députés qui font partie d'autres comités, et à ne pas nuire au travail de la Chambre.

Sur la proposition de M. Hazen, il est décidé d'ajourner jusqu'à onze heures du matin, le mardi, 23 octobre 1945, alors que M. R. C. Vaughan, président du Conseil d'administration et président, M. N. B. Walton, vice-président exécutif, et M. T. H. Cooper, contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada, seront entendus.

---

CHAMBRE 429,

Le MARDI, 23 octobre 1945.

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

*Présents:* MM. Chevrier, Clark, Coyle, Beaudoin, Bourget, Emerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Harris (*Danforth*), Hazen, Jackman, LaCroix, Lockhart, Maybank, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Reid et Shaw.

*Sont aussi présents:* M. R. C. Vaughan, président du Conseil d'administration et directeur général, M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif, M. T. H. Cooper, contrôleur, M. W. S. Thompson, directeur des relations publiques, des chemins de fer Nationaux du Canada; ainsi que M. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président des Lignes aériennes Trans-Canada et M. C. P. Edwards, O.B.E., sous-ministre des Transports.

Le président remercie les membres de l'avoir nommé président et s'excuse de n'avoir pu être présent lors de la dernière séance.

M. Vaughan est appelé. Il fait un exposé devant le Comité après quoi il donne lecture du rapport annuel de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1944.

Pour ses réponses aux questions posées par les membres du Comité, M. Vaughan est assisté de M. Walton et de M. Cooper.



A une heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à huit heures du soir.

La séance est reprise à huit heures du soir, sous la présidence de M. Murray Clark.

*Présents:* MM. Chevrier, Clark, Coyle, Beaudoin, Belzile, Bourget, Em-merson, Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, LaCroix, Maybank, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Reid et Shaw.

*Sont aussi présents:* Les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, mentionnés à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel sur l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1944. M. Vaughan, assisté de MM. Walton, Cooper et Thompson, est entendu.

L'étude terminée, M. Maybank propose l'adoption du rapport et, mise aux voix, la proposition est adoptée à l'unanimité.

Le Comité s'ajourne à 10 heures dix du soir pour se réunir de nouveau le mercredi 24 octobre 1945, à quatre heures de l'après-midi.

*Le secrétaire du Comité,*  
ANTOINE CHASSÉ.







## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 23 octobre 1945.

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

Le PRÉSIDENT: Je dois m'excuser, messieurs, de n'avoir pas pu assister à la séance d'organisation. Malheureusement, j'étais absent de la ville. Je tiens néanmoins à vous remercier de l'honneur que vous m'avez fait en me nommant président du Comité.

Tous les membres se rendent compte, j'en suis certain que les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada ici présents sont des personnes très occupées. Je ne veux pas dire par là que nous ne devrions pas employer leur temps, ils sont ici dans ce but; mais si nous pouvions faire en sorte de ne pas trop nous attarder, je crois qu'ils nous en seraient reconnaissants et les membres aussi.

On a suggéré comme mode de procédure, si toutefois cela vous convient, d'étudier en premier lieu le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, puis les prévisions budgétaires pour l'an prochain. Je pourrais ajouter que nous allons avoir deux rapports à bref intervalle, car nous en recevons un autre d'ici quelques mois. Le vérificateur des comptes des chemins de fer Nationaux du Canada pourra peut-être vous communiquer alors son opinion sur l'ensemble. Je crois que c'est suffisant pour commencer. Si c'est votre désir, nous allons procéder ainsi.

Nous avons ici le président du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada, conformément aux dispositions prises lors de la dernière séance. Je vais demander à M. Vaughan de bien vouloir nous faire maintenant son rapport.

M. R. C. VAUGHAN: Monsieur le président, messieurs. A titre de renseignement pour les nouveaux députés, je crois qu'il conviendrait que je lise un court résumé de ce que nous avons fait. Je vous en demande la permission, monsieur le président et messieurs.

Chaque membre du Comité a reçu un exemplaire de notre rapport pour l'année 1944 et nous serons heureux de vous voir l'étudier et le discuter en détail autant que vous le désirerez. Le rapport avec ses annexes de comptabilité et de statistique est un net exposé des affaires de la compagnie au cours de l'année 1944; nous y avons ajouté en outre des statistiques faisant voir la tâche gigantesque accomplie par le chemin de fer depuis le début des hostilités jusqu'à la fin de l'année 1944. Depuis la publication du rapport, j'ai reçu de nombreuses lettres de félicitations sur sa forme et son contenu; la presse également n'a pas ménagé ses compliments relativement au travail accompli par le chemin de fer et aux résultats obtenus. Le chemin de fer a démontré qu'il était un actif national important dans des circonstances critiques; il a établi clairement sa capacité de rendement financier ainsi que sa capacité de faire un énorme volume d'affaires d'une manière prompte et économique.



Le Comité voudra bien remarquer que le rapport porte la date du 15 mars dernier. Je signale le fait afin qu'il n'existe pas de malentendu quant à la raison pour laquelle nous faisons rapport aussi tardivement sur nos opérations de 1944. Le retard concernant l'étude du rapport par le Comité a été causé par la courte session du dernier parlement. Mais le temps passe et j'ai tout lieu de croire que vous serez plus intéressés à notre situation actuelle qu'aux résultats obtenus en 1944. Nos prévisions budgétaires relativement à notre compte de capital et d'exploitation pour l'année 1945 vous seront soumises.

Pour les neuf mois se terminant le 30 septembre 1945, nos recettes brutes ont été de \$327,320,000. Cette somme représente \$28,000 ou 3/10 de 1 p. 100 de moins que pour la période correspondante de 1944. Jusqu'à la fin du mois d'août, nos recettes étaient quelque peu supérieures à celles de l'année précédente, mais durant le mois de septembre, elles ont diminué de \$2,350,000 ou 6.2 p. 100. Nos prévisions budgétaires sont basées sur la supposition que nos recettes pour le dernier trimestre de l'année seront de 6.5 p. 100 inférieures à celles de 1944, ce qui veut dire qu'elles seront d'environ \$433,000,000 pour l'année entière par rapport à \$441,000,000 en 1944, soit une diminution de \$8,000,000 ou un peu moins de 2 p. 100. A raison de \$433,000,000 cela représente une recette quotidienne de \$1,186,000 y compris le dimanche, ce qui montre l'importance de notre compagnie dans le domaine du transport. Avant la guerre, au cours d'une année seulement — en 1928 — nos recettes ont dépassé \$300,000,000. Les chiffres pour les sept dernières années sont les suivants:—

1939 .....	\$203 millions	
1940 .....	247	“
1941 .....	304	“
1942 .....	375	“
1943 .....	440	“
1944 .....	441	“
1945 .....	433	“ (Approx.)

Pour les neuf mois se terminant le 30 septembre 1945, nos frais d'exploitation sont de \$265,247,000. Cette somme représente une diminution de \$1,690,000 ou 6/10 de 1 p. 100 sur la période correspondante de 1944. Nos prévisions budgétaires au chapitre des frais d'exploitation sont de \$354,800,000 par comparaison avec \$362,500,000 en 1944, soit une diminution de \$7,700,000 ou un peu plus de 2 p. 100.

En supposant que nos prévisions soient raisonnablement justes, notre revenu net, en 1945, sera de \$78,200,000 par comparaison avec \$78,600,000 en 1944, et après provision pour les impôts et l'intérêt payable au public et à l'Etat, nous nous attendons à annoncer un surplus total de \$25,000,000, soit \$2,000,000 de moins qu'en 1944.

Quelques-uns des nouveaux membres du Comité peuvent ignorer les provisions que nous avons faites dans nos comptes par suite des conditions exceptionnelles durant les années de guerre. Nous n'avons pas essayé de présenter nos rapports sous le jour le plus favorable. Nous avons pris soin de débiter aux revenus tous les frais normaux et spéciaux résultant de la guerre afin qu'aucune portion de ces frais ne soit reportée à la période d'après-guerre.



*Entretien ultérieur.*

Par suite de la rareté de la main-d'œuvre et des matériaux, les réparations et les remplacements dont l'urgence n'était pas immédiate ont dû être remis à plus tard. Il a fallu exercer un contrôle sur les frais d'entretien pour que la main-d'œuvre et les matériaux disponibles puissent être appliqués au maintien de l'exploitation en bon état. En ce qui concerne les réparations et les remplacements dont le besoin n'était pas immédiat et qui ont été remis à plus tard, une réserve a été établie par des charges directes sur les frais d'exploitations. A la fin de l'année 1944, cette réserve se chiffrait à \$34,000,000 et, pour 1945, nous nous attendons à pouvoir y verser une autre somme de \$6,000,000 ou \$7,000,000. Il s'agit d'une réserve en espèces, qui a été placée en obligations de la Victoire.

*Projets de guerre — Amortissement*

Depuis le début de la guerre et en plus de l'acquisition de matériel roulant additionnel, une somme d'environ \$15,286,000 a été dépensée à même le compte de capital pour des projets soi-disant de guerre, comprenant la construction, l'agrandissement et l'amélioration de la voie, des cours, des voies d'évitement et autres installations ferroviaires. Nous pensons que l'utilité d'une certaine partie de ces installations cessera avec la fin des hostilités et que dans ce cas, ces immobilisations, moins la récupération, devraient être amorties à même les frais d'exploitation. A la fin de l'année 1945, le montant ainsi amorti atteindra \$3,826,000. Ce fonds de réserve est également placé en obligations de la Victoire.

*Dépréciation*

Avant la guerre, pour les lignes au Canada, la coutume était de débiter la perte aux frais d'exploitation, lorsque les propriétés étaient détruites ou rendues hors d'usage par l'usure. Cela s'appliquait autant aux propriétés immobilières qu'au matériel roulant. Ceci fait l'objet d'un mémoire séparé, préparé à titre de renseignement pour le Comité à la suite d'une suggestion de M. Jackman. Pour les six années, 1940-45, le total des débits aux frais d'exploitation pour dépréciation de matériel du réseau est de \$98,427,000. Les fonds ainsi rendus disponibles ont été utilisés pour financer nos immobilisations.

*Réserves d'inventaire*

Nonobstant le contrôle des prix, la guerre a causé une augmentation considérable du prix des matériaux utilisés pour l'entretien et l'exploitation du chemin de fer. Le prix moyen d'achat du combustible est maintenant de \$6.02 la tonne par comparaison avec \$4.016 en 1939. Le coût moyen des traverses créosotées est de \$1.90 l'unité au lieu de \$1.35 et celui des traverses non-créosotées, \$1.26 par comparaison avec 61 cents. Le nouveau prix des rails est de \$7.73 la tonne et l'augmentation du prix des autres matériels de chemin de fer atteint environ 17½ p. 100. En prévision de pertes possibles en cas d'une forte diminution de prix dans la période d'après-guerre, comportant un amortissement de nos inventaires, une réserve de \$7,524,000 a été constituée à même les frais d'exploitation. Cette réserve a été également placée en obligations de la Victoire.

*Contrats de pension*

Avant 1943, aucune réserve n'avait été établie pour les contrats de pension émis par la compagnie aux employés qui prenaient leur retraite en conformité du plan contractuel de 1935. Par conséquent, la pratique a été de débiter couramment les frais d'exploitations des versements de pensions aux frais de la compagnie. On a profité des fortes recettes de la période de guerre, pour établir sur une base de fonds de réserve la comptabilité des contrats de pension. Les revenus additionnels mis de côté à cette fin de 1943 à 1945 sont de \$25,926,000. Cette réserve a aussi été placée en obligations de la Victoire.



Le Comité admettra, j'en ai la certitude, que nous avons suffisamment protégé nos recettes d'après-guerre de toute dépense que la guerre pourrait nous occasionner plus tard.

En plus de ces provisions spéciales, nous avons été appelés à payer des taux de salaires plus élevés et de plus gros prix pour les matériaux. Nous sommes d'avis que ces deux seuls facteurs ont augmenté nos frais d'une somme de \$67,823,000 par rapport à 1939.

En dépit de ces frais additionnels et des provisions spéciales dont j'ai fait mention, nous avons gagné un bon surplus qui a été versé au trésor fédéral. Tout en étant très satisfaits du travail accompli, nous avons aussi grandement contribué au financement de la guerre. Notre surplus de revenus durant les six années (celui de 1945 étant estimé à \$25,000,000) atteindra \$95,780,887. Cette somme a été versée à l'Etat en espèces. Nous lui avons également remis une somme de \$80,271,910 en paiement d'intérêts. Les paiements de droits et d'impôts ont été de \$66,500,000. Des obligations de la Victoire, au montant de \$77,776,000, ont été achetées à même les réserves dont j'ai parlé. Le chiffre total de toutes ces sommes est de \$320,328,797. En plus de ce montant considérable, nous avons financé les immobilisations au moyen des sommes rendues disponibles par les réserves de dépréciation, jusqu'à concurrence de \$98,427,000.

Voilà en résumé, la part de la *compagnie*. Quant à nos *employés*, ils ont acheté des obligations de la Victoire pour une somme de \$62,813,200 au moyen de déductions de salaires. Ces achats ont été effectués jusqu'à la fin de septembre. Une tranche additionnelle de \$16,000,000 d'obligations a été achetée à même leurs contributions au fonds de pension. Je ne saurais dire quel est le montant d'impôt sur le revenu payé, par chacun, mais nous avons déduit des chèques de salaires à cette fin, en 1944, une somme de \$21,076,301.

La guerre a servi à démontrer, hors de tout doute, que les chemins de fer Nationaux du Canada pouvaient accommoder un volume immense de voyageurs et il est évident, d'après les chiffres que j'ai mentionnés, que le chemin de fer peut être exploité profitablement, si le volume existe. Toutefois, je sens le besoin de donner un avertissement. Il est probable que la période critique de guerre une fois terminée, le volume de trafic diminuera. Jusqu'à quel point, l'avenir nous le dira. Tout semble indiquer cependant qu'il y aura au Canada plus de travail qu'avant la guerre et qu'il en sera ainsi pour les chemins de fer. Dans le passé, le chemin de fer pouvait accuser un surplus sur des recettes brutes de \$300,000,000. Il n'en est plus ainsi par suite de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux.

Le service de nos intérêts a été quelque peu réduit, mais il absorbe encore une trop forte proportion de nos revenus bruts. L'an dernier, 11-44 p. 100 de nos revenus bruts ont été appliqués à nos charges fixes. En 1939, la proportion était de 26.24 p. 100. Le Comité me permettrait-il de lui indiquer comment s'établit la comparaison avec les autres principaux chemins de fer? (Voir la pièce ci-jointe.)

Je suis persuadé que quiconque étudie ces chiffres constate que le fardeau des charges fixes des chemins de fer Nationaux du Canada est très lourd, qu'il peut devenir un fardeau impossible à supporter si les recettes brutes diminuent et si les frais d'exploitation demeurent au niveau actuel. Notre plus grand problème a été et est encore d'obtenir le volume suffisant de voyageurs pour nous permettre d'acquitter nos frais énormes d'intérêt. Nous continuerons donc d'exploiter le chemin de fer le plus efficacement et le plus économiquement possible. Ce fut notre ligne de conduite durant la guerre, nonobstant la forte augmentation de nos recettes, qui ont plus que doublé depuis 1939. Ce sera encore notre ligne de conduite à l'avenir.



## DETTE TOTALE ET PROPORTION DES CHARGES FIXES PAR RAPPORT AUX REVENUS

		Milles de chemin exploit- és	Revenus d'exploitation	Dettes totales	Total Charges fixes	Proportion des charges fixes par rapport aux revenus d'exploitation	
						1939	1944
			\$	\$	\$		
U.S. Class I Roads.....	1939	233,277	3,955,004,251	10,352,646,039	607,740,479	15-21	.....
	1944	228,624	9,435,446,955	9,830,186,255	566,400,041	.....	6-00
Pennsylvania.....	1939	10,270	430,930,778	692,114,134	79,595,750	18-47	.....
	1944	10,098	1,010,015,912	644,425,247	75,539,810	.....	7-48
New York Central.....	1939	11,008	341,086,708	685,780,343	48,103,444	14-10	.....
	1944	10,746	714,963,385	612,719,371	46,187,801	.....	6-46
Southern Pacific.....	1939	13,069	217,572,889	716,781,019	30,007,291	13-79	.....
	1944	12,595	628,223,517	580,444,416	24,660,432	.....	3-93
Atchison, Topeka and Santa Fe.....	1939	13,443	160,039,967	332,127,036	11,056,699	6-91	.....
	1944	13,103	528,080,530	243,662,500	10,080,425	.....	1-91
Union Pacific.....	1939	9,901	164,253,371	359,969,867	14,221,976	8-66	.....
	1944	9,781	506,590,966	380,749,652	15,139,681	.....	2-99
Baltimore & Ohio.....	1939	6,307	161,030,252	677,153,821	20,421,656	12-68	.....
	1944	6,144	387,193,036	583,044,588	17,742,199	.....	4-58
Réseau National.....	1939	23,668	203,820,187	1,308,783,392	53,488,165	26-24	.....
	1944	23,496	441,147,510	1,274,557,778	50,474,480	.....	11-44
Canadian Pacific.....	1939	17,176	152,148,993	523,848,955	24,700,692*	16-12	.....
	1944	17,030	320,262,132	401,321,229	20,185,720*	.....	6-30

\*Charges fixes ex intérêt garanti—Ligne du Soo.

Je vais maintenant donner lecture du rapport du président du Conseil d'administration et du président des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. MAYBANK: Auparavant, pourrais-je dire ceci. Dans le passé, nous avons suivi la pratique de questionner à mesure que nous procédions. Je suggérerais, étant donné que le rapport ne comporte que trois ou quatre pages, que nous attendions à la fin pour poser nos questions.

M. VAUGHAN: Si les membres en conviennent, cela aiderait beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir des membres du Comité d'entendre d'abord la lecture du rapport et de poser ensuite des questions?

Quelques VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Alors, allez-y, monsieur Vaughan.



M. VAUGHAN:

A L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
OTTAWA.

Monsieur le ministre,

Montréal, 15 mars 1945.

Conformément aux dispositions de la *Loi Canadien National-Pacifique Canadien 1936*, le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1944:

La cinquième année de guerre, témoin de tant de victoires des Nations alliées, a imposé plus de responsabilités au peuple canadien et le Canadien National a eu de nouveau l'honneur d'aider les citoyens du Dominion et leurs alliés à les décharger.

Le trafic de l'année révèle l'ampleur de la tâche accomplie par la Compagnie. Le réseau a transporté 80,851,179 tonnes de marchandises payantes et 35,928,212 voyageurs, soit environ deux fois plus de marchandises et quatre fois plus de voyageurs qu'en 1939, cela sans nuire sérieusement au bon service. Les inconvénients ont été réduites au minimum et corrigées chaque fois que possible. La Compagnie a toujours marché de pair avec le progrès ferroviaire. Les améliorations sans cesse apportées au matériel et aux méthodes, jointes à la coopération du personnel et à la collaboration du public expéditeur ou voyageur, ont permis de satisfaire les exigences d'un trafic de guerre.

Les recettes brutes ont légèrement augmenté en 1944, mais de plus gros frais d'exploitation dus à l'augmentation de salaires, à la majoration des prix de matériaux et des frais d'entretien de la voie et du matériel roulant, ont réduit la recette nette par comparaison avec l'an dernier.

Par rapport à 1939, les salaires représentent une augmentation de \$47,823,000 et la majoration du coût des matériaux, \$20,000,000.

Comme résultat de l'exercice 1944, un surplus de caisse de \$23,027,000 a été versé au trésor fédéral, après service de la dette due au public et à l'Etat.

Voici un sommaire de l'exploitation. L'état des revenus apparaît en regard:

	1944	1943
Recettes d'exploitation.....	\$441,147,510.35	\$440,615,954.58
Frais d'exploitation.....	362,547,043.53	324,475,669.50
Recettes nettes d'exploitation.....	\$ 78,600,466.82	\$116,140,285.08
Revenu appliqué à la réserve pour pensions.....	—	19,069,000.00
Revenu net d'exploitation, après prélèvement de la réserve pour pensions.....	\$ 78,600,466.82	\$ 97,071,285.08
Impôts, location de matériel et des propriétés en commun.....	10,875,822.81	15,437,346.89
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 67,724,644.01	\$ 81,633,938.19
Autres revenus, moins prélèvements.....	Cr. 3,371,920.27	3,668,518.37
Intérêts sur la dette entre les mains du public.....	28,135,938.36	30,998,196.32
Intérêts sur les prêts de l'État.....	19,933,701.57	18,664,848.01
Surplus de caisse.....	\$ 23,026,924.35	\$ 35,639,412.23



## RÉSULTATS D'EXPLOITATION—1944

## ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1944	1943
<b>RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Marchandises.....	\$321,588,728.39	\$324,899,723.64
Voyageurs.....	69,776,256.67	66,891,033.94
Postes.....	4,204,761.03	4,047,893.92
Messageries.....	18,008,142.96	17,490,783.01
Télégraphes commerciaux.....	7,012,442.34	7,103,475.65
Toutes les autres.....	20,557,178.96	20,183,044.42
<b>TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION.....</b>	<b>\$441,147,510.35</b>	<b>\$440,615,954.58</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 76,503,925.59	\$ 67,308,429.46
Entretien et dépréciation du matériel.....	80,215,292.75	72,366,530.73
Circulation.....	6,058,693.52	5,647,080.21
Transport.....	177,889,699.03	159,477,448.33
Exploitations diverses.....	5,922,378.37	5,380,416.75
Généraux.....	15,957,054.27	14,295,764.02
<b>TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION.....</b>	<b>\$362,547,043.53</b>	<b>\$324,475,669.50</b>
<b>RECETTES NETTES D'EXPLOITATION.....</b>	<b>\$ 78,600,466.82</b>	<b>\$116,140,285.08</b>
Recettes appliquées à la réserve pour pensions.....	.....	19,069,000.00
<b>RECETTES NETTES D'EXPLOITATION DÉDUCTION FAITE DE LA RÉSERVE POUR PENSIONS.....</b>	<b>\$ 78,600,466.82</b>	<b>\$ 97,071,285.08</b>
Impôts.....	7,341,513.86	8,390,677.72
Location de matériel—débit net.....	2,956,314.10	6,488,739.04
Location de propriétés exploitées en commun—débit net.....	577,994.85	557,930.13
<b>REVENU NET D'EXPLOITATION.....</b>	<b>\$ 67,724,644.01</b>	<b>\$ 81,633,938.19</b>
<b>AUTRES REVENUS</b>		
Location de lignes et de matériel.....	\$ 61,578.31	\$ 56,663.39
Locations diverses.....	954,858.42	864,379.75
Revenu de propriétés immobilières.....	598,717.23	452,410.38
Produit de propriétés exploitées séparément.....	767,528.37	3,013,645.15
Revenu d'exploitation des hôtels.....	1,188,802.92	1,030,033.63
Revenu de dividendes.....	659,726.10	685,755.62
Revenu d'intérêts.....	3,923,760.98	3,255,316.57
Revenus divers.....	2,367,210.34	556,359.05
<b>TOTAL DES AUTRES REVENUS.....</b>	<b>\$ 10,522,182.67</b>	<b>\$ 9,914,563.59</b>
<b>PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU</b>		
Loyer de lignes et matériel.....	\$ 1,163,904.38	\$ 1,246,514.40
Loyers divers.....	539,891.47	529,207.28
Impôts divers.....	90,839.21	91,427.71
Service de la dette non consolidée.....	304,644.93	219,512.32
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	936,291.03	1,060,464.64
Diverses dépenses et affectations débitées au revenu.....	4,142,362.79	3,068,782.60
Profits et pertes—Net—débit ou <i>crédit</i> .....	27,671.41	30,136.27
<b>TOTAL DES PRÉLÈVEMENTS À MEME LE REVENU.....</b>	<b>\$ 7,150,262.40</b>	<b>\$ 6,246,045.22</b>
<b>REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS.....</b>	<b>\$ 71,096,564.28</b>	<b>\$ 85,302,456.56</b>
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public.....	28,135,938.36	30,998,196.32
Intérêts sur les prêts de l'Etat.....	19,933,701.57	18,664,848.01
<b>SURPLUS DE CAISSE.....</b>	<b>\$ 23,026,924.35</b>	<b>\$ 35,639,412.23</b>

La propriété a été maintenue en bon état d'exploitation, bien que la rareté de la main-d'œuvre et des matériaux ait limité certaines classes de travaux.

Le nombre des membres du personnel du Canadien National dans les forces armées continue d'augmenter et représente à l'heure actuelle vingt-cinq pour cent du personnel du temps de paix. Le problème de l'entraînement des nouveaux employés et de la réadaptation des retours du front occupe l'attention de tous les hauts fonctionnaires.

La production, dans les ateliers de la Compagnie, d'armes de guerre et de navires, accuse peu de diminution sur les autres années de guerre.



Au cours de l'année, nombre de projets d'après-guerre ont été étudiés. Un comité spécial s'est occupé activement de choisir les travaux qui, par leur répartition géographique et leur nature, permettraient à la Compagnie de participer aux projets d'embauchage dans l'après-guerre.

La Compagnie conduit aussi des recherches sur la façon d'améliorer ses installations en vue de réaliser des économies et d'améliorer ses services. L'étude porte plus spécialement sur les nouveaux devis pour voitures à voyageurs qui seront plus légères, plus économiques à exploiter et plus confortables. La même attention est apportée au matériel du service des marchandises et aux locomotives, tant à vapeur que Diesel, ainsi qu'aux gares, terminus, voies et ateliers.

#### RECETTES D'EXPLOITATION

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$441,147,000, les plus considérables dans l'histoire de la Compagnie. Elles représentent une augmentation de \$532,000 sur 1943. Les recettes du transport des marchandises ont diminué de \$3,310,000, mais celles des voyageurs ont augmenté de \$2,885,000 et les autres recettes de \$957,000. La recette quotidienne moyenne a été, durant l'année, de \$1,205,000.

Abstraction faite de quelques légers ajustements, les taux pour marchandises et voyageurs sont demeurés au niveau d'avant-guerre, conformément aux ordonnances de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre.

Bien que 424,000 tonnes de plus aient été transportées, les recettes du service des marchandises, qui s'élèvent à \$321,589,000, accusent une diminution de 1.02 pour cent due à une diminution dans le volume de matériel industriel et de guerre à haut tarif et une augmentation dans le tonnage des produits transportés à taux plus bas. Le trafic à destination de l'Alaska et du Grand Nord Canadien a aussi beaucoup diminué.

De concert avec le contrôleur du transport, tous les efforts ont été faits pour continuer à charger les wagons de marchandises au maximum. De bons résultats ont aussi été obtenus par l'emploi de méthodes visant à l'usage intensif du matériel roulant.

La grosse récolte de grain en 1944 a imposé un fardeau au chemin de fer en un temps où son matériel était requis ailleurs de façon urgente, mais les stocks de grain nécessaires ont été maintenus à la tête des lacs afin de permettre le chargement des vaisseaux. Les stocks des élévateurs à la tête des Grands Lacs ont été augmentés, au cours de l'hiver, de façon à permettre un fort trafic par eau dès l'ouverture de la navigation.

Les recettes du service des voyageurs ont atteint un nouveau record de \$69,776,000, une augmentation de 4.31 pour cent sur les chiffres de 1943 et de 291.62 pour cent sur ceux de 1939.

De nouvelles augmentations sont rapportées aux postes: courrier, messageries, wagons-lits et hôtels.

#### FRAIS D'EXPLOITATION

Les frais d'exploitation ont augmenté de \$38,072,000. Cette augmentation est surtout représentée par \$23,348,000 payés de plus en salaires en 1944 qu'en 1943, une majoration du prix des matériaux de \$7,102,000, et le coût supplémentaire de \$5,893,000 pour l'entretien de la voie et du matériel. Les montants qui se rapportent aux salaires et au matériel ne représentent pas d'heures de travail additionnelles ni de plus gros achats de matériel, mais les salaires plus élevés payés par la Compagnie à la suite des augmentations rétroactives accordées par les autorités et les prix plus élevés payés pour les traverses, le combustible, les rails et autre matériel servant à l'entretien et à l'exploitation.



Sur les \$23,348,000 payés en plus pour les salaires, \$18,956,000 représentent les augmentations accordées par le Conseil national du travail, \$3,436,000 le coût additionnel de l'indemnité de vie chère et \$956,000 les augmentations de salaires sur les lignes aux Etats-Unis.

Quant au matériel, la principale augmentation de coût s'est fait sentir dans le combustible qui a entraîné une dépense, en 1944, de \$43,329,000. Le prix moyen a augmenté de \$5.37 à \$6.10 la tonne, ce qui représente une dépense additionnelle de \$4,906,000. Le nouveau rail a coûté \$57.33 la tonne au lieu de \$55.26 en 1943. Les traverses créosotées ont coûté en moyenne \$1.65 chacune, au lieu de \$1.42 et les traverses naturelles \$1.04 au lieu de 88 cents. Le coût des autres matériaux de chemin de fer a augmenté de 2.5 pour cent.

La Direction estime qu'il convient de porter une attention spéciale au fait qu'une large proportion des frais d'exploitation est due à des augmentations de salaires et de prix sur lesquelles elle n'a aucun contrôle.

Il a été porté \$10,000,000 au compte des frais d'exploitation pour entretien ultérieur, \$1,140,000 pour l'amortissement de projets de guerre et \$2,375,000 pour réserve d'inventaires. La dépréciation du matériel roulant s'est élevée à \$19,853,000, soit environ \$7,000,000 de plus qu'en temps ordinaire. Ces frais spéciaux figurent dans les chiffres de l'exploitation d'après la pratique établie en 1941, afin que les exercices futurs n'aient pas à supporter le fardeau de frais dus à l'exploitation en temps de guerre.

#### SURPLUS POUR L'ANNÉE

Dans les comptes sous le revenu net les principaux changements sont: une diminution d'impôts de \$1,049,000 due surtout à la diminution de recettes de la *Grand Trunk Western Railroad Company*; une diminution de \$3,672,000 dans le solde débiteur du compte quotidien, résultant de l'achat d'un plus grand nombre de wagons à marchandises, ainsi qu'à des changements dans le trafic et l'exploitation; une diminution d'intérêts de \$1,593,000 par le rachat d'obligations entre les mains du public avec des avances de l'Etat au taux d'intérêt courant; et au débit: \$1,486,000 due à l'exploitation moins profitable de la *Northern Alberta Railways*. Ce chemin de fer, propriété commune du Canadien National et du Pacifique Canadien, accuse \$3,853,000 de recettes d'exploitation de moins que l'an dernier. Son surplus, en 1944, a été de \$23,027,000 contre \$35,639,000 en 1943, une diminution de \$12,612,000.

#### COMPTE D'IMMOBILISATIONS

Les immobilisations au cours de l'année se sont élevées à \$36,063,077.00. (Voir le détail, page 18.) Sur ce total \$32,359,097.00 représentent du nouveau matériel. En vertu des accords de location-achat conclus avec le gouvernement, la Compagnie a acquis 20 locomotives du type de Montagne, 7 du type Northern, 4,762 wagons à marchandises fermés, 200 wagons plates-formes, 500 wagons-trémie, 250 wagons à minerai et 54 wagons-frigorifiques. Parmi les achats faits pour le *Grand Trunk Western Railroad* l'on remarque 10 locomotives Diesel de manœuvre, 1 voiture à voyageurs, 200 wagons à automobiles et 300 wagons à haussettes. 41 wagons de service ont aussi été achetés.

La construction de la nouvelle ligne entre Eastern Junction et Bout-de-l'Ile, sur l'Ile de Montréal, achève. Le contrat a été accordé le 22 mars dernier. La ligne pourra être exploitée durant l'été de 1945. La ligne de la rue Butler, s'étendant de la rue Atwater, à Montréal, jusqu'à l'extrémité ouest du Pont Victoria (deux milles), a été parachevée. Ces deux lignes, d'un besoin urgent, faciliteront grandement l'exploitation et amélioreront le service fourni au public.



## FINANCES

Le détail de la dette consolidée et des prêts de l'Etat figure aux pages 19 et 20. La dette consolidée a été réduite de \$114,778,566 et les emprunts de l'Etat ont augmenté de \$107,780,106, une réduction nette de \$6,998,460. Voici le détail:

*Remboursements de la dette consolidée*

Obligations garanties 2¼ % à 7 ans, échéance 1er février 1944.....	\$ 15,500,000.00
Obligations garanties 3 % à 9 ans, échéance 1er mai 1944.....	35,000,000.00
Obligations-or garanties 5 % à 40 ans, appelées au remboursement le 1er juillet 1944 à \$105—valeur au pair.....	56,684,000.00
Rapatriment de divers titres d'après les accords mentionnés au rapport de 1942—au pair.....	1,805,079.32
Paiement annuel du principal au trust du matériel.....	5,789,000.00
Ajustement partiel.....	487.35
<b>Réduction de la dette consolidée.....</b>	<b>\$114,778,566.67</b>

*Nouveaux emprunts de l'Etat*

Solde du capital de rachat en 1943, etc.....	\$ 1,750,636.92
Emprunts pour le remboursement au pair des trois émissions mentionnées plus haut et le rapatriement de divers titres au prix du marché.....	108,945,843.56
Emprunt pour l'achat des actions de l' <i>Atlantic and St. Lawrence Railroad Company</i> en vertu des accords pour rapatriement.....	57,846.26
Emprunts en vertu de l'accord location-achat de 1943.....	17,753,889.06
Emprunts en vertu de l'accord location-achat de 1944.....	13,680,405.62
<b>Total des nouveaux emprunts.....</b>	<b>\$142,188,621.42</b>

*Remboursements de prêts de l'Etat*

Emprunts remboursés à même le surplus de caisse de 1943.....	\$ 5,639,412.23
Emprunts remboursés à même le surplus de caisse de 1944.....	20,000,000.00
Paiements annuels de principal d'après l'accord location-achat de matériel.....	2,891,775.68
Paiements en vertu de la Loi de finance et de garantie, 1943. Le montant disponible pour la réserve de dépréciation et l'amortissement de la dette, en 1943, excédait le montant des capitaux requis pour l'année.....	5,877,326.94
<b>Total des remboursements.....</b>	<b>\$ 34,408,514.85</b>
Augmentation des prêts de l'Etat.....	107,780,106.57
<b>Réduction nette de la dette au cours de l'année.....</b>	<b>\$ 6,998,460.10</b>

## NÉGOCIATIONS AU SUJET DES SALAIRES

En conformité des dispositions de l'arrêté-en-conseil C.P. 9384, Ordonnance sur le contrôle des salaires en temps de guerre, le coût de l'indemnité de vie chère a été incorporé dans l'échelle des salaires de base.

Le Conseil national du travail en temps de guerre a accordé un congé payé de six jours aux employés préposés à l'entretien de la voie et autres employés payés à l'heure qui n'avaient pas encore de vacances payées.

Le Conseil national du travail en temps de guerre a ordonné une augmentation générale de 6 cents l'heure ou de \$12.48 par mois pour les employés des chemins de fer à vapeur au Canada ayant rang inférieur ou égal à celui de contre-maître.

De nombreuses demandes d'augmentation des salaires de base sont encore reçues des organisations ouvrières. Les causes seront entendues par le Conseil national du travail en temps de guerre.

## MESSAGERIES DU CANADIEN NATIONAL

Par suite de l'expiration d'un contrat militaire, le nombre de wagons complets de matériel de guerre a été beaucoup réduit, mais le volume des marchandises transportées a été tout de même exceptionnel. Le nombre des expéditions s'est élevé à 15,780,767, une augmentation de 7.55 pour cent sur 1943. Le trafic des fruits et légumes a battu tous les records précédents.



Les recettes des messageries se sont élevées à \$17,375,000. Ce sont les plus hautes dans l'histoire de la Compagnie, mais comme dans le cas d'autres services, les frais d'exploitation ont été affectés par les augmentations de salaires et autres.

#### TÉLÉGRAPHES DU CANADIEN NATIONAL

Le volume des affaires en 1944 a été au niveau de celui de 1943. Les recettes se sont élevées à \$6,998,000. Les revenus des fils loués, y compris ceux utilisés par la radio, n'ont jamais été supérieurs.

Au cours de l'année les Télégraphes du Canadien National ont terminé, pour le compte du ministère de la Défense, la construction entreprise pour le *Pacific Communication Project* et *Defense Communications Limited*. Ils ont aussi fourni au ministère des Transports un réseau de circuits téléphoniques pour le contrôle du trafic des aéroports. Des améliorations ont aussi été apportées au matériel du réseau de télétype employés par Air-Canada à travers le pays.

#### EXPLOITATION DES HÔTELS

Le revenu global des hôtels ouverts toute l'année s'élève à \$5,639,000, soit le plus haut dans l'histoire de ce service. Bien que les restrictions de guerre aient rendu le ravitaillement difficile et malgré la rareté de la main-d'œuvre experte, le service a été maintenu à un haut niveau. Les trois hôtels d'été: Jasper Park Lodge, Minaki Lodge et Pictou Lodge n'ont pas été exploités en 1944.

L'Hôtel Vancouver, exploité par une compagnie particulière pour le Canadien National et le Pacifique Canadien, a été très bien achalandé.

#### WAGONS-LITS ET WAGONS-RESTAURANTS

A cause de la guerre, la Compagnie n'a pu augmenter le nombre de ses wagons-lits ni celui de ses wagons-restaurants. Le trafic de guerre a imposé une surcharge tant au personnel qu'au matériel, mais le public a semblé comprendre nos difficultés.

En 1939 il y avait en service 531 wagons-lits, wagons-cafés, wagons-buffets, wagons-cuisines, wagons-touristes et wagons-salons. Le nombre en service en 1944 était de 535.

Les wagons-restaurants de la Compagnie ont servi 4,903,968 repas, soit plus de cinq fois le nombre servi en 1939.

#### LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

En 1944, le nombre de passagers transportés par Air-Canada a augmenté de 12 pour cent, le volume des messageries de 4 pour cent et celui du courrier aérien de .3 pour cent. Le service transatlantique exploité par Air-Canada pour le compte de l'Etat a été étendu. Il a été fait de nombreuses réparations aux aéronefs militaires dans les ateliers de la Compagnie. Au cours de l'année ont été projetés plusieurs services additionnels, au pays et à l'étranger.

#### AUTRES SPHÈRES D'ACTIVITÉ

En plus de fournir le transport ferroviaire, un service aérien, des services de messageries, de télégraphes et d'hôtels, le Canadien National continue de seconder l'effort de guerre du pays de diverses manières. Les "Canadian National Steamships" jouent un rôle important. Le "Prince Rupert Dry Dock and Shipyard," la "National Railways Munitions Limited" et les ateliers de la Compagnie remplissent à temps leurs contrats de guerre.



Le chemin de fer a eu l'honneur de faire circuler deux trains spéciaux entre Halifax et Québec pour le Premier ministre Churchill et sa suite, lors de la seconde conférence de Québec, en septembre. Il a aussi assuré la circulation des trains de MM. Churchill et Roosevelt de Québec à Hyde Park, N.-Y., et Highland, N.-Y., après la conférence. Le chemin de fer a participé au transport par train spécial de Washington à Montréal et au retour des quelque 300 délégués à la conférence de l'UNRRA, en septembre. En octobre, 50 délégués du Commonwealth britannique se sont rendus par train du Canadien National de Montréal à Chicago pour assister à la Conférence internationale sur l'aviation civile.

#### EMPRUNTS DE LA VICTOIRE

Au cours de l'année les employés du Canadien National ont souscrit \$22,860,550 aux emprunts de la Victoire, une augmentation de \$7,435,950 sur l'année précédente. La contribution des employés d'Air-Canada et de "National Railways Munitions Limited", englobée dans ce total, s'élève à \$568,600 et \$265,850 respectivement. Le nombre de souscripteurs au septième emprunt a été de 90,779.

Par déductions sur les salaires, les employés ont acheté, de plus, au cours de l'année \$1,465,036 de certificats d'épargne de guerre.

Outre les souscriptions des employés, la Compagnie a acheté en 1944, pour son fonds de réserve et autres fonds, \$27,646,500 d'obligations de la Victoire.

Les employés des lignes aux Etats-Unis ont souscrit substantiellement aux emprunts du gouvernement des Etats-Unis.

#### LE PERSONNEL

Le Canadien National est fier de ses employés qui se sont enrôlés pour le service actif. Ils se sont admirablement comportés dans toutes les branches de l'armée, sur tous les champs de bataille, sur terre, sur mer et dans l'air. La Compagnie se rappellera et honorera ceux qui ont donné leur vie au pays. A leur famille, la Direction offre ses sincères condoléances.

La Compagnie est à compléter ses plans de réembauchage pour ses employés démobilisés par l'armée. Déjà, quelque 1,400 de ces retours du front ont été repris dans nos services. Un comité a été créé, au quartier-général, pour faciliter le réembauchage de tous les employés qui veulent reprendre leur poste et tous les efforts sont faits pour assurer un emploi satisfaisant à ceux qu'une incapacité physique empêche de réintégrer leurs anciennes fonctions.

Nous désirons exprimer nos remerciements aux employés des deux sexes, demeurés au pays, pour leur loyale collaboration.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous étudier le bilan page par page, ou préférez-vous faire des remarques à la suite de l'exposé de M. Vaughan?

M. EMMERSON: Je tiendrais à poser une question se rapportant à la dernière partie de l'exposé et concernant la réintégration des hommes qui ont servi outre-mer et qui ont été libérés de l'armée, plus particulièrement les apprentis dans les usines qui ont remplacé ces hommes à mesure qu'ils se sont enrôlés — je veux dire ceux qui ont commencé leur apprentissage. Ces militaires reviennent d'outre-mer et retournent au travail. Qu'advient-il des jeunes qui ont été mis à l'apprentissage durant la guerre?

M. VAUGHAN: Voulez-vous parler du temps qui leur a été alloué pour service de guerre?

M. EMMERSON: Non, j'ai en vue les jeunes qui en étaient à leur apprentissage; pas ceux qui ont servi outre-mer. Seront-ils déplacés lors du retour des autres apprentis ou compléteront-ils leur temps?



M. VAUGHAN: Si la chose est nécessaire, nous le ferons. Naturellement, il nous faudra nous occuper en premier lieu de ceux qui sont allés outre-mer.

M. EMMERSON: Oui, mais est-ce qu'il en sera ainsi ?

M. VAUGHAN: Nous ne saurions dire ce qui sera fait tant que le cas ne se présentera pas. Si la chose est possible, personne ne sera mis à pied.

M. WALTON: Comme M. Vaughan vient de le dire tout dépend de ce qui va se produire. Naturellement, il nous faudra nous occuper en premier lieu de ceux qui sont allés outre-mer et qui reviennent. Il se peut que tout s'arrange d'une manière satisfaisante car nous avons pris très peu d'apprentis à notre service durant la guerre. Dans bien des cas, il n'y avait pas de jeunes gens compétents disponibles; il peut arriver qu'il y ait de la place pour tout le monde. Si non, pour être bref, les anciens combattants ont la préférence sur les autres.

M. EMMERSON: Et s'il arrivait que ces jeunes gens soient mis à pied, cela ne serait que temporaire jusqu'à ce qu'ils puissent être réintégrés pour compléter leur apprentissage ?

M. WALTON: Oui, ils conservent leur rang et ils sont rappelés lorsqu'on a besoin d'hommes additionnels.

M. MAYBANK: Vous conservez leurs noms sur vos listes ?

M. WALTON: Oui.

M. MUTCH: En ce qui concerne ceux qui étaient apprentis lors de leur enrôlement, y en a-t-il suffisamment de retour pour vous permettre de dire si, d'une manière générale, ils sont satisfaits de retourner et de compléter leur apprentissage ?

M. VAUGHAN: Autant que nous sachions, ils sont pour la plupart satisfaits et il y en a déjà plusieurs de revenus.

M. MUTCH: Ils peuvent être âgés de quatre ou cinq ans de plus et faire encore partie de la classe des apprentis.

M. WALTON: Quelques-uns ont occupé des postes où leur service de guerre est venu compléter leur expérience comme mécaniciens; par exemple, ceux qui ont servi comme mécaniciens de marine ou qui ont été employés à des métiers semblables; cette expérience vient s'ajouter à leur travail s'ils étaient apprentis mécaniciens.

M. MUTCH: Cela devait faire l'objet de ma question suivante. Pour ce qui a trait à ceux qui ont été employés comme machinistes ou mécaniciens dans les forces armées, leur créditez-vous leur apprentissage ?

M. WALTON: Oui, si leur occupation dans les forces armées était d'une nature connexe à leur travail au service du chemin de fer, c'est-à-dire pouvant être considérée comme expérience acquise.

M. MAYBANK: Les unions ouvrières ont leur mot à dire. De fait, elles coopèrent entièrement ?

M. WALTON: Oui, tout cet arrangement a été effectué avec la coopération des unions ouvrières, et le tout fonctionne d'une façon satisfaisante.

M. EMMERSON: J'aurais une autre question à poser. Prenons le cas d'un apprenti qui s'est enrôlé, qui a été blessé et qui a été mutilé au point qu'il lui est impossible de continuer le métier qu'il avait entrepris — il peut s'agir d'un chaudronnier — supposons maintenant qu'il désire continuer dans un autre métier avec la permission de l'officier médical, que ferait-on pour lui ?

M. VAUGHAN: Nous avons constitué un comité chargé de s'occuper de ces cas, et le Comité fera en sorte de lui trouver un emploi satisfaisant.

M. EMMERSON: On fera en sorte de le placer ?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons un comité établi spécialement pour s'occuper de ces cas.



M. BEAUDOIN: Je comprends que ceux employés durant la guerre pour remplacer ceux qui s'étaient enrôlés, étaient sur une base temporaire; on ne leur a pas laissé entendre que leur emploi serait de nature permanente ?

M. WALTON: Pour tous nos services, la date à laquelle un homme commence à travailler établit son ancienneté. Tous nos employés qui se sont enrôlés ont eu l'assurance de la continuité de service; ils sont automatiquement plus anciens que ceux qui ont été employés durant la guerre; ainsi la position relative entre les deux groupes — ceux qui ont fait partie des forces armées et ceux qui n'en ont pas fait partie — est automatique.

M. BEAUDOIN: Selon votre rapport, la Compagnie a plusieurs projets d'après-guerre. Un comité a été constitué et certains emplois ont été inscrits pour permettre à la Compagnie de participer aux projets d'embauchage d'après-guerre. Pourriez-vous nous donner une liste des projets d'après-guerre ?

M. VAUGHAN: Un comité de la Chambre a été constitué pour s'occuper de toutes ces questions et, de concert avec les autres intéressés, nous avons soumis une liste. Cette liste se trouve dans un des ministères de l'Etat.

M. MAYBANK: Cette liste figure également au rapport du Comité. Elle a été versée textuellement dans les procès-verbaux du Comité de la restauration l'an dernier.

M. BEAUDOIN: De l'an dernier ?

M. MAYBANK: Oui. Quel montant avez-vous fixé alors au Comité, montant que vous avez estimé pouvoir dépenser de cette façon ?

M. VAUGHAN: Je ne me rappelle pas le montant exactement; nous l'avons divisé en plusieurs catégories.

M. MAYBANK: Je me rappelle qu'il s'agissait d'une somme considérable.

M. VAUGHAN: Oui, nous avons fait remarquer que nous n'étions pas disposés à faire des dépenses et que nous n'avions pas l'intention d'en faire à moins d'en retirer quelque chose, mais que si le gouvernement s'attendait à nous aider à même un fonds de restauration, nous pourrions ainsi entreprendre certains travaux.

M. MUTCH: Les réserves que vous avez créées dans le but de compléter l'entretien qui avait été suspendu et d'obtenir du matériel roulant, constituent en elles-mêmes une aide.

M. VAUGHAN: Exactement, mais ces réserves n'ont pas été créées pour être dépensées en nouvelles immobilisations.

M. MUTCH: Elles créent des emplois.

M. VAUGHAN: Sans doute, oui, elles créeront un grand nombre d'emplois.

M. BEAUDOIN: Sous la rubrique "négociations au sujet des augmentations de salaires", je constate que les employés ont déjà obtenu du Conseil national du travail en temps de guerre une augmentation de six cents par heure. On y ajoute que de nombreuses demandes d'augmentations de salaires sont devant le Conseil national du travail en temps de guerre. Pourriez-vous nous dire en quoi consistent ces nouvelles augmentations ?

M. VAUGHAN: Nous avons reçu des demandes. Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit du rapport de l'année 1944; des augmentations ont depuis été accordées. Nous avons actuellement devant nous des demandes provenant de diverses catégories d'ouvriers à notre emploi. En temps opportun, ces demandes seront soumises au Conseil national du travail en temps de guerre. Le montant total en question atteindra probablement \$25,000,000 — cela comprend toutes les demandes. Je ne crois pas avoir la liste. J'ai une liste quelque part des demandes des diverses organisations.



M. MAYBANK: De fait ne proviennent-elles pas de presque toutes les organisations ?

M. VAUGHAN: J'ai ce renseignement quelque part. Je pourrais certainement me le procurer pour vous. J'ai tellement de documents devant moi qu'il m'est impossible de mettre la main sur le renseignement dans le moment. Il s'agit de demandes de plusieurs catégories d'ouvriers.

M. HAZEN: Avez-vous dit que le montant atteindra \$25,000,000 ?

M. VAUGHAN: Il n'en sera pas éloigné.

M. HAZEN: Si vous étiez appelés à payer cette somme, au lieu d'accuser un surplus de \$23,000,000 pour l'an dernier, vous auriez un déficit ?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HAZEN: Et ce déficit doit être comblé par les contribuables du pays ?

M. VAUGHAN: Evidemment. Nous ne nous attendons pas toutefois d'avoir à verser une telle somme.

M. MAYBANK: A mon avis, c'est un montant à débattre.

M. VAUGHAN: Les demandes qui sont actuellement devant le Conseil national du travail représentent une somme de \$13,547,000; il y en a d'autres qui n'ont pas encore été soumises à ce Conseil.

M. BEAUDOIN: C'est une présentation commune.

M. LOCKHART: Auriez-vous l'obligeance de répéter ces chiffres ?

M. WALTON: \$13,547,000. Je crois qu'il convient d'insister sur le fait que des demandes sont actuellement devant le Conseil national du travail en temps de guerre et que nous ne savons pas quelle sera la décision.

M. BEAUDOIN: Ce n'est pas une présentation commune; elle est faite par l'union ?

M. WALTON: Oui.

M. VAUGHAN: En ce qui nous concerne, nous avons fait savoir aux ouvriers que nous ne pouvions pas payer ces salaires et les demandes ont été soumises au Conseil national du travail en temps de guerre.

M. REID: S'il se produit une diminution dans le nombre des voyageurs et dans le transport des marchandises, le personnel sera-t-il réduit en conséquence ?

M. VAUGHAN: Sans aucun doute, selon que le nombre des voyageurs diminue il nous faut réduire nos dépenses; le seul moyen ou le principal moyen d'en arriver là est de réduire le nombre de nos employés. Nous ne pouvons pas faire autrement.

M. MAYBANK: Votre personnel est actuellement d'environ 100,000 employés ?

M. VAUGHAN: Environ.

M. LOCKHART: Y aura-t-il une réduction de l'échelle des salaires? Les taux actuels des salaires, seront-ils maintenus sur une base permanente, ou y aura-t-il une réduction ?

M. VAUGHAN: Le Conseil national du travail en temps de guerre a déjà déclaré ces augmentations permanentes. Les employés n'ont pas touché de gratifications de guerre.

M. NICHOLSON: Le président a parlé de la réduction du coût de la main-d'œuvre. A titre de membre du Comité pendant la guerre, je tiens à exprimer mes compliments au président, aux employés supérieurs ainsi qu'au personnel des chemins de fer Nationaux du Canada pour le travail magnifique qu'ils ont accompli durant la guerre. Je me trouvais à Halifax récemment alors que le *New Amsterdam* et l'*Ile de France* accostèrent en fin de semaine, et jamais auparavant je n'ai pu me rendre compte de tout le travail immense d'organisation requis pour effectuer le départ des troupes en aussi peu de temps. Certains de ces militaires se rendaient en Colombie-Britannique et en Alberta ainsi qu'à d'autres endroits du



pays; il fallait mettre à leur disposition des wagons-lits, des wagons-restaurants et autres installations. Pour en revenir à l'objet de la discussion, je voudrais demander au président de bien vouloir expliquer davantage le dernier paragraphe, page 5 de son mémoire, où il dit que le fardeau des charges fixes des chemins de fer Nationaux du Canada était très lourd, et qu'il peut devenir trop lourd pour être supporté par le chemin de fer s'il se produisait une forte diminution des recettes brutes et si les frais d'exploitation demeuraient au même niveau qu'actuellement. M. Vaughan pourrait-il nous donner des éclaircissements sur la mise au point à effectuer en vue de mettre la proportion entre les charges fixes et les recettes d'exploitation au même niveau que celle du Pacifique Canadien, par exemple?

M. VAUGHAN: Suivant moi, le rapport entre les recettes brutes et les charges devrait être au moins dans la même proportion que celui d'un chemin de fer de première classe aux Etats-Unis, qui est environ la moitié de celui du Canadien National.

M. NICHOLSON: En espèces, cela représenterait combien par rapport à votre capital?

V. VAUGHAN: L'an dernier, cela aurait représenté de \$23,000,000 à \$24,000,000 par opposition à \$45,000,000 ou \$46,000,000.

M. NICHOLSON: Il vous faudrait amortir votre capital d'environ \$500,000,000.

M. VAUGHAN: Oui; aussi longtemps que nous aurons le volume actuel de voyageurs, il nous sera possible de payer ces charges. Je crois néanmoins qu'il convient de dire que lorsque ce volume diminuera, si les salaires demeurent les mêmes, il en sera tout autrement.

M. NICHOLSON: Quelles dispositions avez-vous prises au cours des années pour réduire votre capital?

M. VAUGHAN: Nous avons beaucoup fait. En 1932, le maximum des charges fixes était de \$56,000,000; nous les avons réduites à \$46,000,000.

M. NICHOLSON: Cela représente encore une somme considérable. Où vouliez-vous en venir exactement; que l'Etat endosse votre capitalisation et vous fournisse l'occasion d'exploiter le chemin de fer sur une base semblable à celle des chemins de fer des Etats-Unis, par exemple?

M. VAUGHAN: Comme le ministre le sait, la question a été souvent discutée, et il aimerait peut-être exprimer une opinion lui-même?

L'hon. M. CHEVRIER: A ce sujet, je ne saurais que répéter ce que comporte la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada. Vous vous rappelez sans doute qu'une modification a été apportée à la loi ces jours derniers et que certaines déclarations ont été faites touchant les divers moyens de reviser la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada. Cela a été fait en 1937 en conformité de la loi d'alors.

M. VAUGHAN: Je pourrais peut-être faire remarquer qu'alors notre capital n'avait pas été réduit —

M. COOPER: Il en a été ainsi par rapport à la dette entre les mains du public.

M. VAUGHAN: La dette entre les mains du public n'a pas été réduite?

M. COOPER: Il n'y a pas eu de réduction de la dette entre les mains du public.

M. MAYBANK: De fait, tout se résume à ceci. La seule manière d'améliorer la situation, à moins que pendant longtemps les recettes nettes ne continuent d'être considérables, est d'alléger le fardeau de la dette du chemin de fer. La seule personne pouvant agir ainsi c'est l'Etat. N'est-ce pas que c'est bien cela?

M. VAUGHAN: Certainement.

M. JACKMAN: Nous semblons tourner autour du sujet. Quel a été l'amortissement effectué par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada? Devons-nous étudier maintenant ce problème?



L'hon. M. CHEVRIER: Ne serait-il pas préférable d'étudier cette question lorsque nous en viendrons au rapport du Trust des titres ?

M. JACKMAN: Cela me convient, mais nous avons débuté de cette façon. Je désirerais maintenant me renseigner au sujet des apprentis qui se sont enrôlés et qui reviennent. M. Walton a déclaré que l'ancien combattant devait posséder l'expérience nécessaire, laissant entendre que l'expérience des forces armées —

M. WALTON: Je n'ai pas voulu dire qu'il devait avoir l'expérience nécessaire avant de reprendre le travail, mais lorsque son travail avait été comparable à celui qu'il avait quitté alors qu'il était au service du chemin de fer, que cela comptait pour lui donner un meilleur emploi et le faire sortir de la classe des apprentis.

M. JACKMAN: N'est-ce pas une condition trop sévère, car après tout si le transport des ravitaillements et des troupes est nécessaire aux autorités militaires, la plupart des soldats ne font-ils pas partie des troupes de combat ?

M. WALTON: Il ne faut pas perdre de vue que l'apprenti travaille en vue de sortir de la classe des apprentis et de devenir un artisan dans son propre métier, qu'il soit machiniste, chaudronnier ou que sais-je. Si, par hasard, il est bombardé machiniste alors qu'il ne connaît pas suffisamment son métier, il n'est d'aucune utilité comme machiniste tant pour lui-même que pour la compagnie ou tout autre employeur. Il nous faut des preuves de sa compétence pour son rang de machiniste, pour ainsi dire, avant d'entreprendre ce genre de travail. Il lui faut acquérir de la pratique dans ce genre de travail.

M. JACKMAN: Quant à ceux qui ont acquis cette expérience dans les forces armées, les unions ne s'opposent pas à ce qu'ils soient promus maîtres-machinistes ?

M. VAUGHAN: Non, elles ne s'y opposent pas.

M. JACKMAN: Les unions ouvrières vous permettent-elles de donner entière priorité si un employé s'est enrôlé; il n'existe pas d'ancienneté par suite du service militaire ?

M. WALTON: Non, cela fut entendu par la compagnie dès le début de la guerre; afin d'éviter tout malentendu, des ententes furent conclues avec les divers syndicats ouvriers pour les différentes catégories d'employés. Ils sont satisfaits d'agir ainsi et il n'y a pas eu de difficultés sous ce rapport.

M. JACKMAN: En ce qui concerne la compagnie, le fonds de pension a continué d'exister, je crois ?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HARKNESS: Quelle est la position d'un homme qui s'est enrôlé et qui aurait pu devenir agent des voyageurs à Calgary alors qu'un autre, pendant que le premier était absent, a été nommé à sa place bien qu'ayant moins d'années de service ?

M. VAUGHAN: Nous nous sommes engagés à reprendre à notre service tous ceux qui se sont enrôlés et à leur donner au moins une position tout aussi bonne que celle qu'ils auraient eue s'ils n'étaient pas partis; par conséquent cet homme n'aurait pas à occuper un emploi inférieur à celui du moins ancien qui a été promu durant la guerre.

M. JACKMAN: En d'autres termes, il est entièrement protégé.

M. VAUGHAN: Oui, il n'a pas à souffrir parce qu'il s'est enrôlé.

M. MAYBANK: Je suppose que vous auriez moins de difficulté avec les bureaux qu'avec les emplois pour lesquels existe l'ancienneté ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. MAYBANK: Vous ne pouvez pas agir ainsi pour les bureaux, n'est-ce pas ?



M. VAUGHAN: Nous suivons passablement la même ligne de conduite. Il existe certaines difficultés. Il y a des employés qui se sont enrôlés alors qu'ils étaient garçons de bureau et qui sont revenus occupant le rang de chef d'escadrille; un de nos employés, un commis, s'est enrôlé et est revenu major général.

M. MAYBANK: Quelqu'un parmi eux aurait pu devenir président.

M. VAUGHAN: Absolument. Comme je l'ai dit, nous avons constitué un comité pour étudier tous ces cas et nous faisons en sorte de placer tous ces gens dans l'emploi qui leur convient.

M. WALTON: Parmi les 1,500 employés qui sont revenus, il y a eu quatre cas où il s'est présenté des difficultés pour trouver un emploi convenable, mais ils ont tous été réglés.

M. JACKMAN: Avez-vous établi un âge pour la mise à la retraite ?

M. VAUGHAN: Oui. L'âge de la mise à la retraite obligatoire est 65 ans. Un employé peut prendre sa retraite à 60 ans, après 35 ans de service.

M. JACKMAN: Et il retire le maximum de la pension ?

M. VAUGHAN: Il touche ce à quoi il a droit jusqu'au moment de sa retraite.

M. REID: Le fonds de pension est-il contributoire ?

M. VAUGHAN: La Compagnie verse l'équivalent des contributions de l'employé jusqu'à 5 p. 100 de son traitement.

M. JACKMAN: Je sais que vous avez plusieurs plans de pension, mais quel est le pourcentage moyen d'un employé prenant sa retraite à 65 ans, est-ce 30 p. 100 ?

M. COOPER: La pension moyenne en vertu du plan actuel est de \$503 par an.

M. JACKMAN: A 65 ans ?

M. COOPER: Oui, à 65 ans.

M. JACKMAN: Est-elle susceptible d'augmenter par suite des plans plus modernes qui ont été adoptés au cours des dernières années ?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas modifié notre plan de pension, sauf que nous avons changé un ou deux de nos règlements. Ainsi, jusqu'à ces dernières années, un employé ne pouvait pas prendre sa pension avant d'avoir atteint l'âge de 65 ans, quel que soit le nombre de ses années de service, à moins d'être atteint d'incapacité; il peut maintenant prendre sa retraite à l'âge de 60 ans s'il a au moins 35 ans de service. Nous avons changé quelques règlements, mais la base du plan n'a pas été modifiée.

M. JACKMAN: Un employé ne peut pas espérer prendre sa retraite dans un avenir rapproché et toucher une moyenne de pension supérieure à \$503 ?

M. VAUGHAN: Non, je ne le crois pas.

M. COOPER: En vertu de l'arrangement actuel, si l'employé contribue 5 p. 100, sa pension ne sera pas inférieure à ce qu'elle aurait été autrefois sous l'empire des anciens règlements alors qu'il versait 1 p. 100 par année de service.

M. JACKMAN: Vous avez pu constater que 5 p. 100 était le maximum qu'une compagnie était autorisée à déduire, et M. Ilsley a suggéré de le porter à 9 p. 100, si cela convenait à la Compagnie.

M. COOPER: Il permet maintenant une déduction pour fins d'impôts jusqu'à concurrence de \$900 par année. Naturellement, notre plan permet à un employé de contribuer jusqu'à 10 p. 100, mais la Compagnie ne verse que 5 p. 100.

M. JACKMAN: Il y en a quelques-uns qui ne contribuent pas ?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Y en a-t-il plus du tiers ou de la moitié ?



M. COOPER: Je crois que votre proportion est à peu près juste. A mon sens, en vertu des propositions budgétaires qui permettront la déduction de la contribution au fonds de pension pour les fins de l'impôt, nos employés seront portés à contribuer, chose qu'ils n'ont pas fait avant la modification présentée par M. Ilsley.

M. JACKMAN: Pendant plusieurs années, maintenant, vous avez eu un maximum de 5 p. 100, \$600, cela sera augmenté afin de permettre l'accumulation d'un fonds qui serait plus adéquat pour répondre aux besoins d'un homme d'âge avancé?

M. MUTCH: La pension est-elle facultative?

M. COOPER: La contribution est facultative. Naturellement, M. Ilsley parlait d'une pension équivalente à la moitié du traitement.

M. JACKMAN: C'est l'objectif désiré.

M. COOPER: Il y en a très peu parmi nous qui espèrent avoir quelque chose comme cela.

M. WALTON: Un grand nombre d'employés temporaires ne font pas partie du fonds de pension.

M. JACKMAN: Prévoyez-vous une rareté de main-d'œuvre pour les chemins de fer?

M. VAUGHAN: Pour certaines classes, il existe une rareté de main-d'œuvre, mais les militaires reviennent et nous comptons que d'ici six mois ou un an, la situation aura changé.

M. SHAW: Monsieur Vaughan, vous avez établi l'âge de la mise à la retraite obligatoire à 65 ans, mais je comprends que vous avez accordé des prolongations. Pourriez-vous nous donner le nombre de ceux qui ont continué à travailler après avoir dépassé 65 ans?

M. VAUGHAN: Nous avons accordé des prolongations, particulièrement durant la guerre. De fait, nous avons demandé aux machinistes et aux télégraphistes qui étaient à leur retraite de revenir à notre service. Une fois la situation de la main-d'œuvre redevenue normale, ces employés retourneront à leur retraite immédiatement. A l'exception des cas que je viens de mentionner, je ne crois pas que nous ayons plus d'une douzaine d'employés jouissant d'une prolongation après avoir dépassé l'âge de 65 ans; ce sont tous des techniciens ayant une formation spéciale que nous avons dû garder par suite de la rareté de techniciens ou de l'impossibilité d'en obtenir pour une classe particulière.

M. SHAW: Combien d'anciens employés qui avaient pris leur retraite sont-ils revenus au service?

M. VAUGHAN: Voulez-vous parler des machinistes et des télégraphistes?

M. SHAW: Je tiendrais à avoir une réponse générale, si possible.

M. COOPER: A l'heure actuelle, nous avons 462 employés jouissant d'une prolongation; c'est-à-dire ayant dépassé l'âge de 65 ans.

M. SHAW: Il me reste une question. Pourriez-vous me faire connaître le pourcentage des anciens employés qui se sont enrôlés, qui sont revenus et qui ont demandé leur réintégration?

M. VAUGHAN: Oui.

M. COOPER: La proportion de ceux qui ont été rappelés de leur retraite est très faible.

M. SHAW: La proportion est très faible?

M. COOPER: Très faible.

M. WALTON: Pour être très clair, je pourrais dire que des arrangements ont été faits pour que ceux qui ont été rappelés au service après avoir dépassé l'âge de 65 ans, terminent leurs prolongations. Pour les classes d'employés tels



que les mécaniciens, les conducteurs, les chauffeurs, les serre-freins, ils partent graduellement, il peut rester encore quelques prolongations. Une fois terminées, elles ne sont pas renouvelées, et nous n'en accordons plus de nouvelles maintenant. La même règle s'applique aux mécaniciens dans les ateliers et ainsi de suite. Nous manquons encore de télégraphistes. Mais dès que les conditions le permettront dans les divers départements, nous laisserons partir ceux qui sont âgés de plus de 65 ans.

M. VAUGHAN: Je crois que cela répondra en partie à votre question. Le nombre des employés qui sont revenus à notre service après avoir été libérés des forces armées atteignait 3,269, le 30 septembre 1945.

M. SHAW: Sur un chiffre total de 25,000 ?

M. VAUGHAN: A peine 25,000; environ 20,000 sont allés outre-mer.

M. SHAW: Peut-on raisonnablement avoir l'assurance qu'il n'y aura pas de demandes de réintégration de la part d'un plus fort pourcentage ?

M. VAUGHAN: Je ne doute pas que la plupart reviendront à notre service. Nous nous y attendons.

M. JACKMAN: Au sujet des catégories pour lesquelles il n'existe pas actuellement une rareté de main-d'œuvre, principalement par suite de la réintégration des employés qui se sont enrôlés, vous avez dû remercier de leurs services ceux qui avaient été employés temporairement durant la guerre ?

M. WALTON: Oui, quelques-uns.

M. JACKMAN: Ont-ils été obligés de quitter votre service ou avez-vous pu effectuer des transferts ? Voici ce que je veux savoir: quelle a été leur attitude ? Comme M. Vaughan l'a laissé entendre, un plus fort nombre de vos anciens employés vont demander leur réintégration et je voudrais savoir si vous vous attendez à des difficultés.

M. WALTON: Nous allons nous occuper du plus grand nombre possible, mais évidemment il y en aura qui devront quitter notre service. Il est difficile de dire quel en sera le nombre. Pour le service de l'entretien des voies, entretien des rails, il nous faudra un grand nombre d'hommes pour le travail qui va commencer au printemps. Si ces ouvriers sont disponibles, nous en emploierons un assez grand nombre.

M. JACKMAN: Lorsque vous transférez un ouvrier d'un service à un autre que se produit-il ? Supposons qu'un ouvrier travaille dans les ateliers et que vous voulez le transférer au service de l'entretien des voies, vous faut-il vous adresser au Service sélectif national ?

M. WALTON: Non, aussi longtemps qu'il reste à notre service.

M. VAUGHAN: Pas du tout, à moins qu'il quitte notre service; nous n'avons pas à agir ainsi à moins que cela ne soit nécessaire.

M. WALTON: Le Service sélectif national prévoit l'avis de mise de fin à l'emploi. Si un ouvrier ne quitte pas notre emploi, nous n'avons pas à nous adresser au Service sélectif national.

M. LOCKHART: Vous pouvez effectuer un transfert sans permission ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARKNESS: Pourriez-vous nous dire quelle proportion de vos recettes proviennent de l'Etat tant pour le transport des marchandises que des voyageurs; pour le transport des troupes et des munitions de l'Etat ?

M. VAUGHAN: Cette question a été posée l'an dernier, mais il nous serait impossible de distinguer nos recettes ordinaires de celles qui pourraient être attribuées au revenu de guerre; elles font partie d'un tout et les mêmes maisons expédient du matériel de guerre et d'autre matériel. Ce serait une lourde tâche d'en faire la distinction.



M. HARKNESS: Ce que j'avais en vue c'est la diminution de recettes que vous éprouverez probablement lorsque ce trafic prendra fin.

M. VAUGHAN: Reste à voir. Cela dépend de la position de l'industrie en général au Canada. Sans doute, durant les quatre, cinq ou six années de guerre, une portion considérable de l'augmentation de nos recettes est venue du transport du matériel de guerre et des troupes.

M. HARKNESS: Vous avez sans doute fait des estimations relativement à la perte probable de recettes sous ce rapport ?

M. VAUGHAN: Avez-vous des chiffres à ce sujet, monsieur Cooper ?

M. COOPER: Non, monsieur; nous n'avons pas encore étudié le budget pour l'année 1946.

M. VAUGHAN: Non. Nous en sommes au budget de 1945, et nous passerons ensuite au budget de 1946. Je crois que nous nous occuperons du rapport de 1945 vers le mois de mars.

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, lorsque l'armée a réquisitionné tous les wagons possibles pour le transport des troupes, comme à l'heure actuelle, que vous avez envoyé à Halifax des wagons venant de l'Ontario et d'ailleurs, quel prix avez-vous demandé ? Après tout, il faut peut-être trois ou quatre jours ou même une semaine à un wagon pour se rendre à Halifax et ramener les troupes. Comment établissez-vous le prix sous ce rapport ?

M. VAUGHAN: Il existe des taux spéciaux que, je crois, M. Cooper a en note. Pour le ministère de la Défense nationale, sous ce chef, les taux sont les suivants: hommes de troupe, 250 ou plus, 100 milles ou plus,  $1\frac{3}{4}$  cent par mille; officiers, 250 ou plus, moins de 100 milles,  $2\frac{3}{4}$  cents, 1 2-3 pour les hommes de troupe. Il existe aussi d'autres taux. Ce que vous avez en vue, je crois, monsieur Jackman, c'est ce qu'il en coûte au ministère pour l'envoi de wagons vides de Vancouver à Halifax pour le transport des troupes à Montréal ou à d'autres endroits à l'ouest.

M. JACKMAN: Exigez-vous suffisamment du ministère intéressé ?

M. VAUGHAN: Je crois que les taux sont plutôt bas, mais nous ne pouvons pas toucher davantage.

M. WALTON: Pour ce qui en est de l'envoi à destination du matériel roulant nous ne recevons rien.

M. VAUGHAN: Non.

M. WALTON: Nous préparons le matériel pour ce service, après quoi nous fixons ces taux.

M. JACKMAN: Du point de vue de l'exploitation, vous devez perdre beaucoup d'argent ?

M. VAUGHAN: Nous touchons très peu. Naturellement, en ce qui nous concerne, Halifax est un endroit exclusif et comme c'est l'endroit principal d'embarquement et de débarquement, nous devons tout transporter à destination et en provenance d'Halifax. Quelquefois, il nous faut y concentrer un grand nombre de wagons venant de très loin pour transporter les troupes arrivant par paquebot, par exemple le *Queen Elizabeth* avec jusqu'à 12,600 militaires à bord. Le Pacifique Canadien doit évidemment fournir du matériel roulant, mais ce matériel ne nous est remis qu'à Saint-Jean. Il nous faut transporter ce matériel à partir de Saint-Jean et on remet ensuite à cette compagnie des convois pour lesquels elle a fourni le matériel vide. C'est encore à Saint-Jean que ces convois lui sont remis. Néanmoins, dans ce cas, la distance qu'il nous faut parcourir est de 278 milles.

M. JACKMAN: Etant donné qu'il vous faut mobiliser à Halifax tous ces wagons, n'êtes-vous pas exposés à subir des pertes ?



M. VAUGHAN: Il nous faut concentrer à Halifax tous les wagons et les trains et les mettre en état de service.

M. JACHMAN: Sous ce rapport en particulier, n'êtes-vous pas exposés à subir des pertes, bien que vous touchiez peut-être suffisamment ailleurs sur le transport des troupes ?

M. VAUGHAN: Le trafic-voyageur ou le transport des troupes est comme toute autre chose. Si le volume est suffisant, il vous est possible de réaliser un petit bénéfice. Pour ce qui a trait au transport des troupes, nous ne croyons pas avoir subi de pertes, bien que les taux soient bas. Nous avons jugé qu'il ne convenait pas durant la guerre d'essayer d'obtenir une augmentation de taux pour le transport des troupes. On s'est entendu à leur sujet et ils ont été jugés justes et raisonnables. Naturellement, les autres chemins de fer touchent les mêmes taux. Ils sont uniformes pour tous.

M. REID: Est-ce que le grand nombre de militaires arrivant à Halifax ne vous compense pas grandement pour le matériel que vous êtes appelés à fournir ? Si vous aviez à transporter 100 hommes il vous faudrait envoyer à Halifax une certaine quantité de matériel ainsi que le personnel voulu; il en est de même si vous avez à en transporter 12,000. Le fait que le nombre est plus considérable, est-ce que cela ne représente pas une compensation ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Il y a compensation vu le grand nombre que vous transportez en provenance d'Halifax.

M. WALTON: Toutefois, il y a le transport des wagons vides, dans un sens, afin de grouper le matériel; dans une direction, ce transport est improductif. Voilà en somme à quoi cela revient.

M. VAUGHAN: Le transport des troupes est très peu rémunérateur, si toutefois il l'est, vu le déplacement du matériel vide.

M. NICHOLSON: Qu'arrive-t-il au sujet du transport des troupes d'Halifax à Calgary, par exemple ? Sont-elles transportées par le Canadien National ou le Pacifique Canadien effectue-t-il aussi le transport ?

M. VAUGHAN: Le transport est partagé à peu près également entre les deux chemins de fer. Vu la distance plus considérable que nous avons à parcourir et comme, en provenance d'Halifax, le transport s'effectue sur nos lignes, nous en transportons un plus grand nombre que le Pacifique Canadien. Ce n'est que naturel. Nous effectuons le transport directement à Vancouver, à Edmonton, à Winnipeg, et le Pacifique Canadien peut faire de même via Saint-Jean. Nous pourrions effectuer un transbordement à Saint-Jean. Néanmoins, nous n'avons pas le matériel voulu pour effectuer le transport à nous seuls.

M. HAZEN: Dans votre rapport au ministre des Transports, en date du 15 mars, que vous avez lu, je relève le poste suivant "Revenu appliqué à la réserve pour pensions, 1943, \$19,069,000". Cette année, ou plutôt pour 1944, aucune affectation n'a été faite.

M. VAUGHAN: Une somme a été comprise dans les dépenses ordinaires.

M. HAZEN: Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'affectation ?

M. VAUGHAN: M. Cooper va répondre à votre question.

M. COOPER: C'est en 1943 que nos contrats de pensions ont été établis sur une base de fonds de réserve et il nous a fallu réunir tous les arriérés des contrats émis de 1935 à 1943. La somme de \$19,000,000 représente les arriérés jusqu'en 1943. La somme imputable pour l'année 1943 proprement dite a été comprise dans les frais d'exploitation; de même en 1944; la somme représentant les contrats émis durant l'année a été prélevée à même les frais ordinaires d'exploitation.



M. HAZEN: Il découle du premier exposé lu par M. Vaughan que le total du revenu additionnel qui aura été mis de côté pour 1943 à 1945 en vertu de cet arrangement, est de \$25,926,000.

M. COOPER: L'exposé de M. Vaughan est comme si nous avions atteint la fin de l'année 1945. Le point est que la somme applicable avant 1943 a été de \$19,000,000. Pour les années 1943, 1944 et 1945 elle est d'environ de \$2,000,000 par an et elle a été prélevée à même les frais d'exploitation pour chacune de ces trois années, c'est pourquoi nous disons qu'à la fin de l'année 1945, le total se chiffrera à \$25,000,000.

M. HAZEN: Il ressort du rapport adressé au ministre que pour 1943, les recettes nettes d'exploitation ont été de \$116,140,000. En 1944, elles sont tombées à \$78,600,000; évidemment cette diminution a été causée entièrement ou en grande partie, par une augmentation de \$38,072,000 de frais d'exploitation, comme il appert à la page 7.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Cette augmentation de \$38,072,000 se composait de \$23,348,000—majoration du prix des matériaux—

M. JACKMAN: Non, des salaires.

M. HAZEN: Excusez-moi. Elle se composait de \$23,348,000, hausse du taux des salaires et \$7,102,000 majoration du prix des matériaux. Est-ce exact?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Puis poursuivant votre rapport, vous dites: "La Direction estime qu'il convient de porter une attention spéciale au fait qu'une large proportion des frais d'exploitation est due à des augmentations de salaires et de prix sur lesquelles elle n'a aucun contrôle."

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HAZEN: Je désirerais savoir, monsieur Vaughan, si vous croyez que le Comité devrait s'occuper de cela; et si vous croyez qu'il devrait y porter attention, avez-vous des suggestions quant à la manière dont il devrait l'aborder et le traiter?

M. VAUGHAN: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, monsieur Hazen. Après tout, les différents organismes qui ont accordé ces augmentations de salaires sont des conseils qui ont été nommés par l'Etat. Ils ont entendu le pour et le contre en ce qui concerne ces demandes d'augmentations de salaire; ils ont pris une décision apparemment basée sur les témoignages entendus. Je crois qu'en grande partie ces augmentations ont été accordées surtout à cause des raisons invoquées, hausse du coût de la vie et ainsi de suite. Je ne crois pas que le Comité puisse faire beaucoup.

M. REID: Quant au coût des matériaux? Je constate que le prix de l'huile combustible a augmenté d'au moins 14 p. 100; il en est de même de celui du charbon, des rails et de l'acier. Pour quelques-uns de ces items, il existait un plafond des prix. Evidemment, certains y ont échappé.

M. VAUGHAN: C'est vrai. Lorsque certaines aciéries désiraient obtenir une hausse des prix de leurs produits, on considérait que le consommateur ordinaire n'était pas en mesure de payer. Apparemment, à Ottawa, on avait l'impression que les chemins de fer étaient en bonne posture et qu'ils étaient en mesure de payer, alors on a haussé les prix de certains produits utilisés par les chemins de fer.

M. REID: Et ils ont été portés au delà du plafond. Ces prix de l'acier n'étaient pas au-dessous du plafond, alors ce sont les chemins de fer qui ont écopé.



M. VAUGHAN: Ces prix étaient ceux du plafond. Le prix-limite a été haussé par le contrôle des prix en temps de guerre pour quelques produits utilisés par les chemins de fer. Il en a été de même pour certains autres produits, les traverses et le bois, par exemple. Cette hausse a été considérable.

M. REID: Croyez-vous que cette hausse a été autorisée afin de permettre aux aciéries d'obtenir un peu plus des compagnies de chemin de fer pour leur acier ?

M. VAUGHAN: Voici, on estimait que seuls les chemins de fer utilisaient certains produits de l'acier, par exemple, les chevilles pour l'assujettissement des voies, les rails d'acier, et autres produits de ce genre; apparemment, si les aciéries obtenaient une hausse des prix pour les produits utilisés par les chemins de fer, elles étaient satisfaites pour le moment du moins.

M. REID: Et l'huile combustible? La hausse a été considérable également.

M. VAUGHAN: Oui. La hausse du prix de l'huile a été considérable. Sous ce rapport seul, nous avons payé \$500,000 de plus qu'en 1939. Naturellement, cette hausse a été basée sur le coût de la production. Nous n'avons pas pu nous en procurer autant qu'avant aux Etats-Unis, ou plutôt nous ne nous y en sommes procuré que très peu. Avant la guerre, pour nos lignes de la Colombie-Britannique, nous nous servions d'huile qui était livrée et déposée dans nos réservoirs à Vancouver et à Prince Rupert. Durant la guerre, nous n'avons pu nous procurer qu'une petite quantité d'huile, et nous avons été obligés de l'obtenir où nous pouvions.

M. MAYBANK: Croyez-vous que le prix de l'huile combustible puisse baisser ?

M. VAUGHAN: Nous l'espérons. C'est tout ce que nous pouvons dire.

M. MAYBANK: Vous l'espérez, mais rien ne laisse prévoir une telle diminution, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Pas immédiatement, non.

M. PICARD: A la page 2 de l'exposé du président, il se trouve un paragraphe touchant l'entretien ultérieur. Croyez-vous que la réserve de \$40,000,000 que vous comptez avoir à la fin de l'année 1945 va suffire pour les nouvelles dépenses prévues ?

M. VAUGHAN: Oui. Nous sommes d'avis qu'elle suffira.

M. PICARD: Quelle est la portion de cette réserve qui s'appliquera au remplacement du matériel roulant et ainsi de suite ?

M. VAUGHAN: Avez-vous ce renseignement avec vous, monsieur Cooper ?

M. COOPER: A la fin de l'année 1944, nous avons une somme de \$19,000,000 pour l'entretien ultérieur des voies et \$15,000,000 pour l'entretien ultérieur du matériel. C'est-à-dire qu'une somme de \$34,000,000 figure dans les comptes à la fin de 1944.

M. PICARD: En ce qui concerne l'entretien du matériel, est-ce que cela comprend l'entretien des immeubles et des gares et ainsi de suite, ou simplement le matériel roulant ? Evidemment, je ne suis pas au courant des détails de votre administration.

M. VAUGHAN: Nous espérons que les sommes que nous avons mises de côté suffiront aux frais d'entretien ultérieur des locomotives et des wagons; c'est-à-dire ce que nous aurions dépensé si nous avions pu avoir la main-d'œuvre et le matériel pour nos besoins ordinaires.

M. PICARD: Je suppose que le matériel pour les voyageurs, les marchandises et ainsi de suite a beaucoup vieilli par suite du grand usage durant la guerre et qu'il faudra le remplacer dans une plus grande mesure que s'il avait subi l'usure ordinaire ?



M. VAUGHAN: Naturellement, ces montants sont affectés entièrement aux réparations du matériel. Ils ne s'appliquent pas du tout au nouveau matériel. Prenons, par exemple, les wagons de voyageurs. Comme vous le savez, ils n'ont pas l'apparence que nous voudrions, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Nous les avons conservés dans le meilleur état possible de service, mais nous n'avons pas été capable d'en soigner l'extérieur et l'intérieur comme en temps ordinaire. La somme que nous avons mise de côté y pourvoira.

M. PICARD: Avez-vous constitué une réserve pour le renouvellement du matériel roulant, car vous devez certainement en avoir besoin.

M. VAUGHAN: Voulez-vous parler du nouveau matériel roulant?

M. PICARD: Le nouveau matériel roulant.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas fait de réserve pour le nouveau matériel roulant. Les nouveaux achats se feront d'année en année, suivant les besoins.

M. PICARD: Voici ma question: Ne croyez-vous pas qu'après les quatre ou cinq dernières années, surtout après les quatre ou cinq dernières années, les renouvellements devront s'opérer sur une plus forte échelle qu'en temps normal?

M. VAUGHAN: Il nous faudra surtout des wagons de voyageurs, des wagons tout à fait modernes. Nous croyons avoir suffisamment de locomotives, sauf peut-être quelques locomotives Diesel de manœuvre ou autres de ce genre et des wagons de marchandises; tout de même, nous ne prévoyons pas des achats en masse de wagons de marchandise et de locomotives. Depuis 1941, nous avons un assez grand nombre de locomotives nouvelles et de wagons de marchandises. Nous avons surtout besoin de wagons de voyageurs.

M. PICARD: Comme le laisse prévoir votre exposé, vos commandes de renouvellements seront évidemment assez considérables.

M. VAUGHAN: Non.

M. PICARD: Alors vous aurez de fortes réparations à faire?

M. VAUGHAN: Non, car nous avons fait l'acquisition d'un nombre assez considérable de nouvelles unités pendant la guerre; wagons de marchandise et locomotives. Une quantité assez forte de notre matériel devra passer par les ateliers pour remise en état et les réserves que nous avons établies y pourvoient.

M. PICARD: Votre réserve de \$34,000,000 pour ces dépenses se répartit comme suit: \$19,000,000 pour l'entretien des voies et \$15,000,000 pour le matériel.

M. VAUGHAN: Oui.

M. PICARD: Où figure l'entretien de vos gares et de vos immeubles; auquel de ces deux comptes?

M. COOPER: Ces dépenses seront effectuées à même la somme de \$19,000,000.

M. PICARD: Dans l'entretien des voies?

M. VAUGHAN: Oui, l'entretien des voies.

M. PICARD: Pourriez-vous nous dire quand la compagnie compte entreprendre ces réparations, ces changements?

M. VAUGHAN: Cela dépendra en grande partie de la main-d'œuvre et des matériaux. Cela se fera graduellement et non tout à la fois. Au fur et à mesure que la main-d'œuvre et les matériaux seront disponibles.

M. PICARD: Etes-vous d'avis que ce que vous devrez vous procurer en fait de nouveau matériel roulant etc., durant un certain temps, aura pour effet de faciliter la restauration ainsi que la solution des problèmes qui surgiront au cours des années à venir?

M. WALTON: Cela représente du travail.

M. VAUGHAN: Evidemment, car nous devons employer un grand nombre d'ouvriers et acheter de fortes quantités de matériaux pour effectuer ce travail de restauration.



M. PICARD: Ce travail sera réparti sur un certain nombre d'années.

M. VAUGHAN: Oui.

M. MOORE: Les travaux de construction que la compagnie sera appelée à effectuer, seront-ils faits à vos ateliers? Je veux parler du matériel roulant.

M. VAUGHAN: La plus grande partie de notre matériel est acheté à des usines de l'extérieur. Il est vrai que nous fabriquons une certaine partie de notre matériel dans nos propres ateliers, principalement à celui de Winnipeg, par exemple les wagons frigorifiques. Règle générale, nous n'avons pas dans nos ateliers les installations voulues pour subvenir aux réparations de notre matériel déjà en service ni pour la construction de nouveau matériel.

M. HAZEN: Dans votre rapport au ministre, vous dites qu'en 1944 vous avez acheté 20 locomotives du type Montagne, 7 du type Northern, 4,762 wagons à marchandises fermés, 200 wagons plates-formes, 500 wagons trémie, 250 wagons à minerai et 54 wagons frigorifiques.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HAZEN: De plus, vous avez acheté pour le compte du *Grand Trunk Western Railroad* 10 locomotives Diesel de manœuvre, 1 voiture à voyageurs, 200 wagons à automobiles et 300 plates-formes roulantes.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Et aussi quarante et un wagons de service.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Pourriez-vous nous dire de qui vous avez fait ces achats? A la page 18 de votre rapport, je lis ce qui suit: "Construction ou acquisition de matériel roulant, \$32,000,000" en chiffres ronds.

M. VAUGHAN: Il n'y a que trois compagnies au Canada qui construisent des wagons de chemin de fer. Ce sont la National Steel Car Corporation, à Hamilton, la Canadian Car and Foundry Company et la Eastern Car Company. Les compagnies de construction de locomotives sont au nombre de deux, Canadian Locomotive Company, à Kingston, et la Montreal Locomotive Works, à Montréal. Les commandes ont été réparties entre ces compagnies, mais au cours des dernières années, cette répartition a été contrôlée par le ministère des Munitions et des approvisionnements et nous avons dû placer nos commandes là où le ministère croyait qu'il y avait de l'espace laissé disponible par le travail de guerre.

M. HAZEN: Au sujet des 20 locomotives du type Montagne, pourriez-vous nous dire à qui vous les avez achetées?

M. VAUGHAN: Oui, de la Montreal Locomotive Works.

M. HAZEN: Et les sept locomotives du type Northern?

M. VAUGHAN: De la Montreal Locomotive Works.

M. HAZEN: Passons maintenant aux 4,762 wagons à marchandises, où les avez-vous achetés?

M. VAUGHAN: Avez-vous la liste ici, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. VAUGHAN: Voici. 1,240 ont été achetés à la Canadian Car; 1,350 à la National Steel Car; 250 à la Eastern Car Company. Il s'agit de wagons à marchandises. Deux cents autres ont été achetés à la Canadian Car and Foundry et 750 wagons trémie, à la Eastern Car Company.

M. HAZEN: Le rapport fait mention de 500.

M. VAUGHAN: Cela est différent; il s'agit de livraisons. Les chiffres que je viens de donner se rapportent aux achats.

M. HAZEN: Il s'agit des commandes?

M. VAUGHAN: Oui, il s'agit des commandes.



M. WALTON: Cela ne se rapporte qu'à l'année 1944; les livraisons sont faites au cours de l'année.

M. VAUGHAN: Les wagons dont je viens de parler font partie du programme de 1943. Quant au programme de 1944, il comprend 20 locomotives du type Montagne; 250 wagons à marchandises, National Steel Car; 850 wagons à marchandises fermés, National Steel Car; et 450, Eastern Car. Vous constatez que les commandes sont bien divisées entre les diverses compagnies.

M. HAZEN: Vous êtes-vous procuré du matériel aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Uniquement pour nos lignes aux Etats-Unis.

M. HAZEN: Au nombre du matériel dont vous avez parlé, s'en trouvait-il pour vos lignes aux Etats-Unis; c'est-à-dire, des locomotives des types Montagne et Northern?

M. WALTON: Non.

M. VAUGHAN: Non. Ces locomotives ont été utilisées au Canada, achetées au Canada et construites au Canada.

M. HAZEN: Où vous êtes-vous procuré les locomotives Diesel?

M. WALTON: Chez la American Locomotive Company pour usage sur nos lignes aux Etats-Unis.

M. HAZEN: En 1944, quel matériel vous êtes-vous procuré pour vos lignes aux Etats-Unis et où ces achats ont-ils été effectués?

M. VAUGHAN: Pour nos lignes aux Etats-Unis, nous avons acheté 10 locomotives Diesel à la American Locomotive Company; 200 wagons à automobiles à la Pressed Steel Car Company et 300 plates-formes roulantes à la Pressed Steel Car Company.

M. MAYBANK: Me permettrait-on une question au sujet des réserves pour travaux d'entretien ultérieur. Vous avez une réserve de \$34,000,000 à \$40,000,000 ou environ.

M. VAUGHAN: Oui.

M. MAYBANK: Pour en arriver à ce chiffre ou à cette estimation, comment avez-vous procédé? Avez-vous pris l'échelle des salaires et le niveau des prix actuels des marchandises ou avez-vous fait en sorte de vous protéger lorsque le moment viendra d'effectuer ces dépenses?

M. VAUGHAN: Nous avons suivi la méthode régulière. Je crois que M. Cooper a ce renseignement.

M. COOPER: Nous avons suivi plusieurs méthodes et en dernier ressort, nous avons pris l'avis des techniciens, particulièrement celui de M. Walton, qui est ici présent, quant au montant nécessaire pour les travaux d'entretien ultérieur du réseau selon lui.

M. WALTON: A cette fin, nous nous sommes basés sur l'échelle actuelle des salaires. Nous ne saurions dire exactement ce qu'il en sera lorsque nous pourrons nous procurer la main-d'œuvre et les matériaux.

M. MAYBANK: De la sorte, s'il y a hausse des salaires et du coût des matériaux, vous aurez moins pour votre réserve d'entretien ultérieur?

M. WALTON: Cette réserve sera épuisée plus tôt.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. BEAUDOIN: Quelle est la proportion du charbon américain et du charbon canadien que le Canadien National utilise?

M. VAUGHAN: En temps normal, je pourrais dire que sur la quantité totale du charbon que nous utilisons, 65 à 70 p. 100 provient du Canada; mais durant la guerre, particulièrement l'an dernier ou au cours des deux dernières années, nous n'avons pas pu nous procurer au Canada suffisamment de charbon pour nos



besoins. Nous avons été forcés d'avoir du charbon américain, de le transporter jusqu'à Truro et de l'expédier ensuite à la côte du Pacifique, au lieu de transporter le charbon de l'Alberta jusqu'à la tête des lacs. Nous avons dû transporter le charbon américain aussi loin à l'ouest que la frontière de la Saskatchewan.

M. BEAUDOIN: S'agissait-il d'une diminution de production ou des taux de transport ?

M. VAUGHAN: Diminution de production et augmentation de consommation.

M. JACKMAN: Au sujet de Truro, le charbon y est-il transporté pour utilisation sur les lignes de l'est, ou avez-vous fait usage de plus de charbon américain pour les autres parties du pays. Pour un profane, la distance du transport paraît considérable.

M. VAUGHAN: Truro est un point de division important, à faible distance d'Halifax; les deux territoires, tant celui de l'est que celui de l'ouest, sont desservis à cet endroit. J'ai fait mention de Truro, pour signaler jusqu'où à l'est, il nous fallait transporter le charbon américain.

M. JACKMAN: Vous avez aussi des approvisionnements en tas ?

M. VAUGHAN: Oui. Nous avons des approvisionnements à Moncton, Mont-Joli et Rivière-du-Loup; dans l'Ontario, il s'en trouve à Fort William et jusqu'à Winnipeg. Nous avons des tas de charbon américain un peu partout.

M. HAZEN: Avant la guerre, du charbon provenait-il de la Nouvelle-Ecosse ?

M. VAUGHAN: Avant la guerre, nous utilisions le charbon de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Toronto.

M. HAZEN: Utilisez-vous le charbon de la mine Minto, au Nouveau-Brunswick ?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons été les plus forts clients de la mine Minto, mais nous n'avons pas pu nous procurer suffisamment de charbon du district Minto pour nos besoins au cours des années dernières. Nous nous sommes procuré tout le charbon canadien que nous pouvions, mais pas en quantité suffisante pour répondre aux besoins du territoire où on l'utilisait avant la guerre.

M. NICHOLSON: Il y a deux ans, le Comité a entendu une discussion sur la répartition du volume des affaires entre le Pacifique Canadien et le Canadien National, et des ordres furent donnés pour qu'il soit divisé également entre les deux réseaux. Le président pourrait-il nous dire s'il est satisfait du volume d'affaires que la compagnie reçoit ?

M. VAUGHAN: A la suite de la discussion au Comité et après des conférences avec les ministres, ces ordres ont été rescindés. Les conditions sont peut-être satisfaisantes à l'heure actuelle, mais nous sommes encore d'avis que nous n'avons pas le volume d'affaires que nous devrions avoir; cependant, il y a amélioration.

M. NICHOLSON: Pourriez-vous nous dire si vous recevez environ 60 p. 100 des affaires de l'Etat ? Vous aviez dit alors, je crois, que le pourcentage était de 60.

M. VAUGHAN: Il me serait très difficile de dire quel pourcentage nous recevons actuellement; néanmoins, en ce qui concerne le transport des troupes, nous recevons 60 p. 100.

M. NICHOLSON: Et pour le transport des marchandises ?

M. VAUGHAN: Sous ce rapport, il est difficile d'émettre une opinion exacte, car une grande partie des marchandises est facturée par l'envoyeur, et on ne saurait dire s'il s'agit de l'Etat ou de quelqu'un autre.

M. HAZEN: Quel est le prix du charbon américain par rapport à celui du charbon canadien ?

M. VAUGHAN: Le prix du charbon américain, à la mine, est beaucoup moindre que celui du charbon canadien. Ainsi, le prix du charbon américain à la mine serait aujourd'hui environ la moitié du prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse.



M. HARKNESS: Il n'en est pas ainsi pour le charbon de l'Alberta ?

M. VAUGHAN: Non. Le prix du charbon de l'Alberta est beaucoup plus bas que celui du charbon de la Nouvelle-Ecosse.

M. HAZEN: Quel est le prix du charbon livré à Truro, si on établit une comparaison entre le charbon américain et le charbon canadien ?

M. VAUGHAN: Le prix du charbon américain livré à Truro est très élevé maintenant. Si nous ajoutons les frais de transport jusqu'à Truro, le prix est grandement supérieur à celui du charbon canadien; mais nous ne pouvons pas nous procurer du charbon canadien. C'est là la difficulté. En temps normal, nous ne songerions jamais à transporter du charbon américain jusque là. Toutefois nous avons dû sauvegarder nos approvisionnements en amassant du charbon américain à plusieurs endroits des provinces Maritimes.

M. JACKMAN: Les mines de houille ne produisent pas suffisamment de charbon pour les besoins du district de l'est ?

M. VAUGHAN: Non. Loin de là.

M. WALTON: Nous aurions sans doute transporté ce charbon sur nos voies, s'il nous avait été possible de nous le procurer dans les environs.

M. VAUGHAN: Nous avons acheté tout le charbon que nous avons pu, mais néanmoins, nous avons dû faire des approvisionnements de charbon américain à Truro et ailleurs.

M. JACKMAN: En d'autres temps, il vous était possible d'utiliser le charbon canadien jusqu'à Toronto ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Cette situation provient du manque de production.

M. WALTON: Et la consommation est considérable en ces temps-ci.

M. VAUGHAN: Les mines des provinces Maritimes ont produit moins de charbon. Naturellement la demande pour la soute et le charbon pour les fins de guerre a été considérable.

M. NICHOLSON: Pour en revenir à la question du trafic entre le Pacifique Canadien et le Canadien National, si je comprends bien, le partage arbitraire entre les deux compagnies de la part de certains ministères du gouvernement a discontinué, et maintenant on n'envisage que la question de service; est-ce là la situation actuelle ?

M. VAUGHAN: Nous aimerions à le croire. Cependant, nous ne formulons pas de plainte pour le présent.

M. SHAW: Vous avez déclaré il y a deux ans, n'est-ce pas, que vous seriez tout à fait satisfaits s'il existait une base de concurrence en matière des affaires de l'Etat ?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons dit cela. Il était alors question de faire rescinder l'ordre de partage égal et de courir notre chance de décrocher des affaires.

M. HAZEN: Il y a quelques années, n'est-ce pas, le parlement canadien édicta une loi en vue de la coopération entre le Canadien National et le Pacifique Canadien ?

M. VAUGHAN: Oui, la Loi du National Canadien et du Pacifique Canadien.

M. HAZEN: Quel était le but de cette Loi ? Pouvez-vous me dire quelles en étaient les dispositions ?

M. VAUGHAN: Il y a si longtemps que j'ai lu la loi que je ne me rappelle plus les mots exacts; mais si je ne fais pas erreur, le but de la loi était de créer une coopération plus étroite entre les deux chemins de fer; c'était l'un des objets.

M. HAZEN: La loi avait-elle une fin utile ?



M. VAUGHAN: Je crois que oui, bien que l'article arbitraire prévu par la loi n'a jamais été appliqué. Nous avons essayé de régler nos différends sans aller aussi loin.

M. HAZEN: Dans l'exposé que vous avez lu au Comité je note ce qui suit: "Il est probable que la période critique de guerre une fois terminée, le volume du trafic diminuera. Jusqu'à quel point, c'est ce que nous devons voir." Je suppose que vous vous attendez à une diminution considérable et à avoir plus de difficulté à accuser un surplus pour certaines années, une fois la guerre finie.

M. VAUGHAN: Les résultats produits ou que produira le Canadien National dépendent entièrement du trafic que nous pourrions obtenir. Nous exploiterons le chemin de fer aussi efficacement, aussi économiquement que possible, mais on ne peut pas marcher au ralenti tout comme on peut le faire pour une usine; il faut que le chemin de fer circule et par conséquent il faut l'entretenir; si le volume du trafic diminue, nous surveillons nos frais, et nous les réduisons suivant la diminution du volume. C'est ce qu'il nous faut faire tout en le maintenant en bon état de service.

M. HAZEN: Croyez-vous qu'il serait avantageux s'il existait une plus étroite coopération entre le Pacifique Canadien et le Canadien National? Travaillez-vous dans ce but? En d'autres termes, vous tenez-vous en communication avec les autorités du Pacifique Canadien et travaillez-vous dans ce but?

M. VAUGHAN: Les autorités du Pacifique Canadien ainsi que nos hauts fonctionnaires sont en communication chaque jour pour un sujet ou un autre. Notre coopération est étroite. Mais comme pour toute entreprise, il arrive que nous ne soyons pas d'accord. Après tout, nous sommes en sérieuse concurrence. Je ne pense pas qu'il existe un autre endroit au monde où la concurrence soit aussi vive que celle qui existe entre le Pacifique Canadien et le Canadien National. Je crois que cela est inévitable tant que les deux chemins de fer seront exploités comme ils le sont aujourd'hui.

M. HAZEN: La concurrence est nécessaire, mais la coopération doit exister aussi n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, mais lorsque la concurrence est directe, il arrive un moment où la coopération cesse.

M. JACKMAN: Au sujet de la dépréciation, des projets de guerre et de l'amortissement dont fait mention le petit exposé que vous nous avez fait, vous dites qu'une somme de \$15,186,000 a été dépensée pour matériel de guerre et que les amortissements ont été de \$3,826,000. Les amortissements se font-ils aussi rapidement qu'il est désirable d'après votre idée de la situation. N'est-il pas vrai que les chemins de fer des Etats-Unis, ont été autorisés à porter aux frais d'exploitation le coût des biens de guerre; à effectuer des amortissements? Si je ne fais pas erreur, les journaux ont dit que les chemins de fer ont été autorisés à effectuer ces amortissements à compter du 1er septembre ou à peu près. Une période a été fixée durant laquelle tous les biens de guerre pouvaient être amortis, et il en est résulté que certains chemins de fer des Etats-Unis ont un meilleur fonds de roulement qu'ils n'espéraient avoir. Reçoivent-ils un traitement plus généreux de la part du gouvernement des Etats-Unis que nos chemins de fer?

M. VAUGHAN: Leur position est bien différente de la nôtre. Ils ont eu la permission — M. Cooper est très au courant des règlements de l'*Inter-State Commerce Commission* — ils ont eu, je crois, la permission d'acheter de nouveau matériel, d'effectuer des amortissements, pendant une certaine période, en portant le coût aux frais d'exploitation.

M. COOPER: Oui. Naturellement, leur position est intimement liée à celle de leur impôt sur le revenu et le règlement visant l'amortissement durant une période relativement courte empêche réellement de faire absorber de trop gros montants aux frais d'exploitation pour fins de déduction d'impôts. Nous ne sommes pas dans cette position. Comme M. Vaughan l'a déclaré, nous avons à



faire face à une situation entièrement différente. Au sujet des sommes de \$15,000,000 et de \$3,500,000 dont fait mention l'exposé, une certaine partie des installations de temps de guerre sera sans valeur commerciale une fois la guerre terminée. A la fin de l'année présente, un amortissement de \$3,500,000 aura été effectué à même la somme de \$15,000,000. Les installations qui n'auront aucune valeur commerciale une fois la guerre terminée auront été complètement amorties.

M. JACKMAN: Vous êtes entièrement satisfaits que \$3,000,000 des \$15,000,000 représentent le montant de ce qui n'aura aucune valeur économique dans l'après-guerre?

M. BEAUDOIN: Quand comptez-vous rouvrir les hôtels Jasper Park Lodge, Minaki Lodge et Pictou Lodge?

M. VAUGHAN: Ils seront ouverts de nouveau l'été prochain.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander si l'*Inter-State Commerce Commission* et les autorités américaines de réglementation ont permis aux chemins de fer de constituer des comptes d'entretien ultérieur? Je constate que vous avez une réserve d'inventaire ici aussi.

M. COOPER: Pour ce qui a trait à l'entretien ultérieur, oui. Les règlements de l'*Inter-State Commerce Commission* comportent des dispositions pour l'entretien ultérieur. C'est-à-dire qu'ils permettent aux chemins de fer de constituer des comptes pour l'entretien ultérieur. Mais l'*Internal Revenue Department* des Etats-Unis interdit aux chemins de fer de considérer les sommes affectées à l'entretien ultérieur comme déductions d'impôts. En général, il en est résulté qu'aucun chemin de fer américain n'a de réserve pour entretien ultérieur parce qu'ils ne bénéficient pas d'abattement d'impôt. Il n'y a pas de doute qu'il existe un volume considérable d'entretien ultérieur chez les chemins de fer américains, mais il ne figure pas leurs comptes.

M. JACKMAN: Est-ce que la même chose s'applique à la réserve d'inventaire?

M. COOPER: Non, monsieur. En ce qui concerne les réserves d'inventaire, nous faisons exception; les règlements de l'*Inter-State Commerce Commission* ne comportent aucune disposition à cet égard.

M. MAYBANK: M. Cooper est celui qui répond aux questions maintenant, et je me demande s'il ne serait pas préférable d'aborder sa partie du rapport.

M. VAUGHAN: Habituellement, les parties financières du rapport sont lues par M. Cooper.

M. MAYBANK: J'aurais eu une ou deux questions à lui poser qui, à mon avis, se rapportent à cette partie, et comme c'est lui qui va maintenant avoir la parole, je pense que c'est le moment propice de les poser.

M. VAUGHAN: Le Comité désire-t-il que le rapport soit étudié page par page?

M. MAYBANK: Dans le passé, nous examinions une page, si on avait des questions à poser on les posait aussitôt et l'étude continuait.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure. Nous avons la permission de la Chambre de siéger pendant les séances. Est-ce que cela vous conviendrait de suspendre la séance jusqu'à quatre heures de l'après-midi?

M. NICHOLSON: Je comprends que la question des Lignes aériennes Trans-Canada doit être discutée à la Chambre cet après-midi et je crois que les membres du Comité tiendraient à être présents. Les députés ont d'autres obligations également.

M. LOCKHART: Les membres du Comité ont d'autres devoirs et d'autres obligations. Serait-il possible de nous dire ce qu'on attend de nous pour les prochains jours, en ce qui concerne notre Comité? Nous devrions avoir un plan défini afin d'être en mesure d'organiser notre temps en conséquence. S'il nous est impossible d'être présent, cela nous est impossible, voilà tout.

M. MAYBANK: Nous devrions pouvoir finir le tout en six séances.



L'hon. M. CHEVRIER: On me permettra peut-être de faire une remarque à ce sujet. Je suis persuadé que personne n'a l'intention de précipiter le travail du Comité. Etant donné que les fonctionnaires supérieurs des chemins de fer Nationaux du Canada sont ici, je crois que, si c'est possible, nous devrions avoir deux séances par jour au moins, une, à onze heures du matin et l'autre, à quatre heures de l'après-midi. Si nous ne pouvons pas siéger à quatre heures de l'après-midi, alors siégeons à huit heures du soir. Si nous pouvions avoir deux séances par jour, nous pourrions, à mon sens, terminer bientôt notre travail. Dans le passé, il y a eu jusqu'à trois séances par jour mais je doute que le Comité désire agir ainsi dans le moment. Voici ma suggestion — sujette cependant à l'approbation du Comité — nous devrions ajourner et nous réunir de nouveau à quatre heures à moins d'objection.

M. HAZEN: M. Nicholson a soumis une bonne objection. Le projet de loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada doit être étudié par la Chambre cet après-midi et les membres du Comité tiendront certainement à être présents.

M. LOCKHART: Pourquoi ne pas siéger ce soir ?

L'hon. M. CHEVRIER: Serait-il possible de siéger à huit heures ce soir ?

M. NICHOLSON: L'étude du projet de loi sera-t-elle terminée à huit heures ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je l'ignore. Cela dépend de la Chambre.

M. HAZEN: Pourrions-nous avoir une séance de deux à trois heures ?

M. MAYBANK: Non.

M. REID: L'étude de certains bills privés occupera la première heure.

M. NICHOLSON: De huit heures à neuf heures.

M. REID: Cela intéresserait un moins grand nombre.

Le PRÉSIDENT: Si c'est le désir du Comité, nous pourrions nous réunir à huit heures, ce soir, disons de huit heures à dix heures ? L'étude des bills privés durera une heure. Est-ce le désir du Comité ?

M. NICHOLSON: Si l'étude du projet de loi est terminée, la séance pourrait avoir lieu de huit heures à dix heures.

Le PRÉSIDENT: Je crois que les fonctionnaires supérieurs des Lignes aériennes Trans-Canada ne seront pas ici cette semaine. Je pense qu'on avait l'intention d'étudier d'abord le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada et d'entendre les fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada la semaine prochaine ou lorsqu'ils seraient disponibles. C'est mon idée. M. Lockhart a parlé de ce qui se présentait; c'est ce qu'on avait en vue si le Comité peut agir ainsi.

Nous allons alors suspendre la séance jusqu'à huit heures ce soir.

A une heure cinq minutes de l'après-midi la séance est suspendue jusqu'à huit heures du soir.

## SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à huit heures du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que M. Vaughan a une ou deux déclarations à faire en vue d'élucider certaines questions qui lui ont été posées ce matin. Si cela convient au Comité; avant l'ajournement quelqu'un, je pense, a suggéré de poursuivre l'étude du rapport. Une fois que M. Vaughan aura terminé, est-ce que cela conviendrait au Comité ?

M. REID: Monsieur le président, puis-je tout d'abord poser une question ? Je suis un nouveau membre du Comité.

Le PRÉSIDENT: Moi aussi.

M. REID: Ma question touche des sujets, je pourrais dire, de nature locale. Vais-je la poser à M. Vaughan ou attendre que d'autres hauts fonctionnaires soient ici ?



L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous pourriez les poser à M. Vaughan et s'il n'a pas les renseignements, quelqu'un parmi les autres fonctionnaires ici présents pourront peut-être y répondre.

M. REID: C'est ce que je voulais savoir.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y aura pas de difficulté sous ce rapport, monsieur Reid.

M. VAUGHAN: M. Picard a posé une question, ce matin, je crois, au sujet du remplacement du matériel et M. Jackman en a posé quelques-unes au sujet des pensions. Je vais demander à M. Cooper de donner les renseignements afin d'élucider ces points.

M. COOPER: Au sujet de la question posée par M. Picard sur les dispositions que nous avons prises à l'égard de l'entretien ultérieur du matériel, sur la réserve de \$34,000,000 au mois de décembre 1944, \$15,000,000 se rapportent au matériel. A la fin de 1945, cette somme sera portée à \$18,000,000. Je tiens à ajouter que cette disposition ne se rapporte qu'à l'entretien ultérieur; c'est-à-dire, elle représente le coût des réparations qui auraient été faites si la main-d'œuvre et les matériaux avaient été disponibles.

En outre, nous prenons des dispositions en vue de l'usure du matériel, c'est-à-dire la désuétude ou les pertes de retrait, ce qu'il ne faut pas confondre avec les réparations ordinaires. Nous avons fait provision pour les pertes de retrait ou de réserves pour dépréciation et comme M. Vaughan l'a déclaré au Comité, de 1940 à 1945 nous aurons affecté à cette fin une somme de \$38,427,000.

Pendant la guerre, par conséquent, en ce qui concerne le matériel nous avons fait en sorte de le maintenir dans le meilleur état possible de service étant donné la rareté de la main-d'œuvre et des matériaux. Pour les réparations qui ont dû être remises à plus tard nous avons mis de côté une somme de \$18,000,000 afin de pouvoir remettre le matériel en excellent état aussitôt que les conditions le permettront. Nous avons également de côté une somme de \$98,000,000 qui sera utilisée lorsque le moment sera venu de retirer le matériel du service et de le mettre au rebut. Cette somme de \$98,000,000 représente 24 p. 100 de la valeur de service du matériel roulant.

Des questions ont aussi été posées au sujet du plan de pension. Mes remarques portent sur le plan actuel établi sur une base contractuelle en 1935. Avant cette date, le plan n'était pas contributoire. Il existe aussi deux autres plans; le premier, la caisse de prévoyance de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard et l'autre, le Fonds de pension du Grand-Tronc.

Le plan contractuel est entré en vigueur le 1er janvier 1935. Il est contributoire, mais les contributions ne sont pas obligatoires. L'employé peut contribuer jusqu'à 10 p. 100 de son salaire et la compagnie, dans une proportion de 5 p. 100. La somme ainsi contribué jusqu'à la date de la retraite (à l'âge de 65 ans), celle contribué par la compagnie ainsi que les intérêts sont disponibles pour l'achat d'une rente viagère supplémentaire. Cette rente viagère supplémentaire est en plus de la pension payée entièrement aux frais de la compagnie. Cette dernière pension que nous appelons pension de service s'applique à ceux qui avant 1935 comptaient 10 années de service ou plus. Si un employé n'a pas droit à une pension de service parce qu'il est entré trop tard au service ou si sa pension est de moins de \$25, il reçoit une pension de base de \$25 par mois aux frais de la compagnie. En conséquence, chaque employé reçoit soit une pension de service, soit une pension de base, et en plus une rente viagère supplémentaire, cette dernière, cependant, seulement s'il contribue au fonds de pension.

Sous l'empire du plan de 1935, le nombre des pensions était, au 31 décembre 1944, de 6,020 et la moyenne de la pension était de \$503. Quelques-unes de ces pensions sont des rentes viagères, d'autres, sur une base de corentier et survivant,



d'autres enfin pour une période garantie. Bien que la pension puisse paraître faible par rapport au revenu total que le pensionnaire désirerait avoir, il est à croire, bien entendu, que l'employé lui-même s'est accumulé une réserve pour la période où il ne sera plus capable de travailler.

M. JACKMAN: Après la contribution importante que vous avez faite au fonds de pension en 1943 — il s'agissait d'une somme de \$19,000,000, si je me le rappelle bien — est-ce que tous vos plans de pension ou plans supplémentaires se trouvaient sur une bonne base mathématique ou vous a-t-il fallu les relever quelque peu ?

M. COOPER: Cela n'avait rien à voir avec le vieux plan de pension qui a été clos à la fin de 1944. Les pensions accordées en vertu de ce plan sont encore payées et les sommes nécessaires au paiement sont prélevées couramment à même les frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Que faites-vous des pensions antérieures à 1935? Font-elles leurs frais ?

M. COOPER: Nous n'avons pas de réserve à cet égard.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de fonds du tout ?

M. COOPER: Non. Les paiements courants de pension sont inclus dans les frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Faudra-t-il véritablement une nouvelle affectation comme celle d'il y a deux ans pour les placer sur une base mathématique ?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Vous ne le voulez pas ?

M. COOPER: Non. Il y a déjà plus de dix ans de cela. Pour quiconque en 1934 faisait partie d'un plan de pension, il est raisonnable de penser que cette personne aurait aujourd'hui 75 ans, et le nombre va décroissant. En ce qui concerne la diminution d'obligation — l'an dernier, par exemple, en 1944, le montant total versé en pensions a été de \$770,000 par rapport à \$940,000 en 1943. Le nombre baisse rapidement et d'ici deux ou trois ans, ces frais ne seront pas importants.

M. JACKMAN: Votre fonds principal, y compris les affectations que vous avez faites il y a deux ans, est maintenant établi sur une base mathématique solide avec les affectations annuelles que vous y faites qui couvrent simplement la prime annuelle raisonnable. Vous n'avez pas à y faire d'autres affectations pour le relever. Vous comprenez ce que je veux dire par base mathématique solide ?

M. COOPER: Je tiens à bien faire comprendre que la réserve constituée en 1943 était la somme du capital nécessaire pour pourvoir à tous les contrats de pensions émis jusqu'à cette date.

M. JACKMAN: Oui ?

M. COOPER: Et chaque année, à mesure que nous accordons des contrats additionnels, nous prenons le capital nécessaire pour payer ces paiements de pension suivant la durée probable de la vie des nouveaux pensionnaires, et nous le portons à notre compte de réserve; ainsi donc nous avons en réserve et placée en obligations de la Victoire une somme — elle atteint maintenant \$25,000,000 — que l'on croit suffisante pour le paiement des pensions accordées jusqu'à date en vertu du plan contractuel de 1935. Chaque année lorsque nous accordons de nouveaux contrats, nous en calculons le capital à intérêt composé et nous en mettons le montant de côté.

M. MOORE: Monsieur le président, au sujet du paiement des pensions, j'ai reçu des plaintes du service de l'entretien des voies. Ces plaintes sont à l'effet que si, à cause de maladie, des employés sont mis à retraite avant d'avoir atteint 65 ans, dans certains cas, ils perdent leurs droits à la pension. Etes-vous au courant de cela ?



M. COOPER: Cela dépend. Si un employé de plus de 60 ans ayant 20 ans de service doit prendre sa retraite pour des raisons de santé, il a droit à une pension tout comme s'il avait 65 ans. Toutefois, s'il a moins de 60 ans, il n'y a pas droit en vertu des règlements. Mais s'il est âgé de 50 ans ou plus et s'il a 20 ans de service, nous lui accordons une gratification.

M. JACKMAN: Je ne suis pas sûr, monsieur Cooper, de bien vous comprendre. Prenons un homme de 65 ans, il quitte le service et demande sa pension. Le fonds est-il suffisant au moment de sa retraite pour payer la pension à laquelle il a droit ?

M. COOPER: Pas quand il est en activité de service. Nous ne capitalisons la pension que lorsque l'employé atteint l'âge de la retraite. A ce moment, nous mettons de côté une somme suffisante pour payer sa pension.

M. JACKMAN: Prenons un cas particulier. Supposons qu'un employé ait droit à une pension de \$500.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Avez-vous à mettre de côté en 1945, à la fin de l'année une somme suffisante pour amortir la pension pendant sa durée ?

M. COOPER: C'est exact. Une pension de \$500 à l'âge de 65 ans demande un capital d'environ \$4,900. Nous prenons une somme de \$4,900 que nous versons au fonds.

M. JACKMAN: A même les frais d'exploitation ?

M. COOPER: A même les frais d'exploitation, sauf en ce qui concerne le montant qu'il peut avoir contribué lui-même.

M. BEAUDOIN: Monsieur le président, où peut-on trouver le compte que M. Cooper est censé expliquer ce soir.

Le PRÉSIDENT: A la page 12, je crois.

M. BEAUDOIN: Dans ce rapport-çi ?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Beaudoin. Le Comité est-il prêt à continuer ?

M. JACKMAN: Avec votre permission, j'aurais une question à poser à M. Cooper. Si par hasard vous aviez une somme considérable pour laquelle vous n'avez aucun usage particulier, vous pourriez affecter plusieurs millions de dollars au fonds de pension afin de l'établir sur une base mathématique solide plutôt que de faire des affectations annuelles pour payer les pensions de l'année. Votre système est bien différent du plan d'une compagnie ordinaire ou d'une compagnie d'assurance.

M. COOPER: A mon sens, en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux, je crois que nous avons bien réussi. Vous trouverez peu de compagnies ayant un fonds, placé en obligations garanties du gouvernement, qui soit suffisant pour faire le service de pensions accordées depuis une certaine date.

M. JACKMAN: Je ne veux pas faire une mauvaise comparaison. Je veux simplement savoir en quoi vous différez du plan idéal qui devrait être votre objectif. Je ne suis pas assez au courant.

M. COOPER: Suivant vous, je comprends, nous aurions dû tenir compte du passif de la pension pendant que l'employé était encore en service ?

M. JACKMAN: Oui, c'est bien cela.

M. COOPER: Nous n'avons pas encore assez de millions pour en affecter à cette fin.

M. JACKMAN: Si une fée vous avait légué \$20,000,000 ou \$30,000,000, cet argent pourrait fort bien être utilisé pour ce fonds en vue de l'établir sur une base solide, et vous enlever tout souci pour l'avenir.

M. COOPER: Si quelqu'un voulait bien contribuer une somme de \$30,000,000, nous l'accepterions avec reconnaissance.



M. HAZEN: Pourrais-je demander à M. Vaughan si la compagnie construit des navires ?

M. VAUGHAN: Nous n'en construisons pas à l'heure présente.

M. HAZEN: Dans votre rapport au ministre, je note que vous dites que la production d'armes de guerre par la compagnie, y compris les vaisseaux, accuse une légère diminution sur celle des autres années de guerre.

M. VAUGHAN: Je vais m'expliquer. Je croyais que vous vouliez parler de construction de navires pour notre propre usage.

M. HAZEN: Je ne comprenais pas ce que cela voulait dire.

M. VAUGHAN: Nous en construisons encore à Prince-Rupert. Il nous en reste deux à terminer pour le ministère des Munitions et approvisionnements. La construction sera terminée d'ici quelques mois.

M. HAZEN: De quel type de navire s'agit-il ?

M. VAUGHAN: Ce sont de petits navires, du type caboteur.

M. HAZEN: Est-ce des navires de guerre ? Je veux dire des navires armés ?

M. VAUGHAN: Ils font partie de la catégorie des caboteurs. Ils font le transport de cargaisons.

M. WALTON: Ce sont des vapeurs de 1,350 tonnes; on les appelle caboteurs.

M. VAUGHAN: Je crois que quelques-uns devaient servir en Angleterre pour faire le cabotage entre les différents ports anglais. Les pertes de caboteurs par l'Angleterre sont très élevées.

M. HAZEN: Où ces vapeurs ont-ils été construits ?

M. VAUGHAN: A Prince-Rupert. On est à les construire.

M. HAZEN: Il en reste deux à compléter ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Combien en avez-vous construits durant la guerre ?

M. VAUGHAN: Nous avons construit 4 dragueurs de mines, 10 navires de la catégorie de 10,000 tonnes, et nous terminons la construction des caboteurs dont j'ai parlé.

M. HAZEN: Où les cargos ont-ils été construits ?

M. VAUGHAN: A Prince-Rupert.

M. REID: Maintenez-vous continuellement l'exploitation des chantiers maritimes de Prince-Rupert, où l'avez-vous fait simplement au cours des dernières années ou encore s'agit-il d'une entreprise de guerre ?

M. VAUGHAN: Ces chantiers ont été toujours disponibles. Nous y avons toujours fait beaucoup de travaux de réparation. Nous y avons toujours eu un ponton. Ce chantier a été exploité en temps de paix. Jusqu'au début de la guerre c'était presque exclusivement une cale sèche de réparation.

M. REID: Y maintenez-vous une équipe de constructeurs même en temps de paix, et le ferez-vous à l'avenir, alors qu'il se fera très peu de construction de navires ?

M. VAUGHAN: Oh! oui.

M. REID: Cela doit représenter une perte assez considérable.

M. VAUGHAN: Oui, en temps normal il y a perte. Ce chantier est ouvert depuis longtemps. La cale sèche a fait l'objet de subventions depuis 25 ans, tout comme les autres cales sèches d'ailleurs. Les autres sont subventionnées depuis 35 ans. La nôtre depuis 25 ans seulement et nous espérons obtenir un renouvellement de cette subvention.



M. WALTON: Monsieur Vaughan, au sujet de la question de M. Reid, je crains qu'il n'y ait malentendu. Si j'ai bien saisi la question, M. Reid a demandé si nous avions gardé un personnel complet de constructeurs pendant les années où on faisait seulement des travaux de réparation.

M. VAUGHAN: Je regrette, j'ai mal compris votre question. Non, nous ne l'avons pas fait. Pour ainsi dire, nous n'avons gardé que le nombre requis pour effectuer les réparations qui se présentaient de temps à autre.

M. REID: Quelle perte est-il résulté de l'abandon des installations de Seattle, Washington. Je note une somme de \$626,000 ?

M. VAUGHAN: Il s'agit d'une autre affaire. Le Grand Trunk Pacific était propriétaire d'un quai à Seattle. A une certaine époque, ses navires en provenance de Vancouver et de Victoria se rendaient à Seattle. Ce service a été interrompu il y a quelques années, et ce quai n'a pas été utilisé pendant longtemps. Il a été vendu à un prix de beaucoup inférieur au prix d'achat original.

M. HAZEN: Je suppose que vous ne fabriquez plus d'armes de guerre ?

M. VAUGHAN: Non, nous avons fermé nos usines de guerre.

M. HAZEN: Ces usines employaient combien d'hommes ?

M. WALTON: A l'usine de munitions National, à Montréal, une compagnie de la Couronne, exploitée par les chemins de fer Nationaux du Canada, l'effectif des employés était de 950, dont 100 spécialistes fournis par le Canadien National. Ces ouvriers sont revenus à notre service à la fermeture de l'usine de munitions. Ils étaient seulement prêtés.

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons 1,500 ouvriers ou plus à Prince-Rupert.

M. WALTON: Oui. Lors de la construction des gros cargo-boats, ce chiffre a atteint environ 1,700.

M. HAZEN: Ils construisaient des cargo-boats ?

M. WALTON: Oui, et en outre nous avons fait beaucoup de travaux pour le compte du ministère de la Défense nationale, appareils maritimes et autres perfectionnements, en plus de la fabrication de munitions dans une usine séparée.

M. JACKMAN: Vous avez dit que la compagnie avait été appelée à payer un prix plus élevé pour l'acier, les traverses, les chevilles, etc. ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Elle a dû payer un prix plus élevé que celui du plafond de 1940 ? Je suppose que la Commission des prix et du commerce en temps de guerre a cru, étant donné votre bonne situation financière, qu'une majoration de prix n'augmenterait pas le coût de la vie ? Jusqu'à quel point en fut-il ainsi pour vos achats d'approvisionnements ? Prenons, par exemple, les toiles et les serviettes. Le gouvernement a accordé une forte subvention pour les cotonnades. Je me demande si on a cru que les chemins de fer pouvaient payer plus cher pour ces articles ?

M. VAUGHAN: Les seuls articles que nous avons payés plus cher que les particuliers ou maisons de commerce sont, je crois, les produits de l'acier et les traverses. Quant aux autres matériaux en particulier, nous avons payé les prix ordinaires.

M. JACKMAN: Deux articles seulement ?

M. VAUGHAN: Acier, traverses et bois.

M. JACKMAN: Et le combustible ?

M. VAUGHAN: Le prix du combustible n'a pas été haussé pour nous seulement de temps à autre, mais pour le public en général. Il y eut aussi d'autres articles, par exemple le charbon qui représente une augmentation de \$9,914,000. Cela



comprend le charbon des Etats-Unis et celui du Canada. L'augmentation des traverses a été de \$1,925,000; celle du bois de construction et du bois d'œuvre, \$1,000,005; celle des rails, \$900,000 et ainsi de suite.

M. JACKMAN: C'est-à-dire au-dessus du prix de base ?

M. VAUGHAN: Au-dessus des prix de 1939. Evidemment plusieurs de ces prix étaient généraux. —

M. JACKMAN: Ils étaient généraux ?

M. VAUGHAN: Le prix général de vente. Prenons, par exemple, le prix de la machinerie, de la papeterie, des approvisionnements de vivres, des uniformes, des textiles, des produits caoutchoutés et autres articles de ce genre.

M. JACKMAN: Combien de fois votre réseau et l'autre chemin de fer également, ont-ils eu à payer un prix plus élevé que les autres clients ?

M. VAUGHAN: Pour l'acier seulement, je crois.

M. JACKMAN: Les députés n'ont pas souvent l'occasion de se mêler aux affaires, mais je crois que l'on peut dire que les chemins de fer Nationaux du Canada sont exploités aussi efficacement que toute autre entreprise privée ou entreprise libre. Le président aurait-il objection à nous dire ce qu'il en a coûté pour se conformer à ces décrets et règlements de guerre qui sont encore en vigueur; pourrait-il nous dire si oui ou non, ils nuisent à la bonne administration des affaires? Donnent-ils beaucoup de travail de bureau et de soucis ?

M. VAUGHAN: Sans aucun doute, ils ont nécessité beaucoup de travail de bureau, toutefois, je ne crois pas qu'il soit possible de dire le coût réel de l'augmentation. Cela s'applique aux autres entreprises tout aussi bien qu'aux chemins de fer.

M. JACKMAN: En ce qui vous concerne, comme industrie privée, jusqu'à quel point les décrets et règlements de guerre vous préoccupent-ils ?

M. VAUGHAN: Ils sont surtout la cause d'une augmentation du personnel des commis aux écritures.

M. JACKMAN: Y a-t-il beaucoup de décrets et règlements de guerre qui vous semblent vexatoires, sans servir aucune fin utile, surtout en ce qui concerne votre compagnie ?

M. VAUGHAN: C'est une question à laquelle il est bien difficile de répondre. Nous sommes dans la même position que les autres. Plusieurs de ces ordonnances que nous jugeons des ennuis nécessaires, résultent de la guerre.

M. JACKMAN: Maintenant que la guerre est finie, que pensez-vous des conditions actuelles ?

M. VAUGHAN: Je suppose que ces règlements seront abolis lorsque ceux qui sont chargés de leur application le jugeront à propos.

M. JACKMAN: Nous avons probablement essayé de vous aider à vous en débarrasser. Je tiendrais à en savoir plus long et à avoir des cas spécifiques. Je pense que c'est une question raisonnable de vous demander quels sont ces règlements vexatoires dont, suivant vous, il serait possible de se dispenser surtout pour ce qui a trait aux chemins de fer ?

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Ne pourrions-nous pas aborder l'étude du rapport ?

M. BEAUDOIN: Nous pourrions aussi demander à M. Vaughan quels avantages découlent des décrets et règlements de guerre ainsi que les désavantages, car les chemins Nationaux du Canada n'achètent pas seulement des traverses et de l'acier, mais aussi des clous et ainsi de suite.

M. VAUGHAN: Pour certains articles, nous avons bénéficié du contrôle des prix.

L'hon. M. CHEVRIER: A mon sens, un grand nombre d'ordonnances de la régie des transports, par exemple, ont été d'un grand secours aux chemins de fer ?



M. VAUGHAN: Certaines ont été d'un grand secours.

M. BEAUDOIN: Et elles sont encore nécessaires présentement vu la situation actuelle.

M. REID: J'ai noté une augmentation en 1944 au chapitre du trafic-voyageur et en ce qui concerne les wagons restaurants et buffets, les recettes ont été quelque peu inférieures. Si vous aviez eu un plus fort nombre de voyageurs vous auriez pu faire autant d'argent.

M. VAUGHAN: Vous en êtes à la page 15. Oui.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous suivre la pratique d'étudier le rapport page par page?

M. REID: C'est parce que je suis un nouveau membre que je procède à bâtons rompus.

M. VAUGHAN: Il serait peut-être préférable d'étudier d'abord le bilan qui se trouve aux pages 12 et 13 et si les membres ont des questions à poser, nous ferons en sorte d'y répondre.

M. HARKNESS: A la page 7, sous la rubrique "surplus de l'année", il y a un débit de \$1,486,000 relativement au chemin de fer *Northern Alberta Railways* résultant du fait que les recettes ont diminué de \$3,853,000. Quelle en est la raison? Cet état de choses doit-il se poursuivre?

M. VAUGHAN: Le *Northern Alberta Railways* a joui d'une forte augmentation de recettes par suite de la construction de la route de l'Alaska. Naturellement, le volume élevé du trafic a disparu et ne reviendra plus. Je ne crois pas que ce chemin de fer puisse s'attendre à avoir le volume de trafic qu'il a eu dans le temps.

M. HARKNESS: Vous prévoyez un déficit d'environ \$1,500,000 comme résultat?

M. VAUGHAN: A mon avis, le *Northern Alberta* accusera un déficit pendant quelque temps. Cette perte sera répartie également entre les chemins Nationaux du Canada et le Pacifique Canadien.

M. HARKNESS: Cela provient entièrement du manque de trafic.

M. VAUGHAN: Oui, entièrement du manque de trafic.

M. HARKNESS: Est-ce que cela remédierait à la situation, si le chemin de fer allait jusqu'à la côte du Pacifique?

M. VAUGHAN: Les pertes seraient peut-être plus élevées.

M. HARKNESS: Du point de vue financier, la situation ne serait pas améliorée?

M. VAUGHAN: J'en doute fort.

M. JACKMAN: La question posée à M. Vaughan au sujet des décrets et règlements de guerre n'avait rien de particulièrement contentieux. Je crois que M. Vaughan aimerait que je traite le rapport de sa compagnie tout comme celui d'une autre entreprise, bien que ce soit une compagnie privée. On relève parfois dans les exposés de présidents de corporations privées des allusions aux décrets et règlements de guerre, mais il n'en est pas fait mention dans celui de M. Vaughan et peut-être pour une bonne raison. Nous sommes réunis ici pour aider le chemin de fer et en même temps, les affaires en général. De la sorte, je crois qu'il convient de demander à M. Vaughan son opinion sur les décrets et les règlements de guerre maintenant que la crise est passée ou du moins en partie, et de nous dire si ces règlements sont de nature vexatoire et devraient être promptement abolis?

M. VAUGHAN: Vous ne vous attendez pas à ce que je critique mes propriétaires?

M. JACKMAN: C'est là où la propriété publique s'oppose à la propriété privée. Le chemin de fer, à mon sens, accomplit une excellente besogne, et la concurrence d'une compagnie privée est un facteur excellent. Mais tout de même, vous ne devriez pas vous inquiéter pour un instant que l'on vous pose des questions au sujet d'un chemin de fer qui fait des affaires dans tout le pays.



L'hon. M. CHEVRIER: Nous désirons tous que ces restrictions disparaissent le plus tôt possible.

M. JACKMAN: Fort bien, mais nous ne savons pas jusqu'à quel point ces restrictions gênent le public. Il se peut que le gouvernement ou les ministres sachent si elles contrecarrent les affaires, mais, à mon avis, nous avons le droit d'obtenir quelques renseignements de M. Vaughan.

M. VAUGHAN: Je pourrais dire qu'aujourd'hui les avantages compensent les ennuis. Voilà tout. Nous ne tiendrions pas à voir disparaître le contrôle des prix, car alors ceux-ci pourraient monter indéfiniment et l'inflation se produirait.

M. JACKMAN: Oui, mais il y a des restrictions que vous considérez mauvaises, et qui sont vexatoires par rapport à d'autres qui peuvent vous être d'une grande utilité?

M. VAUGHAN: Je ne crois qu'il existe à l'heure actuelle des restrictions causant des ennuis, si ce n'est le travail de bureau additionnel qui devient nécessaire. En connaissez-vous, monsieur Walton?

M. WALTON: Non. Evidemment, il nous faut un plus gros personnel de commis aux écritures pour la préparation des divers rapports.

M. JACKMAN: Le service sélectif national vous embarrasse-t-il?

M. BEAUDOIN: Je ferais remarquer que l'honorable député s'écarte de la question. Les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada comparaissent devant le Comité pour nous fournir des renseignements sur les opérations de la compagnie et pour répondre aux questions qui relèvent de ce domaine. Actuellement, l'honorable député demande aux représentants du Canadien National d'émettre une opinion sur les règlements du service sélectif national ainsi que sur ceux de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre. A mon sens, le Comité ferait mieux de questionner M. Donald Gordon.

M. HAZEN: Le chemin de fer est soumis au service sélectif national. Je suppose qu'il vous faut vous adresser à lui lorsque vous avez besoin d'employés?

M. VAUGHAN: Tout comme les autres, nous avons eu nos difficultés avec le service sélectif national, mais c'est fini maintenant.

M. WALTON: En certaines circonstances, le service sélectif nous a aidés.

M. JACKMAN: Tout ce que je tiens à avoir c'est des renseignements à son sujet et j'apprécie ceux que le Canadien National nous a fournis: s'il tenait à conserver les restrictions et si celles-ci l'avaient aidé.

M. NICHOLSON: A mon avis, c'est une déclaration juste.

M. VAUGHAN: J'ai dit que les avantages compensaient les ennuis.

M. JACKMAN: Je voulais avoir le détail de ces ennuis, car la question du maintien des restrictions va être discutée à la Chambre et les députés doivent se renseigner afin de savoir si c'est une bonne chose ou non. Personne ne tient à l'inflation et nous voulons le maintien des ordonnances qui sont salutaires.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je tiens par dessus tout à coopérer avec le Comité. J'estime que cette question a été discutée à fond par les deux parties. A mon sens, M. Vaughan est allé aussi loin qu'il le pouvait. Il a exposé les deux côtés de la question. Il se peut que M. Jackman ne soit pas satisfait du détail mais il faudrait beaucoup de temps pour passer en revue toutes les ordonnances concernant un chemin de fer aussi vaste que le Canadien National. Comme je l'ai dit auparavant, je ne veux pas m'immiscer dans le travail du Comité, mais je crois que la discussion a été juste sur ce point. Suis-je partial sous ce rapport, monsieur Jackman?

M. JACKMAN: Oh! non, pas trop, mais je voudrais que la compagnie et les membres de son exécutif se sentent aussi libres que ceux d'une autre compagnie de dire ce qu'ils désirent en tant que bons administrateurs. D'après les paroles de M. Vaughan, ils ne veulent pas critiquer leurs maîtres. C'est là une des



difficultés de la propriété publique. Si quelque chose cloche, nous tenons à la rectifier. Nous voulons que les affaires prospèrent et servent au public. Cela peut être un peu embarrassant pour M. Vaughan.

M. VAUGHAN: Si vous croyez que nous craignons d'émettre une opinion sur quoi que ce soit, que ce soit juste ou que ce soit faux —

M. JACKMAN: Vous avez fait mention de vos maîtres.

M. VAUGHAN: Je tiens à vous faire oublier cette idée, car il n'en est pas ainsi.

M. JACKMAN: C'est ce que je pensais.

M. VAUGHAN: Je suis certain que le ministre pourra attester que nous n'hésitions pas à dire ce que nous pensons lorsque l'occasion se présente. Sur le point que vous avez soulevé, je ne crois pas pouvoir dire davantage. Pour pouvoir répondre à votre question, il faudrait passer en revue tous les contrôles, les analyser et voir comment ils s'appliquent à nous.

M. JACKMAN: Je n'insisterai pas davantage, monsieur Vaughan. Tout ce que je veux savoir c'est si vous avez à l'esprit des contrôles qui sont vexatoires, que le Parlement devrait étudier en vue d'aider les affaires en général et votre compagnie en particulier. Si vous n'en avez pas à l'esprit, je n'insisterai pas quant aux ordonnances en particulier.

M. VAUGHAN: Je n'en ai pas à l'esprit dans le moment. Il peut se produire des choses qui ne me sont pas signalées. Evidemment, ce n'est rien de grave car alors on me le signalerait.

M. MOORE: Probablement si certains administrateurs de compagnies privées se déclareraient en faveur de certains contrôles, cela ne plairait pas à leurs compagnies. En conséquence, je crois que nous devrions accepter la déclaration du président pour ce qui a trait aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. REID: Pourrais-je poser une question à M. Vaughan? A-t-il été possible de découvrir si les recettes provenant du transport des marchandises et du transport des voyageurs accusent des bénéfices? Vous pouvez établir votre bénéfice et surplus, mais s'est-on arrêté à considérer si les frais d'exploitation pour le transport des marchandises pris avec les recettes indiquent réellement un bénéfice et si les frais d'exploitation du transport des voyageurs déduits des recettes laissent un surplus?

M. VAUGHAN: Une question semblable a été posée les années passées. Nous avons expliqué la difficulté de détailler en particulier la division des dépenses entre les trains de marchandises et les trains de voyageurs. En général le transport des voyageurs n'est une entreprise payante pour aucun chemin de fer. Il peut se trouver quelques trains en particulier pour lesquels le volume du trafic peut être très considérable entre deux centres importants, comme Toronto et Montréal, qui accusent des bénéfices, mais généralement le transport des voyageurs n'est pas une entreprise payante.

M. REID: La raison pour laquelle j'ai posé cette question c'est que je me souviens d'avoir débattu un cas de taux de transport des marchandises devant la Commission des transports et que les compagnies de chemin de fer ont déclaré ne pouvoir dire ce qu'il en coûtait pour transporter un voyageur ou une tonne de marchandises. Je me demandais si elles avaient changé d'idée ou si elles avaient fait des recherches.

M. VAUGHAN: Nous pouvons assez facilement dire ce qu'il en coûte pour transporter une tonne de marchandises sur un certain parcours, mais lorsque la distance à parcourir est de deux ou trois mille milles, il est très difficile d'effectuer le coût à une partie en particulier. Nous avons des pentes variables et d'autres nombreux aspects à considérer, et à maintes reprises au cours d'enquêtes sur les taux de transport des marchandises, nous avons soumis les frais de transport des marchandises.



M. WALTON: En outre, plusieurs de ces frais se rapportent au transport des marchandises et au transport des voyageurs, et pour les répartir il faut prendre une base arbitraire, ou bien cela se réduit à une question d'opinion.

M. VAUGHAN: Ainsi, il n'est pas possible de répartir le coût de l'entretien des voies entre le trafic des voyageurs et celui des marchandises. C'est une chose impossible.

M. REID: Mon arrière pensée était une demande adressée à la Commission en vue d'une augmentation des taux du transport des voyageurs et de ceux du transport des marchandises. Je me demandais comment on pouvait déterminer où il y a une perte d'exploitation et où il y a un surplus.

M. VAUGHAN: Aucune demande n'a encore été adressée et rien n'a été préparé à cet effet, mais si une disposition était prise dans ce sens, elle serait, dans le cours ordinaire des choses, soumise à la Commission des transports. Cette dernière tiendrait des audiences et entendraient les représentations des diverses localités intéressées. Elle demanderait ensuite aux chemins de fer de lui faire connaître les frais d'exploitation pour diverses parties du parcours quant aux deux trafics. La décision des commissaires, je suppose, serait basée sur les témoignages entendus. Un tribunal a été constitué à cet effet, et nous ne pouvons pas hausser les taux du transport des marchandises sans l'approbation de la Commission.

M. REID: Je tenais à avoir des renseignements. C'est la première occasion qui m'est fournie de les obtenir du président d'un chemin de fer. Je connais l'attitude de la Commission des transports. J'ai déjà acquis une certaine expérience sous ce rapport. Je me demandais cependant s'il était possible de dire combien il en coûtait pour transporter une tonne de marchandise ou un voyageur ?

M. VAUGHAN: En ce qui concerne certaines localités, nous pouvons fournir des chiffres précis en tenant compte de certains facteurs; mais, comme je l'ai dit, il est très difficile de répartir le coût entre les recettes provenant du transport des marchandises et de celui des voyageurs vu, qu'en grande partie, les dépenses se rapportent aux deux à la fois.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas passer à l'étude du bilan qui se trouve à la page 12, et les membres pourraient poser des questions au fur et à mesure que nous avancerons. Est-ce que cela vous convient, messieurs ?



## BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1944

## ACTIF

## PLACEMENTS:

Immobilisations en voie et matériel.....	\$1,958,892,347.76		
Améliorations aux propriétés louées.....	3,034,936.52		
Propriétés diverses.....	65,127,197.72	\$2,027,054,482.00	
<hr/>			
Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 542,618.73		
Autres actifs au prix de revient.....	279,503.03		822,121.76
<hr/>			
Remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 471,500.00		
Autres actifs au prix de revient.....	4,442,675.10		4,914,175.10
<hr/>			
Fonds pour entretien ultérieur.....			34,000,000.00
Placements dans des filiales.....			40,710,024.85
Autres placements:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 80,000.00		
Autres actifs au prix de revient.....	1,837,994.82	1,917,994.82	\$2,109,418,798.53

## DISPONIBILITÉS:

Encaisse.....	\$ 15,257,088.67		
Dépôts spéciaux.....	12,421,737.17		
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs.....	14,719,121.54		
Divers comptes à recevoir.....	16,239,003.64		
Matériaux et approvisionnements—Soldes de grand livre.....	55,622,709.91		
Intérêts et dividendes à recevoir.....	558,445.86		
Loyers à recevoir.....	468,027.15		
Divers.....	9,747,616.29		125,033,750.23

## COMPTES DÉBITEURS:

Avances au fonds d'exploitation.....	\$ 377,447.09		
Fonds d'assurances:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$ 6,679,184.06		
Autres actifs au prix de revient.....	6,076,933.45	12,756,117.51	
<hr/>			
Fonds de la pension contractuelle.....		24,649,000.00	
Divers.....		3,176,378.22	40,958,942.82

## COMPTES D'ORDRE:

Loyers payés d'avance.....	\$ 171,122.11		
Escompte sur la dette consolidée.....	6,886,208.53		
Divers.....	4,043,054.44		11,100,385.08
<hr/>			
			<u>\$2,286,511,876.66</u>



## —ENSEMBLE DU RÉSEAU

		PASSIF	
<b>ACTIONS:</b>			
	Actions de filiales entre les mains du public.....		\$ 4,669,840.00
<b>DETTES À LONG TERME:</b>			
	Dette consolidée non échue:		
	Entre les mains du public.....	\$ 621,680,603.14	
	A titre de placement dans des fonds spéciaux.....	7,773,302.79	629,453,905.93
<b>DOMINION DU CANADA (comptes traités comme actif dans les Comptes publics du Canada):</b>			
	Emprunts.....	\$ 645,103,871.64	
	Chemins de fer de l'Etat—fonds de roulement.....	16,771,980.54	661,875,852.18
<b>EXIGIBILITÉS:</b>			
	Reliquats à payer, trafic et service des wagons—crédit.....	\$ 7,014,709.06	
	Comptes apurés et salaires à payer.....	14,153,334.28	
	Divers comptes à payer.....	5,665,989.76	
	Arriérés d'intérêts.....	6,493,574.52	
	Intérêts courus et non échus.....	6,353,598.86	
	Loyers courus et non échus.....	194,259.59	
	Impôts courus.....	3,106,930.95	
	Divers.....	12,612,178.23	55,594,575.25
<b>COMPTES CRÉDITEURS:</b>			
	Réserve pour la pension contractuelle.....	\$ 24,649,000.00	
	Autres.....	6,405,273.45	31,054,273.45
<b>COMPTES D'ORDRE:</b>			
	Réserve pour assurances.....	\$ 12,756,117.51	
	Réserve pour dépréciation—lignes canadiennes—matériel seulement.....	56,481,794.70	
	Réserve pour dépréciation—lignes aux E.-U.—voies et matériel.....	21,035,703.74	
	Réserve pour dépréciation—lignes louées, Etats-Unis.....	81,409.85	
	Réserve pour entretien ultérieur.....	34,000,000.00	
	Autres réserves.....	11,589,013.74	
	Autres comptes d'ordre.....	13,223,904.16	149,167,943.70
<b>PART DE PROPRIÉTAIRE—DOMINION DU CANADA (voir note)</b>			
	Représentée par:—		
	1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....	\$ 18,000.00.00	
	5,000,000 d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	359,080,515.31	
	Immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'Etat.....	377,614,970.84	754,695,486.15
<b>PASSIFS ÉVENTUELS:</b>			
	Importants passifs éventuels figurant à l'annexe.		<u>\$2,286,511,876.66</u>

NOTE:—La Part de Propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, comme en font foi les Comptes publics du Canada conformément à la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

T. H. COOPER,  
Contrôleur.

## CERTIFICATS DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944 et, sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1944, et que l'état des revenus relatif à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944 est dressé correctement.

15 mars 1945

GEORGE A. TOUCHE & CO.  
Comptables agréés



M. BEAUDOIN: Je désirerais savoir de M. Cooper quels sont les dépôts spéciaux dont il est fait mention sous la rubrique "Disponibilités" ?

L'hon. M. CHEVRIER: Page 12.

M. BEAUDOIN: Disponibilités.

M. COOPER: \$12,421,000, dépôts spéciaux ?

M. COOPER: Des obligations sont arrivées à échéance et certains porteurs ne les ont pas présentées au remboursement. Les sommes nécessaires pour solder ces paiements ont été déposées dans un compte de banque spécial pour qu'elles soient disponibles lorsque les porteurs présenteront leurs obligations au remboursement. C'est une portion de ce compte. L'autre se compose en grande partie d'intérêt échu et payable, disons, le 1er janvier 1945. Nous retirons du fonds général les sommes nécessaires que nous versons au compte spécial d'intérêt des obligations. Voilà en quoi consiste ce compte.

M. BEAUDOIN: Qu'entendez-vous par "Divers comptes à recevoir", \$16,000,000 ?

M. COOPER: Il s'agit en grande partie de sommes dues par le Gouvernement pour service effectué pour ce dernier. Comme vous le savez, le transport par train des membres des forces armées se fait au moyen de mandats. Il faut un certain temps avant que ces mandats nous parviennent des diverses stations, que l'état en soit dressé et qu'ils soient débités au compte du Gouvernement; pour le présent, nous recevons des chefs de gare les mandats en circulation et nous les plaçons dans ce compte jusqu'au moment de présenter nos factures au Gouvernement. En pareil cas, il y a toujours un certain délai lorsqu'il s'agit d'affaires du Gouvernement. C'est pourquoi, le montant paraît si élevé.

M. NICHOLSON: Le deuxième compte de la page est "améliorations aux propriétés louées". Pourriez-vous me dire de quoi il s'agit ?

M. COOPER: Lorsque nous effectuons des placements ou des immobilisations pour compte de nos propres propriétés, ces sommes apparaissent au premier compte, mais lorsqu'il s'agit de propriétés louées, par exemple le New London Northern Railway ou le Northern Pacific Railway, nous ne sommes pas propriétaires, mais nous exploitons ces propriétés en vertu d'un bail et toutes les améliorations que nous apportons à ces propriétés sont gardées à part et elles sont distinctes du compte de placements de nos propriétés.

M. REID: Le compte "propriétés diverses" comprend-il les hôtels ?

M. COOPER: En grande partie, ce compte représente les placements effectués dans nos hôtels. Il comprend aussi des propriétés non ferroviaires appartenant aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Sous la rubrique "remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées", je relève le compte "autres actifs au prix de revient", \$4,442,675. Il s'agit d'une chose que vous êtes autorisés à substituer en vertu d'un titre hypothécaire pour un actif que vous avez vendu ?

M. COOPER: S'il arrive de vendre une propriété hypothéquée en vertu d'un acte de fiducie, le produit de la vente est remis aux fiduciaires pour protéger la garantie des obligations en circulation.

M. JACKMAN: Quel genre d'actif représente cette somme de \$4,442,675 ?

M. COOPER: Cette somme est placée en valeurs portant intérêt.

M. JACKMAN: Probablement, en grande partie, en obligations de l'Etat ?

M. COOPER: \$3,375,000 des \$4,914,000 ont été placés en obligations de l'Etat.

M. JACKMAN: En ce qui concerne les placements dans les filiales, \$40,000,000, vous vous souviendrez que parmi ces dernières, si je me le rappelle bien, il s'en trouvait dont le réseau ne possède pas tout le capital. Je crois qu'il y avait quelques lignes partant de Montréal.



M. VAUGHAN: Une petite part d'intérêt minoritaire.

M. JACKMAN: Vous deviez les faire disparaître, si possible.

M. VAUGHAN: Nous nous en occupons. Il y en a une ou deux, je crois, qui ont disparu. Dans bien des cas, il faut beaucoup de temps pour procéder par voie légale. Nous nous en occupons activement. Nous avons fait un certain progrès, mais il n'est pas aussi rapide que nous le voudrions.

M. JACKMAN: Le fait est qu'il devient nécessaire d'apporter de temps à autre des améliorations aux filiales, dont vous n'êtes pas entièrement propriétaire, ne nuit pas à vos négociations.

M. VAUGHAN: Non, pas du tout.

M. COOPER: Monsieur Jackman, vous trouverez tous les renseignements sous ce rapport à la page 21.

M. JACKMAN: Je ne crois pas que la chose soit assez importante pour vous les demander, je veux dire ce que vous faites pour liquider et faire disparaître le droit de propriété qui ne vaut rien.

M. COOPER: Les filiales que nous sommes en train de faire disparaître apparaissent au premier compte du passif.

M. JACKMAN: Actions de filiales entre les mains du public ?

M. COOPER: Oui, et si vous vous reportez à la page 22, vous constaterez les lignes auxquelles ce compte se rattache. Ce sont les compagnies dont nous sommes actionnaires minoritaires, auxquelles ce compte se rapporte.

M. JACKMAN: La Canadian Northern Quebec Railway Company est-elle une entreprise lucrative ? Je veux dire "lucrative" sous le rapport des actions ?

M. VAUGHAN: La Canadian Northern Quebec a été fusionnée au reste du réseau depuis nombre d'années; cependant il y a encore des obligations en circulation et nous essayons de les obtenir.

M. JACKMAN: Il s'agit de capital-actions et non d'obligations.

M. VAUGHAN: Il y a encore des actions en circulation.

M. COOPER: Les actions sont indiquées à la page 22.

M. JACKMAN: \$3,849,200. Mais, réellement, ces actions ne valent rien.

M. COOPER: A notre avis, elles sont absolument sans valeur.

M. VAUGHAN: Oui. Nous n'avons aucune intention de payer quoi que ce soit pour les avoir.

M. JACKMAN: Qu'avez-vous à dire au sujet des marchés publics ?

M. VAUGHAN: Le marché public est le parc à bestiaux de Winnipeg. Ce parc est la propriété conjointe du Pacifique Canadien et de notre réseau.

M. JACKMAN: Vous avez aussi un abattoir ?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas d'abattoir. Nous avons un parc à bestiaux mais nous n'exploitons pas d'abattoir. Nous ne sommes pas encore rendus là.

M. JACKMAN: Que représente ce poste "parc à bestiaux à Montréal" ? Quels en sont les propriétaires ?

M. COOPER: Ce parc à bestiaux est une filiale appartenant entièrement aux chemins de fer Nationaux du Canada. Ce n'est pas une filiale.

M. JACKMAN: Est-ce là le grand parc à bestiaux de Winnipeg ?

M. VAUGHAN: Oui. C'est un parc à bestiaux lucratif. C'est un placement qui rapporte.

M. JACKMAN: Qui est propriétaire de l'autre partie ?

M. VAUGHAN: C'est la propriété conjointe du Pacifique Canadien et de notre réseau.

M. JACKMAN: Est-ce que l'hôtel Vancouver est une entreprise profitable ?

M. VAUGHAN: Oui.



M. JACKMAN: Voulez-vous nous donner un état détaillé des hôtels, propriétés du réseau; comme vous l'avez fait dans le passé d'ailleurs.

M. VAUGHAN: Si vous le désirez, nous pouvons produire ces renseignements.

## HÔTELS DU CANADIEN NATIONAL

	Année 1944			
	Recettes	Dépenses	Impôts	Revenu net
Charlottetown.....	\$ 164,603.92	\$ 136,263.87	\$ 5,155.61	\$ 23,184.44
Nova Scotian.....	826,489.50	583,329.02	19,832.90	223,327.58
Chateau Laurier.....	2,258,708.67	1,668,000.81	75,192.71	515,515.15
Prince Arthur.....	237,899.18	195,626.22	5,905.82	36,367.14
Fort Garry.....	667,058.01	504,112.55	30,331.89	132,613.57
Prince Edward.....	183,429.52	155,879.67	4,091.65	23,458.20
Macdonald.....	743,836.14	579,996.57	16,600.30	147,239.27
Bessborough.....	541,811.90	424,144.36	3,357.60	114,309.94

M. JACKMAN: Je vous remercie.

M. REID: Je voudrais savoir quelle est la situation financière de l'hôtel Vancouver?

M. JACKMAN: Il serait difficile de fournir ce renseignement. Le Canadien National n'est que propriétaire conjoint.

M. REID: Je le sais fort bien.

M. VAUGHAN: L'hôtel Vancouver proprement dit et l'ameublement sont entièrement la propriété des chemins de fer Nationaux du Canada. Le Vancouver Hotel Company, l'organisme qui l'exploite, est la propriété en commun du Pacifique Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada. Le Vancouver Hotel Company loue l'immeuble et l'ameublement des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. REID: A-t-on changé le service du téléphone? C'est le pire au pays.

M. VAUGHAN: Est-ce vrai?

M. REID: Chaque fois qu'un appel est placé, il faut attendre trois ou quatre minutes.

M. VAUGHAN: La compagnie du téléphone est probablement responsable. Nous nous ferons un plaisir d'aller aux renseignements.

M. REID: Non, la compagnie du téléphone n'est pas responsable de cet état de choses.

M. VAUGHAN: Nous allons certainement nous occuper de la chose.

M. REID: A ma connaissance, il en est ainsi depuis trois ou quatre ans.

M. NICHOLSON: Existait-il une raison particulière de vous associer avec le Pacifique Canadien?

M. VAUGHAN: C'est une longue histoire, monsieur Nicholson. Pendant assez longtemps, notre hôtel est demeuré inachevé, les travaux ayant été suspendus durant la crise. Une entente fut alors conclue avec la compagnie ferroviaire du Pacifique Canadien. Les travaux furent complétés et en vertu de l'entente, le Pacifique Canadien ferma son propre hôtel et s'engagea à ne pas l'exploiter pendant toute la durée de l'entente, soit 21 ans. L'entente devait être profitable aux deux compagnies.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser au sujet du passif?

M. REID: Cela se trouve à la page 12?

Le PRÉSIDENT: Oui. Maintenant, nous en sommes à la page 13.

M. REID: Je note qu'il est fait mention à la page 13, d'une réserve pour entretien ultérieur au montant de \$34,000,000 et aussi d'autres réserves pour dépréciation. Pourriez-vous nous dire ce que sont ces réserves pour dépréciation?



M. COOPER: En ce qui concerne l'entretien ultérieur, les fonds sont placés séparément. Nous avons des obligations de la Victoire pour une somme de \$34,000,000. Nous gardons ces fonds car nous en aurons besoin lorsque les travaux reprendront; mais dans le cas des réserves pour dépréciation, les sommes ne sont pas gardées séparément et elles sont utilisées couramment pour financer les immobilisations.

M. BEAUDOIN: Au sujet de l'utilisation de vos lignes par Radio-Canada, qu'est-ce que cela rapporte par année, quel est le prix par ligne?

M. COOPER: Le compte qui comprend aussi les recettes se trouve à la page 13 — la somme est \$6,998,160.62.

M. BEAUDOIN: Avez-vous des renseignements à ce sujet? Vous pourriez peut-être nous en donner les détails plus tard.

M. VAUGHAN: Il s'agit d'un contrat tripartite entre Radio-Canada, le Pacifique Canadien et nous-mêmes.

M. COOPER: En 1944, les recettes provenant de l'utilisation des lignes pour fins radiophoniques sont de \$409,583.

M. BEAUDOIN: Et quel est le prix par ligne?

M. COOPER: Il faudrait que je me renseigne.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas les accords avec nous.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Allons-nous passer à la page suivante?

M. NICHOLSON: Exigibilités diverses, \$12,612,178.23. C'est une forte somme si on la compare aux autres comptes qui figurent au détail, n'est-ce pas?

M. COOPER: Je suis bien certain que cette somme comprend en grande partie les obligations qui sont arrivées à échéance et qui n'ont pas encore été présentées au remboursement. Comme vous le savez, en juillet dernier, nous avons rappelé une émission de \$56,000,000 d'obligations et à la fin de l'année des obligations pour une somme variant entre \$5,000,000 et \$6,000,000 n'avaient pas encore été présentées au remboursement bien qu'aucun intérêt n'ait été payé depuis le 1er juillet. J'ai lieu de supposer que lorsque les porteurs ne toucheront pas d'intérêt en janvier, ils présenteront leurs obligations. Il y a encore une somme de \$5,823,000 des obligations du 1er juillet 1969 que nous avons rappelées; il y a en tout une somme de \$6,000,000 de diverses émissions arrivées à échéance et dont les obligations n'ont pas été présentées. Il y a aussi des comptes pour lesquels il n'y a pas encore de pièces justificatives. Ainsi des comptes ont été reçus à la fin de l'année pour combustible. Il nous faut débiter notre compte de combustible et établir un passif jusqu'à réception des factures. Lorsque nous les recevons nous y annexons les pièces justificatives et la somme est transportée aux comptes à payer; une forte portion de la somme de \$12,000,000 représente des comptes pour lesquels nous n'avons pas encore de pièces justificatives. Il existe toujours un certain report.

M. LACROIX: A la page 13, je constate une somme de \$377,614,971 pour immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'Etat. Pourriez-vous nous fournir des explications?

M. COOPER: Lorsque les chemins de fer de l'Etat ont été confiés à l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada, et que les recettes et les frais ont été versés à nos comptes d'exploitation, nous avons jugé à propos d'établir un compte correspondant dans notre compte de placement; ainsi le premier compte du bilan, page 12 — immobilisations en voie et matériel — comprend la valeur comptable des chemins de fer de l'Etat au moment où on nous a confié leur exploitation. Pour contrebalancer cela, il y a le passif de l'Etat. Les sommes ont été fournies au moyen de votes de crédits publics. Ce compte représente la somme que l'Etat a placée dans ce que nous appelons les chemins de fer de l'Etat.



Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, a-t-on d'autres questions se rapportant à la page 14?

## PART DE PROPRIÉTAIRE—DOMINION DU CANADA

	Solde au 31 déc. 1943	Transactions en 1944	Solde au 31 déc. 1944
CAPITAL-ACTIONS, CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....	\$ 18,000,000.00	\$ .....	\$ 18,000,000.00
CAPITAL-ACTIONS, TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Valeur initiale fixée à.....	\$270,037,437.88	\$ .....	\$270,037,437.88
Surplus de caisse.....	64,719,007.29	23,026,924.35	87,745,931.64
Gains de capital.....	19,105,651.38	.....	19,105,651.38
Pertes de capital.....	17,181,633.84	* 626,871.75	17,808,505.59
	<u>\$336,680,462.71</u>	<u>\$ 22,400,052.60</u>	<u>\$359,080,515.31</u>
IMMOBILISATIONS DU DOMINION DU CANADA POUR CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.....	\$377,614,971.84	\$ .....	\$377,614,970.83
Montant nominal pour cession de propriétés...		1.00	
	<u>\$732,295,434.55</u>	<u>\$ 22,400,051.60</u>	<u>\$754,695,486.15</u>

\*Perte sur abandon de docks à Seattle, Wash.

Très bien, page 15, recettes et frais d'exploitation.

## RECETTES D'EXPLOITATION

	1944	1943
Marchandises.....	\$317,735,454.78	\$320,758,860.87
Réduction des taux dans les Provinces Maritimes.....	3,853,273.61	4,140,862.77
Voyageurs.....	69,776,256.67	66,891,033.94
Bagages.....	156,989.88	130,045.98
Wagons-lits.....	4,564,393.26	4,177,870.17
Wagons-salons.....	226,215.49	217,126.00
Postes.....	4,204,761.03	4,047,893.92
Agence de messageries.....	632,953.99	630,036.91
Messageries.....	17,375,188.97	16,860,746.10
Autres trains de voyageurs.....	28,720.17	14,079.88
Lait.....	429,094.53	432,293.55
Aiguillage.....	3,294,605.94	3,092,258.36
Transbordements par eau.....	190,916.37	137,498.71
Wagons-restaurants et buffets.....	4,471,567.77	4,711,769.37
Restaurants.....	272,862.79	131,986.46
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	582,179.49	432,043.30
Consigne.....	153,319.74	149,151.84
Emmagasinage—Marchandises.....	75,808.82	97,879.32
Emmagasinage—Bagages.....	97,881.62	80,652.28
Surestarie.....	1,886,518.72	2,442,762.99
Commissions des télégraphes (E.-U.).....	14,281.72	14,096.83
Télégraphes commerciaux.....	6,998,160.62	7,089,378.82
Élévateurs à grain.....	539,617.91	530,487.67
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	779,617.34	633,436.54
Divers.....	2,179,313.58	2,162,239.27
Exploitations en commun—Crédit.....	736,613.73	713,175.05
Exploitations en commun—Débit.....	109,058.19	103,172.32
	<u>\$441,147,510.35</u>	<u>\$440,615,954.58</u>



## FRAIS D'EXPLOITATION

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS	1944	1943
Surintendance.....	\$ 4,100,471.88	\$ 3,400,526.42
Entretien de l'infrastructure.....	8,660,168.89	6,976,895.50
Tunnels et passages souterrains.....	38,050.80	50,985.29
Ponts, estacades et pontceaux.....	2,424,967.38	1,838,391.52
Traverses.....	8,294,237.25	6,190,555.28
Rails.....	4,026,706.50	3,237,902.31
Autres matériaux pour la voie.....	3,229,879.48	2,774,329.90
Ballast.....	1,502,041.15	1,437,333.74
Pose de voies et revêtement.....	18,979,235.81	15,801,141.43
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	561,071.48	467,317.50
Stations et bureaux.....	2,779,798.12	2,201,496.33
Edifices sur l'emprise.....	310,629.38	288,416.79
Postes d'alimentation d'eau.....	561,950.03	488,874.36
Postes à combustible.....	278,713.86	288,153.91
Ateliers et remises à locomotives.....	2,077,034.31	451,188.58
Élévateurs à grain.....	49,880.56	44,037.08
Quais et docks.....	227,927.51	249,401.82
Lignes des téléphones et télégraphes.....	1,074,642.24	970,338.59
Télégraphes commerciaux.....	1,257,556.44	998,103.66
Signaux et enclenchements.....	1,172,196.40	996,918.24
Usines génératrices.....	24,669.57	8,023.77
Système de transport d'énergie.....	194,408.10	110,311.74
Constructions diverses.....	4,824.63	2,884.36
Dépréciation des voies—Lignes aux Etats-Unis seulement.....	764,133.41	763,317.87
Retraits des voies.....	1,564,321.77	2,286,928.41
Entretien différé.....	6,500,000.00	8,150,000.00
Machines pour la chaussée.....	540,607.28	467,957.41
Démantèlement.....	90,363.99	111,193.83
Amortissement sur entreprises pour fins de guerre.....	1,002,284.68	1,005,600.84
Petits outils et accessoires.....	884,498.50	777,648.28
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	2,829,113.49	3,758,971.39
Améliorations publiques—Entretien.....	370,190.41	293,874.98
Accidents aux personnes.....	370,295.76	515,272.59
Assurance.....	24,666.53	20,017.20
Impressions et papeterie.....	66,657.97	59,994.41
Autres frais.....	39,742.94	37,349.52
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Débit.....	794,153.26	838,314.80
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Crédit.....	1,797,321.52	1,570,372.58
Droits de passage.....	68,484.40	51,366.39
Services de protection.....	190,650.95	497,466.00
	<u>\$ 76,503,925.59</u>	<u>\$ 67,308,429.46</u>

M. NICHOLSON: Au sujet des recettes de voyageurs, je constate que 1944 accuse une augmentation sur 1943. Le président pourrait-il fournir des renseignements additionnels à ceux qu'il a fournis ce matin, concernant le programme d'après-guerre. On parle beaucoup aux Etats-Unis d'accélérer les services et de faire usage de nouveau matériel pour les chemins de fer. Etant donné que les services de transport sont appelés à donner lieu à beaucoup de concurrence, M. Vaughan pourrait-il dire quelques mots à ce sujet ?

M. VAUGHAN: Nous avons constitué, il y a quelque temps déjà, un comité chargé d'étudier les questions que vous avez mentionnées: les mérites des convois aérodynamiques, le matériel Diesel par opposition au matériel à vapeur; nous avons étudié soigneusement en détail chaque question susceptible d'améliorer le service et peut-être aussi de réduire les frais. Naturellement, amélioration du matériel ne veut pas toujours dire réduction des frais. Nous étudions toutes ces questions. Nous nous rendons compte que plus que jamais nous aurons à subir une forte concurrence de la part des transports par terre, par mer et par air. Nous étudions les dispositions à prendre pour faire face à cette concurrence.

M. NICHOLSON: Jusqu'où va votre programme et quand comptez-vous avoir votre nouveau matériel ?

M. VAUGHAN: Nous recevons de temps à autre des rapports à ce sujet. Il nous faut considérer soigneusement le point de vue économique de chaque question, car il ne faut pas s'emballer et dépenser de fortes sommes qui ne rapportent-



ront rien. Ce sont des choses qui demandent une étude attentive. Si aux Etats-Unis, il est possible de faire circuler avec profit des trains aérodynamiques entre deux centres à population dense, il y a cependant bien peu d'endroits de ce genre au Canada et il serait bien difficile d'y faire circuler de tels trains avec profit. Quoiqu'il en soit, nous sommes décidés à avoir un chemin de fer moderne et nous avons en vue une foule de choses dont nous ne voulons pas trop parler tant que nos plans ne seront pas plus mûris.

M. NICHOLSON: On est généralement d'avis, dans l'Ouest, que si les chemins de fer fournissaient un meilleur service, ils pourraient ainsi obtenir leur part d'affaires. Sur les embranchements de l'Ouest il y a tellement de marchandises à transporter qu'à moins d'accélérer le service ferroviaire, les camions auront plus que leur part dès que les nouveaux camions-automobiles seront disponibles.

M. WALTON: Si nous ne nous hâtons pas, les camions L.C.L. transporteront tout.

M. REID: Pouvez-vous expliquer l'apparente réduction des recettes provenant du service des wagons-restaurants et buffets — cela se trouve à la page 15 ?

M. WALTON: Je peux vous répondre, monsieur Reid. Pour 1944, il y a une diminution des recettes sur 1943 pour le service des wagons-restaurants et buffets et suivant nos renseignements, cela provient du fait qu'un plus petit nombre de repas ont été servis aux membres des forces armées. En 1944, un plus petit nombre de ceux-ci ont voyagé et moins de repas leur ont été servis qu'en 1943. Comme vous le remarquerez, moins de militaires se rendaient outre-mer et le mouvement de retour au pays n'avait pas encore commencé. Ce qui revient à dire qu'en 1944 on a servi moins de repas aux membres des forces armées qu'en 1943.

M. EMMERSON: Les frais d'entretien n'ont-ils pas augmenté ?

M. WALTON: Il n'est pas un seul service auquel vous vous reportiez dont les frais d'exploitation n'aient pas augmenté.

M. HAZEN: Au sujet du transport des voyageurs, à qui accorde-t-on des permis.

M. VAUGHAN: Le Greffier de la Chambre des communes émet des cartes d'identité aux députés.

M. HAZEN: Sous le régime de la Loi des chemins de fer.

M. VAUGHAN: La Commission des transports a des règles et règlements qui prescrivent à qui les permis peuvent être accordés. En conséquence, les permis ne peuvent être émis qu'en conformité de ces règles et règlements. S'il existe un doute au sujet d'une personne qui pourrait avoir droit à un permis — si, par exemple, un haut personnage visite notre pays et que notre chemin de fer ou tout autre chemin de fer désire le faire voyager gratuitement pour une raison particulière — il nous faut nous adresser à la Commission des transports pour se faire autoriser à lui émettre un permis.

M. HAZEN: Les employés de l'Etat ont-ils des permis ?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. HAZEN: Aucun ?

M. VAUGHAN: Seul le ministère des chemins de fer.

M. EMMERSON: Le ministère des Transports.

M. VAUGHAN: Oui, certains employés du ministère des Transports; ceux qui sont appelés à voyager.

M. EMMERSON: Donnez-vous des permis aux journalistes ?

M. VAUGHAN: Dans certains cas.

M. EMMERSON: Tout comme le fait le Pacifique Canadien ?



M. VAUGHAN: M. Thompson pourrait probablement nous renseigner à ce sujet.

M. WALTER THOMPSON: Vous demandez si des permis sont accordés aux journalistes?

M. EMMERSON: Oui.

M. THOMPSON: Si ma mémoire ne me fait pas défaut, la Loi des chemins décrète qu'il est contraire à la loi pour tout chemin de fer d'émettre un permis à toute autre personne que les suivantes: Les sénateurs, les députés et les journalistes. Ils sont mentionnés dans la Loi des chemins de fer. Certains permis sont accordés aux journalistes sous la stricte surveillance de la Commission des transports; mais une déclaration doit être envoyée à la Commission pour chaque permis, donnant les raisons de son émission et un contrôle étroit est exercé. Ceci est fait conformément à l'autorité conférée par la loi adoptée par le Parlement; l'émission de ces permis est gardée dans certaines limites tant par les journaux et les chemins de fer que par la Commission des transports.

M. REID: N'est-il pas vrai que ce qu'on appelle permis pour les députés et les sénateurs est, en droit, une demande adressée aux compagnies ferroviaires en vue du transport des députés et des sénateurs, afin d'établir une différence avec les permis des employés de chemin de fer ou d'autres personnes? Je me souviens qu'il y a deux ans, ma jeune fille m'a accompagné pour poursuivre ses études et que les autorités ont refusé de lui donner un lit sous prétexte qu'elle voyageait avec un permis. Je prétends qu'il ne s'agissait pas véritablement d'un permis mais bien d'une exigence de la loi, d'une demande adressée à la compagnie de transporter un député et sa famille. Comme vous le savez, ceci a été fait en vue d'empêcher l'envoi de cadeaux aux députés.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que la famille soit comprise.

M. REID: Une personne agée de moins de 21 ans qui est à votre charge. Tout député ou tout sénateur qui a un membre de sa famille—

M. HAZEN: Je ne crois pas que la loi en fasse mention.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici l'article. C'est l'article 346. Il a trait aux sénateurs et aux députés. Je ne pense pas que la famille y ait droit sous le régime de la loi.

M. HAZEN: La loi ne dit-elle pas "sur présentation de cartes"? Cela ne s'appelle-t-il pas billet de faveur?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact. Voulez-vous que je lise l'article?

M. REID: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien. L'article 346 se lit comme suit:

Les membres du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, avec leurs bagages, et les membres de la Commission, et tels fonctionnaires et membres du personnel de la Commission que cette dernière indique, avec leurs bagages et les objets nécessaires à leurs travaux, ont droit à la circulation gratuite sur tous les trains de la compagnie, sur présentation de cartes, certifiant leur qualité ou leur droit, qui leur sont remises par le greffier du Sénat ou celui de la Chambre des Communes, ou par le secrétaire de la Commission, selon le cas; la compagnie doit également, quand elle en est requise, remorquer gratuitement un wagon affecté à l'usage de la Commission.

L'article 347 déclare que subordonnément aux dispositions de certains articles précédents, aucune compagnie ne doit émettre ou donner un billet de faveur ou un permis de circulation gratuite, à moins d'y avoir été autorisée spécifiquement.



M. EMMERSON: Le chemin de fer émet aussi des billets de circulation gratuite aux membres des législatures.

M. HAZEN: Dans les limites de la province.

M. EMMERSON: Dans les limites de la province, c'est exact. Le parcours est limité.

M. VAUGHAN: Oui, dans les limites de la province seulement.

M. SHAW: Les billets des députés provinciaux sont-ils émis à titre gracieux?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions se rapportant aux recettes d'exploitation?

M. HAZEN: Monsieur le président, dans le rapport de M. Vaughan adressé au ministre, page 9, il est dit que le revenu global des hôtels pour l'année est de \$5,639,000. Pourrait-il nous dire quel est le total des frais pour l'année 1944?

M. VAUGHAN: Un membre du Comité nous a demandé de déposer un état des recettes et des dépenses des hôtels, ce que nous allons faire. Vous y trouverez le renseignement que vous demandez.

M. NICHOLSON: Au sujet des recettes d'exploitation, M. Vaughan pourrait-il nous dire quel est le programme concernant les wagons-lits? Au cours des cinq prochaines années, la demande de lits sera-t-elle aussi forte qu'au cours des cinq dernières? Le cas échéant, que comptez-vous faire pour y répondre?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que la demande soit aussi forte et nous serons en mesure d'avoir sur les lignes régulières plus de wagons-lits que nous n'en avons maintenant. D'ici six mois ou un an, je pense que nous aurons suffisamment de wagons-lits pour répondre à toutes les demandes.

M. NICHOLSON: Je suis porté à croire qu'au cours des quatre ou cinq dernières années, un très grand nombre de personnes ont utilisé les services des wagons-lits, chose qu'elles ne faisaient pas antérieurement, et suivant moi, la demande sera très forte. Etant donné que nous avons un service transcontinental, je crois qu'il faudra un plus grand nombre de wagons-lits qu'actuellement. Avez-vous un programme à cet égard?

M. VAUGHAN: Nous préparons un programme en vue de nouveaux wagons-lits. Les plans et devis sont en voie de préparation.

M. NICHOLSON: Pourriez-vous nous en faire connaître le nombre?

M. VAUGHAN: Il n'y a rien de définitif, mais le nombre sera assez considérable. Nous ne tenons pas à commander trop de matériel, tant que nous ne saurons pas comment les choses vont s'équilibrer et que le transport des troupes ne sera pas terminé. Un grand nombre de wagons-lits utilisés actuellement pour les troupes pourront être mis à la disposition du public.

M. NICHOLSON: A mon sens, une compagnie de l'importance des chemins de fer Nationaux devrait donner l'exemple en fournissant de l'emploi au cours des prochaines années. La construction d'un tel matériel serait un genre d'entreprise légitime pour l'utilisation des matériaux et de la main-d'œuvre.

M. VAUGHAN: Nous avons en vue un volume assez considérable de matériel roulant pour voyageurs et nous espérons pouvoir placer les commandes bientôt.

L'hon. M. CHEVRIER: La construction d'une certaine quantité de ce matériel est déjà commencée.

M. LACROIX: Avez-vous l'intention de vous lancer dans l'exploitation d'un service d'autobus sur une haute échelle?

M. VAUGHAN: Nous avons naturellement quelques autobus et nous sommes à faire un relevé des routes pour décider s'il conviendrait de mettre des autobus en service sur d'autres routes. Nous n'avons pas l'intention de faire la concurrence



sur les routes où sont déjà établis des services qui sont satisfaisants, d'ailleurs un grand nombre de routes sont bien purvues d'autobus exploités par des compagnies bien établies.

M. LACROIX: Je comprends; cela veut dire concurrence pour votre compagnie.

L'hon. M. CHEVRIER: Certainement.

M. HARKNESS: Au tableau des recettes d'exploitation, je relève "élévateurs à grain", \$539,000, puis, sous frais d'exploitation, une somme de \$49,880 et à divers, \$287,000. Pourquoi deux postes aux frais d'exploitation?

M. VAUGHAN: M. Cooper pourrait, je crois, vous en fournir la raison.

M. HARKNESS: Quel est l'historique de ces élévateurs à grain.

M. COOPER: Nous avons un élévateur à Tiffin, un autre à Portland et un troisième à St. John; ce sont les seuls détails que je puisse vous donner.

M. HARKNESS: Je ne comprends pas pourquoi les frais d'exploitation figurent sous deux postes; une partie sous "entretien de la voie et des constructions" et l'autre, sous "divers"?

M. COOPER: Le poste qui figure sous entretien représente l'entretien de l'immeuble, tandis qu'à l'autre poste, il s'agit des frais d'exploitation; c'est la même manière de procéder que pour le chemin de fer, sous entretien de la voie, figure le coût d'entretien des voies et des bâtiments, et sous transport, se trouve ce qu'on appelle les frais d'exploitation, les frais d'exploitation des trains.

M. HARKNESS: Le total indique un surplus de \$200,000. Est-ce normal?

M. COOPER: A mon sens, c'est mieux que normal. A St. John, les recettes ont été de \$34,000 et les dépenses de \$50,000, donc un déficit de \$16,000. Pour l'élévateur de Portland, les recettes se sont chiffrées à \$107,000 et les dépenses, à \$193,000 par conséquent un déficit de \$86,000. En ce qui concerne l'élévateur de Tiffin — c'est-à-dire à Midland — les recettes s'établirent à \$397,000 et les dépenses à \$106,000 laissant donc un surplus net de \$291,000. Les trois élévateurs réunis accusent un surplus de \$188,000. C'est une recette par opposition aux frais d'entretien et d'exploitation.

M. HARKNESS: Cela comprend, je suppose, la dépréciation des élévateurs?

M. COOPER: Non, monsieur. Nous ne calculons pas la dépréciation de cette propriété.

M. REID: Pourquoi deux postes différents pour les élévateurs à grain, à la page 15, sous la rubrique que nous sommes à étudier?

M. HARKNESS: M. Cooper vient de répondre à cette question.

M. REID: Je m'excuse.

M. COOPER: Le premier poste, sous la rubrique entretien, comprend l'entretien de l'immeuble, et le second poste, les frais d'exploitation de l'élévateur.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs, concernant les frais d'exploitation?

M. HARKNESS: J'aurais une autre question à poser au sujet de ces élévateurs. Les taux exigés sont ceux établis, je suppose, par la Commission des grains et la Commission chargée de fixer les taux et ainsi de suite.

M. VAUGHAN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Pouvons nous maintenant passer aux frais d'exploitation, "entretien du matériel, circulation, transport"?

Des VOIX: Oui.



## FRAIS D'EXPLOITATION—(Suite)

## Entretien du matériel

	1944	1943
Surintendance.....	\$ 1,631,670.35	\$ 1,380,610.64
Machines d'atelier.....	1,994,656.93	1,405,443.40
Machines d'usines génératrices.....	108,904.48	65,296.35
Retraits de machinerie.....	89,900.85	280,173.62
Dépréciation de machinerie—Lignes aux Etats-Unis.....	65,993.10	64,968.69
Démantèlement de machines réformées.....	2,849.50	6,017.31
Locomotives à vapeur—Réparations.....	23,100,702.73	20,520,105.61
Autres locomotives—Réparations.....	300,952.75	187,668.43
Wagons à marchandises—Réparations.....	16,673,746.56	14,406,357.85
Voitures de voyageurs—Réparations.....	9,126,776.80	7,960,260.28
Matériel flottant—Réparations.....	437,205.04	400,698.33
Matériel de service—Réparations.....	2,172,248.56	1,873,455.01
Matériel des messageries—Réparations.....	188,324.36	144,423.02
Matériel divers—Réparations.....	167,614.95	116,630.53
Matériel divers—Retraits.....	6,923.44	2,719.28
Démantèlement de matériel réformé.....	52,492.63	64,536.76
Matériel—Dépréciation.....	19,853,984.95	19,829,613.32
Matériel de messageries—Dépréciation.....	160,026.91	156,206.50
Accidents aux personnes.....	510,255.63	433,855.00
Assurances.....	21,570.70	19,028.25
Impressions et papeterie.....	53,460.21	47,004.37
Autres frais.....	11,032.95	11,949.24
Entretien du matériel utilisé en commun—Débit.....	209,053.73	207,565.49
Entretien du matériel utilisé en commun—Crédit.....	225,055.56	218,056.55
Entretien différé—Equipement.....	3,500,000.00	3,000,000.00
	<u>\$ 80,215,292.75</u>	<u>\$ 72,366,530.73</u>

## Circulation

Surintendance.....	\$ 2,210,788.63	\$ 1,972,998.40
Agences extérieures.....	2,829,028.45	2,624,847.08
Publicité.....	331,246.72	381,445.84
Associations de circulation.....	122,579.63	105,822.89
Impressions et papeterie.....	262,000.71	291,048.74
Autres frais.....	233.44	17.52
Bureau industriel.....	111,648.49	95,089.70
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....	191,167.45	175,810.04
	<u>\$ 6,058,693.52</u>	<u>\$ 5,647,080.21</u>

## Transport

Surintendance.....	\$ 4,009,532.29	\$ 3,510,848.32
Ordonnance des trains.....	2,266,139.69	2,034,611.77
Personnel des stations.....	24,540,076.41	21,028,176.95
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestaries.....	108,434.83	90,708.24
Fournitures et frais des stations.....	1,812,688.60	1,600,008.13
Chefs et commis de gares.....	4,713,325.42	4,141,427.14
Conducteurs et serre-freins des gares.....	8,493,169.31	7,869,756.38
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	881,830.24	789,635.34
Conducteurs de locomotives des gares.....	5,385,722.59	5,145,431.14
Wattman des gares.....	628,486.59	430,985.09
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	6,643,950.27	6,297,106.30
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite.....	16,571.72	9,632.05
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	98,296.02	101,380.03
Eau pour locomotives de manœuvre.....	209,572.15	198,213.39
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre.....	80,098.41	80,672.60
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....	53,522.20	49,464.72
Frais des remises à locomotives—Gares.....	2,075,708.61	1,771,962.44
Fournitures et frais de gares.....	183,169.35	166,628.40
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit.....	1,771,465.75	1,558,270.73
Exploitation en commun des gares et terminus—Crédit.....	2,056,723.75	1,965,670.87
Mécaniciens des trains.....	15,723,643.52	14,612,370.91
Wattmen des trains.....	122,442.39	114,602.84
Combustible pour locomotives des trains.....	36,685,000.61	33,447,645.27
Force motrice pour trains—Produite.....	12,686.19	17,916.08
Force motrice pour trains—Achetée.....	44,177.83	58,537.43
Eau pour locomotives des trains.....	1,352,320.18	1,279,597.99
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	566,191.83	540,069.96
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	309,738.45	284,984.01
	<u>\$ 116,731,237.70</u>	<u>\$ 105,264,972.78</u>

A reporter.....



FRAIS D'EXPLOITATION—(Suite)		1944	1943
<i>Transport—(Suite)</i>			
Report.....		\$116,731,237.70	\$105,264,972.78
Frais des remises à locomotives des trains.....		5,949,232.39	5,152,917.65
Employés des trains.....		18,061,650.85	16,250,269.83
Fournitures et frais des trains.....		10,987,421.68	9,839,359.66
Exploitation des wagons-lits.....		2,003,564.87	1,762,137.90
Manœuvre des signaux et enclenchements.....		582,601.02	519,634.20
Protection des passages à niveau.....		854,335.45	764,211.32
Exploitation des ponts mobiles.....		132,389.16	121,717.82
Exploitation des télégraphes et téléphones.....		436,578.56	389,983.62
Télégraphes commerciaux.....		5,371,875.16	4,721,131.28
Exploitation du matériel flottant.....		1,245,491.30	1,152,710.36
Service des messageries.....		9,415,564.85	7,742,672.35
Impressions et papeterie.....		698,296.38	650,390.99
Autres frais.....		1,244,142.92	1,139,639.79
Exploitation en commun des voies et propriétés—Débit.....		833,207.47	743,402.61
Exploitation en commun des voies et propriétés—Crédit.....		482,333.47	492,321.95
Assurance.....		14,366.29	11,645.86
Déblayage des accidents.....		481,578.18	556,223.80
Dommmages à la propriété.....		119,443.07	68,201.67
Dommmages aux bestiaux sur l'emprise.....		76,521.27	76,953.33
Pertes et dommmages—Marchandises.....		1,772,776.52	1,412,664.81
Pertes et dommmages—Bagages.....		20,115.25	13,682.08
Accidents aux personnes.....		1,340,642.16	1,615,246.55
		<u>\$177,889,699.03</u>	<u>\$159,477,448.33</u>
<i>Divers</i>			
Services des wagons-restaurants et buffets.....		\$ 5,325,339.60	\$ 4,897,656.95
Restaurants.....		272,580.27	138,501.21
Elévateurs à grain.....		287,379.59	305,397.73
Autres exploitations.....		37,078.91	38,860.86
		<u>\$ 5,922,378.37</u>	<u>\$ 5,380,416.75</u>
<i>Généraux</i>			
Appointements et frais du haut personnel.....		\$ 502,657.22	\$ 473,179.16
Appointements et frais du personnel subalterne.....		6,590,951.86	5,607,560.78
Fournitures et frais du bureau-chef.....		300,660.92	292,898.58
Contentieux.....		392,428.05	339,984.73
Service des secours.....		27,500.00	27,500.00
Pensions.....		7,641,801.74	7,083,929.75
Impressions et papeterie.....		235,468.17	203,924.51
Frais d'évaluation.....		15,793.89	14,237.01
Autres frais.....		211,902.55	222,827.27
Propriétés en commun, générales—Débit.....		49,294.41	40,909.03
Propriétés en commun, générales—Crédit.....		11,404.54	11,186.80
		<u>\$ 15,957,054.27</u>	<u>\$ 14,295,764.02</u>

M. REID: Qu'entendez-vous par force motrice pour trains — achetée, les deux comptes qui figurent à la page 16? Qu'est-ce que cela signifie?

Le PRÉSIDENT: Quelle est la question?

M. REID: Qu'entend-on par force motrice pour trains — achetée, les deux comptes.

Le PRÉSIDENT: Cela se trouve sous la rubrique transport, près du bas de la page.

M. WALTON: Il y a deux comptes. Force motrice pour trains — produite et force motrice pour trains — achetée. Le premier représente la force motrice que nous produisons et le deuxième, la force motrice que nous achetons. Ainsi, à Montréal, on utilise des locomotives électriques pour lesquelles on doit acheter la force motrice de la commission d'énergie électrique.

M. VAUGHAN: De la Commission hydroélectrique du Québec.

M. WALTON: Oui.



M. NICHOLSON: A-t-on pris des dispositions en vue de l'amélioration des fourgons de convois de marchandises? Une grande partie des équipages des trains passent leur vie dans les fourgons. Il me semble que l'installation de l'électricité dans ces fourgons, pour donner plus de confort aux équipages, serait une dépense fort raisonnable.

M. VAUGHAN: Nous améliorons continuellement les fourgons. Il y a presque toujours dans nos usines des fourgons auxquels on apporte des modifications. Récemment nous avons entrepris l'installation de lumières spéciales.

M. WALTON: C'est ce que nous faisons présentement.

M. NICHOLSON: S'agit-il de lumières électriques?

M. VAUGHAN: Non.

M. NICHOLSON: Quel serait le coût d'installation de l'électricité dans les fourgons? Presque toutes les voitures de voyageurs sont munies d'électricité?

M. WALTON: Les frais en seraient élevés. Je ne m'aventurerais pas à mentionner un montant, à dire ce qu'il en coûterait pour installer la lumière électrique dans tous les fourgons.

M. MAYBANK: Il existe d'autres choses plus pressantes. Je crois que chaque fourgon devrait être muni de tables recouvertes d'un feutre vert, de jetons et de bonnes cartes.

M. NICHOLSON: Bon nombre d'employés de chemin de fer, surtout dans l'Ouest passent leur fin de semaine dans les fourgons. De fait, ils y passent une bonne partie de leur existence. A mon sens, étant donné leur bonne situation financière, les chemins de fer pourraient contribuer à relever le moral de leurs employés en rendant les fourgons plus confortables.

M. VAUGHAN: Nous avons, de temps à autre, des conférences avec les têtes dirigeantes des divers groupes d'employés, y compris la Fraternité des conducteurs et des serre-freins, et, périodiquement, on nous présente des mémoires concernant l'amélioration des fourgons. Autant qu'il est possible, nous faisons droit à leurs demandes. Jusqu'à date on ne nous a pas encore demandé l'installation de la lumière électrique. A mon avis, cela ne serait pas pratique, car il nous faudrait, à travers tout le pays, des machines pour charger les accumulateurs. Je ne crois pas que cela soit pratique. Suivant moi, les nouvelles lumières que nous installons sont pratiques et, en général, les fourgons ont été améliorés.

M. NICHOLSON: Les fourgons dont je veux parler ont encore les lampes à pétrole de l'ancien modèle. Les conducteurs ont certains rapports à préparer, travail qu'ils font habituellement au cours de la nuit. En outre, ces lampes sont un danger d'incendie.

M. VAUGHAN: A la demande des employés, nous sommes à faire l'essai de nouvelles lampes.

M. EMMERSON: Qui a choisi la couleur des nouveaux fourgons?

M. VAUGHAN: Les employés aiment la nouvelle couleur, car ils peuvent voir facilement l'arrière-train. Réellement, c'est une mesure de sûreté.

M. REID: Au chapitre colonisation, agriculture et ressources naturelles, je note une augmentation de \$190,000. En quoi consiste le travail de ce service?

M. VAUGHAN: Notre service de colonisation et d'agriculture est assez considérable et il embrasse de nombreuses activités. Il voit continuellement à l'établissement de nouveaux colons dans les diverses provinces, il fournit la main-d'œuvre aux entreprises forestières et pour les fermes. Nous faisons toujours venir des colons d'Angleterre, en moins grand nombre cependant ces années dernières. Chaque mois, il arrive au pays des centaines de colons venant d'Angleterre. Il faut les placer et en prendre soin. Avant la guerre, nous en avons fait venir un certain nombre que nous avons établis dans votre province. C'était



de bons colons hollandais et suisses. Nous avons un bureau à Londres et dans les principaux centres au pays. Nous travaillons en collaboration avec les divers ministères des gouvernements fédéral et provinciaux. Nos employés s'occupent sans cesse d'améliorer la qualité du matériel et des produits.

M. MUTCH: Ce service a-t-il un représentant aux Etats-Unis actuellement ?

M. VAUGHAN: Oui, je crois que nous en avons un à St-Paul ou à Minneapolis. Si je ne fais pas erreur, c'est à Minneapolis.

M. MUTCH: Minneapolis, oui.

M. PICARD: Lorsqu'il a été question, ce matin, des immeubles, des gares et de l'entretien, je désirais avoir plus de détails. Sous la rubrique gares et bureaux, je relève une augmentation de \$500,000 sur l'année 1943. Croyez-vous qu'en 1945 vous aurez plus d'argent disponible pour l'entretien des gares ?

M. VAUGHAN: Nous espérons avoir plus de main-d'œuvre et de matériaux pour nous permettre d'améliorer, en 1946, certaines de nos gares.

M. PICARD: Est-ce que l'éclairage électrique des gares fait partie du programme de la compagnie ?

M. VAUGHAN: Lorsque la lumière électrique est disponible et que cela peut se faire économiquement, nous l'utilisons.

M. PICARD: J'ai en vue le cas d'un chef de gare qui a fait installer l'électricité dans son logement. Des demandes ont été adressées par la municipalité et le conseil local pour que la compagnie en fasse l'installation dans la gare même. Le chef de gare paye l'énergie qu'il utilise. Au moyen d'une petite extension et à peu de frais, il serait possible d'éclairer la gare à l'électricité. Cependant, la compagnie trouve le coût trop élevé.

M. VAUGHAN: Monsieur Picard, si vous voulez bien me faire connaître le nom de l'endroit, je verrai ce qu'on peut faire.

M. PICARD: Cette gare dessert un certain nombre de villages où se trouvent un orphelinat et un hospice. Près de 2,000 personnes dans trois localités utilisent cette gare et surtout en hiver, à la descente du train sur le quai, ce dernier peut être glissant, et il y a très peu de lumière. Grâce à une toute petite extension, le quai pourrait être fort bien éclairé.

M. VAUGHAN: Il peut se faire qu'aucune recommandation ne nous ait été adressée. Notre surintendant de ce district doit être fort économe.

M. PICARD. Je le crois. Ne serait-il pas possible de faire davantage en matière d'installations hygiéniques dans les gares, cabinets d'aisance, par exemple. J'ai encore un cas que j'ai déjà discuté. J'ai reçu une réponse, une fort belle lettre, je reçois toujours de très belles lettres du président, lettres fort courtoises. Toutefois la compagnie a conclu qu'il serait trop dispendieux de fournir des installations hygiéniques à cette gare. Je ne veux pas dire qu'à cet endroit les trains sont souvent en retard, mais par suite du mouvement des troupes il arrive quelquefois, même en temps de paix, que le public doit séjourner dans la gare pendant assez longtemps, et il n'y a pas d'installations hygiéniques. La maison voisine de la gare renferme de telles installations et son propriétaire n'est pas très riche cependant. J'ai reçu une lettre dans laquelle on me dit qu'il est très difficile de se procurer des installations durant la guerre.

M. VAUGHAN: Nous améliorons sans cesse nos gares et nous installons des cabinets dans un grand nombre d'endroits. Je ne connais pas celui dont vous parlez. Si vous vouliez bien m'en fournir le nom, je verrai ce qui pourra être fait.

M. PICARD: J'ai un autre point. Il y a une autre gare dont le chauffage est fort dispendieux pour la compagnie. Elle se compose de deux salles publiques, une pour les hommes et l'autre pour les dames et au centre, se trouve le bureau du télégraphiste. Dans chaque salle se trouve un très gros poêle. Il en résulte que le télégraphiste gèle tandis que le public a trop chaud. Cependant, dans la



chambre d'arrière de son logement, le chef de gare a installé une fournaise à ses propres frais. Le surintendant refuse la permission de chauffer la gare au moyen du système du chef de gare. Je sais fort bien que les conditions du temps de guerre sont difficiles et je voudrais savoir, maintenant que nous entrons dans une nouvelle ère, si on peut espérer qu'on remédiera à ces états de choses ?

M. VAUGHAN: Si les faits sont portés à notre connaissance, si on nous fournit le nom des endroits, je me ferai un plaisir de faire étudier chaque cas en particulier.

M. PICARD: Il se peut que les surintendants soient limités par un budget de dépenses et qu'ils tiennent à démontrer qu'ils sont de bons administrateurs. Pour cette raison, ils ne tiennent pas à assumer des dépenses additionnelles.

M. VAUGHAN: Ils sont peut-être d'avis que le public tient trop à avoir ses aises.

M. PICARD: Serait-ce trop demander que d'installer des cabinets d'aisance et la lumière électrique.

M. NICHOLSON: Avant d'en finir avec les frais d'exploitation, les représentants du chemin de fer pourraient-ils nous donner une estimation du coût de l'opération d'un train de voyageurs sur un parcours de 100 milles, par exemple. J'ai échangé de la correspondance au sujet du prolongement du service de Yorkton à Flin-Flon. Le directeur du transit m'a fait savoir que la compagnie tenait à ménager son matériel. Quel serait le coût pour un parcours de cent milles ?

M. VAUGHAN: Chaque cas particulier doit être étudié séparément. Par exemple le prix du combustible varie à chaque endroit. Il faut tenir compte ensuite du coût du déchargement du charbon sur les quais alors que le combustible est placé dans la locomotive. Une foule de choses entrent en ligne de compte. Je ne pense pas que ce cas particulier m'ait été signalé. M'a-t-il été signalé, monsieur Walton ?

M. WALTON: Non.

M. NICHOLSON: Le matériel doit rester à Yorkton du samedi jusqu'au lundi matin. Je sais que ce matériel pourrait être utilisé et d'ailleurs le voyage le plus rémunérateur serait celui de fin de semaine.

M. VAUGHAN: Il faut aussi tenir compte des horaires. Quoiqu'il en soit, nous allons nous occuper de ce cas.

M. WALTON: S'agit-il d'un service qui existait antérieurement mais qui a été aboli par une ordonnance du régisseur du transport ?

M. NICHOLSON: Ce service a commencé d'être exploité au début de la guerre et on m'a dit qu'il était lucratif. La difficulté est qu'il n'y avait que deux trains par semaine, et il y eu beaucoup de pourparlers en vue d'augmenter la fréquence du service. On a donné pour réponse que le matériel s'userait beaucoup plus vite en temps de guerre. Je me demande combien plus de recettes il vous faudrait avoir pour un parcours de cent milles ?

M. WALTON: Je ne pourrais pas vous donner de réponse satisfaisante dans le moment. Je vais me renseigner et je vous le ferai savoir.

M. REID: Je tiendrais à savoir pourquoi le grand terminus des chemins de fer Nationaux du Canada en Colombie-Britannique, Port Mann, a été négligé depuis plusieurs années ?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il ait été négligé.

M. REID: J'ai reçu deux délégations composées d'ouvriers des ateliers qui m'ont exposé la situation grave qui existe; ils se sont plaints du fait qu'on avait négligé de prendre soin de la machinerie au point qu'elle est devenue désuète et qu'une grande partie du travail qui était fait dans ces ateliers est maintenant effectué à Winnipeg. J'ai reçu ces délégations cette année. Les membres de la délégation faisaient partie des unions ouvrières et ils m'ont dit que la machinerie avait quitté les ateliers.



M. VAUGHAN: Dites-vous que la machinerie a été enlevée des ateliers ?

M. REID: Le travail ne s'effectue plus à cet endroit vu que la machinerie ou le matériel est devenu désuet et qu'il n'a pas été modernisé.

M. VAUGHAN: Je ne pense pas que ce soit la raison pour laquelle le travail n'est plus exécuté à cet endroit, mais bien parce qu'en le faisant exécuter à un autre endroit c'est plus économique. C'est la véritable raison.

M. REID: On a dit que le travail doit être envoyé à Winnipeg et renvoyé ensuite.

M. WALTON: Autant que possible, nous nous efforçons de concentrer à des endroits stratégiques les travaux de réparations. Actuellement, un des désavantages que nous avons à subir par comparaison avec le Pacifique Canadien, c'est que nous avons plus d'ateliers de réparations que ce dernier, et, par conséquent, chaque usine additionnelle représente autant de dépenses générales qui augmentent nos frais d'exploitation. Autant que possible, nous faisons exécuter le travail aux moins d'endroits possible.

M. VAUGHAN: Quoiqu'il en soit, nous allons examiner le cas de Port Mann étant donné qu'il nous a été signalé. Nos fonctionnaires ont ordre en tout temps de pratiquer le plus possible l'économie, et ils s'efforcent de trouver les moyens d'épargner un dollar. Si nous n'agissions pas ainsi nous n'y arriverions pas. Nous allons examiner le cas et nous vous renseignerons.

M. HAZEN: Au sujet des passages souterrains, alors que la route passe sous la voie ferrée, à qui appartient-il d'y remédier, au chemin de fer, au ministère des Transports ou la municipalité intéressée ?

M. VAUGHAN: Lorsque des plaintes sont formulées sous ce rapport, elles relèvent de la Commission des transports. La Commission a un organisme chargé de faire enquête en pareil cas. Si de l'avis de cet organisme, la responsabilité incombe au chemin de fer, on communique avec lui. Je ne sais pas quel endroit vous avez en vue.

M. HAZEN: Celui dont je veux parler se trouve à Fairvale, à environ deux ou trois milles de Rothsay, dans le comté de King, au Nouveau-Brunswick. La route passe sous la voie ferrée et il y a une courbe dangereuse. Naturellement, la voie ferrée a été construite à cet endroit bien avant l'invention des véhicules-automobiles.

M. VAUGHAN: En pareil cas, le chemin de fer jouirait du droit de priorité et sa responsabilité se trouverait dégagée. Il appartiendrait à la province d'y voir, au ministère de la Voirie.

M. MAYBANK: J'ai un cas à peu près analogue. Cela démontre bien comment une question en suscite une autre. N'eût été cette question, je crois que je n'y aurais pas songé. M. Mutch et moi sommes tous deux intéressés à la même question. Il ne s'agit pas de la partie de Winnipeg qu'il représente, mais tout de même, je suis son électeur le plus distingué et je lui accorde toujours mon suffrage. C'est là où je demeure. Vous allez le savoir, monsieur Walton. L'endroit se trouve sur les confins de la ville de Winnipeg, sur la route conduisant à Emerson, qui s'appelle route de Pembina. C'est vers 1930 que vous avez construit ce souterrain; les culées permanentes sont prêtes à recevoir les voies, mais pour des raisons qu'on m'a dites temporaires, et comme c'était l'intention de construire ainsi, les voies ont été posées sur des chevalets temporaires. Les culées permanentes sont encore là, mais les voies n'ont pas été posées. Pourriez-vous nous dire ce que le chemin de fer entend faire? Que comptez-vous faire au sujet des cours et ainsi de suite s'y rapportant ?

M. WALTON: Un programme a été élaboré au sujet d'une révision et d'un agrandissement des cours à Winnipeg. Il nous semblait lors de la construction du passage inférieur de la route Pembina, qu'il serait utilisé, mais la guerre est survenue et même en dépit du trafic, nous ne l'avons pas utilisé et je me demande si nous l'utiliserons jamais.



M. MUTCH: Il n'est pas exact de dire cela, vu les travaux préliminaires qui ont été exécutés.

M. WALTON: La situation s'est grandement améliorée par suite des installations actuelles par rapport aux installations antérieures.

M. MUTCH: Le plan original était de faire disparaître Portage Junction et d'enlever les cours.

M. WALTON: C'est exact.

M. MAYBANK: Il paraît étrange d'avoir des culées permanentes et pas de voie ferrée.

M. MUTCH: C'est l'entrée principale pour les touristes au Manitoba et ce n'est pas tout. Je tiens à faire remarquer que dans son état actuel, le passage souterrain a été la cause d'une série d'accidents bien que les conditions actuelles offrent moins de dangers que précédemment lorsqu'un pilier divisait la route. Même en temps normal son état actuel est une menace pour le trafic.

M. WALTON: S'y trouve-t-il des réflecteurs ou des avertisseurs ?

M. MUTCH: On en a placé sur les îlots de béton d'environ cent verges, quoiqu'il en soit, il y a encore des gens qui font le tour et qui s'y buttent de temps en temps.

M. WALTON: En ce qui concerne les conditions à remplir par le chemin de fer, il n'y a pas de nécessité immédiate d'agir autrement. Si la route était dangereuse par notre faute, nous pourrions y remédier au moyen de meilleurs avertisseurs ou autre chose.

M. MUTCH: Pour être juste à votre égard, vous avez rendu carrossable une route qui ne l'était pas, mais la besogne n'est pas terminée. On dirait, en effet, un monument élevé à la mémoire de l'élection d'avant 1935.

M. EMMERSON: Je tiendrais à poser une question à M. Walton au sujet de sa réponse à M. Reid sur la réduction des endroits où s'effectuent les réparations. Par exemple, en 1944, vous avez transporté à Montréal quinze locomotives du plus gros modèle pour les faire réfectionner, plutôt que de faire exécuter le travail aux ateliers de Moncton. Est-ce dû au fait que par suite de la réorganisation, il y a deux ou trois ans, il existe une majoration de l'unité de prix ?

M. WALTON: Non. Ces locomotives seraient réfectionnées à Moncton si nous étions en mesure d'y effectuer le travail. Nous exécutons à Moncton tout le travail que nous pouvons. Comme nous avons besoin des locomotives, nous avons réparti les travaux entre divers ateliers. Ce n'est qu'un changement passager. Lorsqu'il se produira une diminution des travaux, comme je l'espère, si on établit une comparaison avec le temps de guerre, les travaux de réparation des locomotives seront encore exécutés à Moncton, pour le territoire qui se rattache à Moncton, mais nous n'avons pas pu suffire aux réparations par suite du grand usage que nous avons fait des locomotives depuis quelques mois.

M. VAUGHAN: Nous avons dû transférer à la région de l'Atlantique un grand nombre de locomotives additionnelles. Vous vous rappelez que depuis le début de la guerre nous avons établi un gros atelier de construction à Moncton. Cette usine travaille à plein rendement et comme M. Walton l'a déclaré, il ne s'agit que d'une mesure temporaire car en ce qui concerne les réparations de locomotives, les travaux retardent actuellement. Il a fallu s'occuper d'un si grand nombre de locomotives.

M. WALTON: Si nous pouvions obtenir un plus fort nombre d'ouvriers et si nous pouvions les placer, nous les emploierions à Moncton.

M. EMMERSON: Est-ce que vous ne pouvez pas obtenir des employés additionnels, ou que vous ne pouvez pas exécuter le travail ?

M. WALTON: Oh! non. Nous pouvons exécuter le travail.

M. VAUGHAN: Le grand problème est la main-d'œuvre.



M. PICARD: Votre compagnie a-t-elle des règles définies concernant l'engagement des nouveaux employés, serre-freins, manœuvres et ainsi de suite? Comment procédez-vous?

M. VAUGHAN: Des règles et des conditions d'engagement bien définies ont été établies. Elles sont les mêmes pour tout le réseau.

M. PICARD: J'ai en vue, par exemple, le cas d'un ancien combattant qui est de retour au pays après trois années de guerre avec le régiment South Saskatchewan. Il habite Québec, mais il était dans l'Ouest lorsqu'il s'est enrôlé. Il a essayé d'obtenir un emploi dans votre compagnie, mais on lui a répondu qu'il n'y avait pas de vacance bien qu'il soit compétent. On lui a fait subir un examen et on lui a dit: "Oui, vous êtes compétent, mais nous n'avons pas d'emploi." Trois mois plus tard, votre compagnie embauchait trois autres hommes, anciens combattants également, qui avaient fait leur demande bien après l'autre ancien combattant. Cependant, il n'existait pas d'emploi lorsque le premier s'est présenté mais il y en avait pour les trois autres. J'ai dit: "Vous devriez avoir une liste de réserve et appeler les hommes du district suivant la date de leur demande. S'ils ont la compétence voulue, ils devraient être appelés selon la date de leur demande".

M. VAUGHAN: C'est la ligne de conduite que nous suivons habituellement. Il se peut que les trois hommes qui ont été engagés les premiers aient été à notre emploi antérieurement.

M. PICARD: Non. S'il en avait été ainsi, il n'y aurait pas eu de plainte, mais c'était la première fois qu'ils entraient à l'emploi de la compagnie. La seule réponse que j'ai pu avoir c'est qu'il n'y avait pas d'emploi lorsque le premier s'est présenté mais qu'il y en avait lorsque les trois ont fait leur demande. J'ai répondu: "C'est de l'enfantillage. Le service civil ou toute autre compagnie a une liste de réserve, et si un homme fait une demande et il est jugé compétent, on l'appelle à son tour." On m'a déclaré qu'il n'y avait pas de règles fixes.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il existe une telle liste. Nous recevons tant de demandes sur tout notre réseau. Si un homme se présente aujourd'hui pour demander un emploi et il n'y a pas de vacance, nous prenons note de son nom. Celui qui se présente alors qu'il se produit une vacance est celui qui obtient l'emploi, règle générale.

M. WALTON: Très souvent ces gens ne restent pas en communication avec nous. Ils font leur demande et quelques jours plus tard, si nous avons besoin d'hommes, ils ne sont pas disponibles immédiatement.

M. PICARD: En ce qui concerne le cas que j'ai mentionné, l'homme venait d'être réformé et le ministère des Affaires des anciens combattants s'occupait encore de lui. Il a laissé son nom et adresse. Il demeurait près de Lévis lorsqu'il a adressé sa demande. Il aurait pu voyager par le train des chemins de fer Nationaux du Canada et se rendre à son travail en moins de vingt minutes, mais non, il a été mis de côté.

M. WALTON: S'il en a été comme vous le dites, le cas a été mal traité. En général, nous faisons en sorte de donner la préférence suivant les demandes.

M. BELZILE: Ne leur faut-il pas s'enregistrer au Service sélectif de leur localité en premier lieu?

M. WALTON: Oui, mais cela ne présente aucune difficulté. Ils sont disponibles ou ils ne le sont pas.

M. PICARD: Avant de s'adresser à la compagnie, il lui faut obtenir du Service sélectif, un permis de recherche d'emploi.

M. WALTON: Suivant ce que vous avez dit, je suppose que c'est ce qu'il a fait.

M. PICARD: Oui. Lorsque cet homme s'est présenté, il a fait savoir qu'il était ancien combattant ayant servi trois ans outre-mer. On lui a dit "Nous n'avons pas besoin de vous dans le moment." Trois semaines plus tard, la com-



pagnie engageait trois hommes alors que le premier ne se trouvait qu'à vingt minutes de là. J'ai demandé pourquoi on avait agi ainsi et on m'a répondu: "Nous n'avons pas de liste de réserve."

M. WALTON: Habituellement nous accordons la préférence aux cas semblables à celui que vous venez de mentionner. Il se peut qu'alors nous ayons fait fausse route.

M. PICARD: Ce à quoi je tiens surtout c'est qu'on établisse des listes de réserve. Je ne veux pas dire, pour ceux qui ne sont pas des anciens combattants, mais ceux qui le sont, devraient être engagés suivant la date de leur demande.

M. REID: Je reviens à une question qui a trait à la page 17, au service des wagons-restaurants et buffets. Je note que les frais d'exploitation dépassent de beaucoup \$5,000,000; si on compare cette somme aux recettes, il en résulte, pour l'an dernier, un déficit de \$854,768. C'est une perte assez considérable; si les chiffres sont exacts, cela représente 20 cents par repas.

M. WALTON: Probablement tous les chemins de fer ont eu à subir la même perte.

M. VAUGHAN: A mon avis, aucun chemin de fer du continent ne réalise de bénéfices au moyen de son service de wagons-restaurants. Il est admis que plus le nombre des repas est considérable plus forte est la perte.

M. REID: C'est un fait remarquable.

M. VAUGHAN: C'est pourtant la situation en ce qui concerne le service des wagons-restaurants.

M. MAYBANK: Et vous ne faites pas tout payer, n'est-ce pas? Votre service de comptabilité est privilégié.

M. REID: Quel est le prix payé par l'Etat pour les repas des militaires en voyage? L'Etat payait-il le prix régulier?

M. WALTON: A peu près le prix régulier.

M. VAUGHAN: Un peu moins, pas beaucoup.

M. REID: Environ 75 cents ou \$1.00.

M. NICHOLSON: Le service sur les lignes des Etats-Unis est sans fanfreluche. Il n'y a pas de nappes sur les tables et les mets sont déposés immédiatement sur l'assiette. Est-ce que cela aurait pour effet de réduire les frais?

M. WALTON: Cela devrait les réduire.

M. VAUGHAN: Si le service n'est pas aussi complet et il est possible d'économiser la main-d'œuvre, le coût est certainement réduit.

M. NICHOLSON: Avez-vous suivi cette pratique pour certains de vos wagons-restaurants?

M. WALTON: Nous l'avons suivie sur certains de nos parcours. Nous n'avons pas pu nous procurer entièrement les nappes, etc., dont nous avons besoin. Nous avons fait en sorte de maintenir un bon service partout.

M. REID: Comment cela se compare-t-il avec le service ordinaire d'une salle à dîner? Je veux dire au point de vue des frais et de la popularité?

M. WALTON: Quelle comparaison voulez-vous établir?

M. REID: Le nouveau service fourni sur certains trains des Etats-Unis.

M. WALTON: Je ne crois pas que ce service soit aussi populaire, mais cet état de choses résulte en partie de la guerre. Si nous l'avons mis en pratique sur un ou deux de nos parcours, c'est parce que nous avons été forcés de le faire, ne pouvant



pas nous procurer la toile, pour les serviettes, les nappes et ainsi de suite. Le service n'est pas aussi bon.

M. NICHOLSON: N'en résulte-t-il pas une diminution appréciable des frais?

M. WALTON: Oui, en ce qui concerne les frais de buanderie, etc.; la principale raison est le manque de matériel.

M. MUTCH: N'est-il pas vrai que les wagons du type dont vous avez fait mention vous ont permis de servir un plus grand nombre de personnes durant une certaine période.

M. WALTON: Je ne crois pas que vous-même et M. Nicholson parliez du même type de wagon. Dans certains wagons, nous utilisons des serviettes de papier et ainsi de suite. Au sujet du transport des troupes, nous faisons usage de wagons organisés de façon à pouvoir servir un plus grand nombre de personnes à la fois. Je ne sais si c'est de ce type de wagon dont vous voulez parler.

M. MUTCH: Utilisez-vous maintenant un grand nombre de wagons qui permettent de servir quarante personnes à la fois?

M. WALTON: Nous en utilisons pour le transport des troupes, car ils rendent le service plus facile; ils nous permettent de servir un plus grand nombre de personnes à la fois.

M. MUTCH: C'est bien le type de wagon dont je veux parler.

M. VAUGHAN: Le coût du service des repas ne diffère pas beaucoup.

M. WALTON: Le service est plus rapide, nous pouvons servir un plus grand nombre de personnes mais la qualité des mets est la même.

M. MAYBANK: Me serait-il permis de revenir à la page 18 et de poser une question? Il s'agit des nouvelles lignes construites. Je note que vous avez dépensé une somme de \$1,638,000. Où sont situées ces lignes?

M. VAUGHAN: Le principal compte a trait à la construction de la nouvelle ligne qui va de Eastern Junction au Bout-de-l'Île, dans l'île de Montréal.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Je vous demanderais de vous reporter à la page suivante. Pourriez-vous me dire quelles économies vous avez réalisées, en 1944, par rapport à 1943, en ce qui concerne les émissions d'obligations?

M. COOPER: A la page 4, presque au bas de la page, vous pouvez lire intérêt sur la dette consolidée: en 1943, le montant était de \$30,998,000 et en 1944, de \$28,135,000.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser?

M. REID: A la page 18, "rachat du dock de Seattle, \$626,871.75". Je vois qu'à la page 18, vous l'avez inscrit comme une dépense.

M. VAUGHAN: C'est exact, monsieur Reid, nous l'avons vendu pour un prix moindre que celui qu'il nous avait coûté.

M. REID: Oui, mais je ne parle pas du coût mais bien du montant que vous avez perçu, \$626,000.

M. COOPER: Non, monsieur, ce n'est pas exact.

M. REID: Pourtant, c'est la réponse qu'on m'a donné à la page 14, je crois.

M. COOPER: Voici ce qui s'est produit. Nous avons un placement de \$737,000, le prix de vente est de \$110,000 laissant un amortissement de \$626,000.

M. PICARD: Qu'avez-vous réussi à faire au sujet des obligations des chemins de fer Nationaux détenues en Grande-Bretagne?



M. COOPER: Vous trouverez les renseignements à la page 20, sous la rubrique "Prêts du Dominion du Canada". Nous avons reçu de l'État pour le rapatriement des obligations en cours, une somme de \$107,943,691; pour le rapatriement des autres titres du chemin de fer, \$282,633,000, ce qui fait un total d'environ \$390,000,000. La valeur au pair des valeurs ainsi retirées dépassait de \$20,000,000 cette somme de \$390,000,000. Ce dernier montant représente le coût de rapatriement des valeurs, et le bénéfice réalisé pour cette transaction a été de \$20,000,000.

M. PICARD: Pour la compagnie ?

M. COOPER: Oui.

M. PICARD: Détient-on encore en Grande-Bretagne un fort volume d'obligations ?

M. COOPER: Non.

M. PICARD: D'obligations ?

M. COOPER: Le volume n'est pas élevé.

M. PICARD: Je veux dire par des intérêts particuliers ou autres.

M. COOPER: A la fin de l'année 1944 sur un total de \$629,000,000, il y avait une somme de \$28,000,000 de titres en sterling, mais je ne crois pas que cette somme soit entièrement entre les mains d'habitants de la Grande-Bretagne. Toutes les valeurs détenues par des habitants de la Grande-Bretagne ont été dévolues et rapatriées.

M. PICARD: Voulez-vous dire que les obligations sont encore en Grande-Bretagne ?

M. COOPER: Pour la plupart ce sont des titres en sterling.

M. PICARD: Je parle des titres en sterling et des titres en dollars.

M. COOPER: Oui, mais il y a encore des titres en sterling dont les détenteurs ne sont pas des habitants de la Grande-Bretagne. Il se trouve encore en circulation des titres en sterling pour une somme d'environ \$28,000,000. Je ne crois pas qu'ils soient entre les mains d'habitants de la Grande-Bretagne.

M. PICARD: Pourriez-vous nous dire quelle était, au début de la guerre, la somme des obligations des chemins de fer Nationaux du Canada et des obligations du Grand Tronc détenues en Grande-Bretagne ?

M. VAUGHAN: Vous constaterez dans le rapport qu'une somme d'environ \$400 millions a été dévolue au Gouvernement britannique et transférée au Canada. Le total de \$28,000,000 dont a parlé M. Cooper était détenu à divers endroits de l'univers et, par conséquent, le Gouvernement britannique n'avait pas juridiction. Tout ce qui se trouvait en Grande-Bretagne a été dévolu et transféré au Canada.

M. PICARD: Toutes les valeurs qui se trouvaient sous la juridiction britannique ont été rapatriées ?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions se rapportant aux pages 20 ou 21 — immobilisations dans les filiales ?



## IMMOBILISATIONS

## DÉBOURSÉS EN 1944

## VOIE:

Nouvelles lignes construites.....	\$ 1,638,133.36	
Lignes détournées.....	20,177.68	
Développement du terminus de Montréal.....	25,371.85	
Rails et boulons.....	519,762.70	
Sellettes et ancrés.....	921,767.88	
Ballast.....	203,505.63	
Fossés, drainage et égouts.....	56,088.11	
Grandes gares de marchandises.....	161,863.50	
Grandes gares de voyageurs.....	65,517.75	
Voies d'évitement et de triage.....	318,752.11	
Appareils de construction de chaussées.....	376,437.09	
Ponts, estacades et ponceaux.....	329,606.60	
Stations et abords.....	505,939.14	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	319,553.59	
Postes d'alimentation d'eau.....	132,771.49	
Postes à combustible.....	49,474.40	
Quais et docks.....	169,298.74	
Élévateurs à grain.....	417,667.38	
Signaux et enclenchements.....	129,883.03	
Télégraphes—Chemin de fer.....	111,081.10	
Télégraphes—Commerciaux.....	568,515.69	
Répartitions pour améliorations publiques.....	35,673.03	
Terrains.....	513,610.95	
Autres additions et améliorations.....	299,384.56	\$ 5,688,683.22

## MATÉRIEL:

Construction ou acquisition de matériel roulant.....	\$ 32,359,097.88	
Réformes de matériel roulant.....	1,131,649.53	
Améliorations générales au matériel roulant.....	81,921.68	
Transformations de matériel.....	142,640.60	
Matériel des messageries et divers.....	99,505.06	31,102,391.13

## HÔTELS.....

14,746.72

## PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT.....

713,249.75

Dépenses nettes pour additions et améliorations.....

\$ 36,063,077.88

Solde au 1er janvier 1944.....	\$1,991,618,275.87
Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année.....	\$36,063,077.88
Rachat du dock de Seattle.....	626,871.75
	35,436,206.13
Solde au 31 décembre 1944.....	\$2,027,054,482.00



DETTE CONSOLIDÉE — PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1944	Intérêts courus 1944
<b>GARANTIES PAR L'ÉTAT:</b>					
5% Perpetual Debenture Stock	G.T.R.	1875 à 1883	Perpétuelles	\$ 1,502,719.60	\$ 74,645.75
5% G.W. Perp. Debtr. Stock and Bonds	G.T.R.	1858 à 1876	Perpétuelles	967,053.33	49,535.13
4% Perpetual Debenture Stock	G.T.R.	1883 à 1918	Perpétuelles	6,183,620.73	256,905.31
4% Nor. Rly. Perpetual Debtr. Stock	G.T.R.	Juil. 31, 1884	Perpétuelles	27,457.73	1,525.02
3% 1st Mortgage Bonds	G.T.R.	Juil. 1, 1905	Jan. 1, 1962	26,465,130.00	793,953.90
4% Sterling Bonds	G.T.P.	Juil. 1, 1914	Jan. 1, 1962	7,999,074.00	319,962.96
3% 1st Mortgage Debenture Stock	Can. Nor.	Juil. 29, 1903	Juil. 10, 1953	1,169,460.00	35,219.09
3% 1st Mortgage Debenture Stock	Can. Nor.	Mars 1910	Juil. 20, 1958	5,641,326.15	197,215.70
3% Sinking Fund Debenture Bonds	Can. Nor.	Juil. 1, 1921	Juil. 1, 1946	23,754,000.00	1,544,010.00
3% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.A.	Mars 22, 1911	Mai 4, 1960	551,505.27	19,302.68
3% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.O.	Déc. 8, 1911	Mai 19, 1961	3,735,478.14	139,562.84
5% 30 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1924	Fév. 1, 1954	50,000,000.00	2,500,000.00
5% 30 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Juil. 1, 1927	Juil. 1, 1957	64,136,000.00	2,886,120.00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Oct. 1, 1929	Oct. 1, 1969	57,728,500.00	2,886,425.00
4% 40 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1930	Fév. 1, 1970	17,338,000.00	866,900.00
4% 25 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Juin 15, 1930	Juin 15, 1955	48,496,000.00	2,303,811.92
4% 25 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1931	Fév. 1, 1956	67,368,000.00	3,031,560.00
3% 20 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Sept. 1, 1931	Sept. 1, 1951	48,022,000.00	2,160,990.00
3% 16 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Déc. 15, 1934	Déc. 15, 1950	20,500,000.00	615,000.00
3% 17 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Fév. 15, 1936	Fév. 15, 1953	25,500,000.00	750,000.00
3% 15 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1952	20,000,000.00	600,000.00
2% 13 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Déc. 15, 1937	Déc. 15, 1950	30,000,000.00	900,000.00
2% 7 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1946	15,000,000.00	337,500.00
3% 20 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1959	35,000,000.00	1,050,000.00
Total des émissions garanties par l'Etat				\$576,585,326.95	\$24,320,145.30
<b>GARANTIES PAR LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK:</b>					
4% 1st Mortgage Debenture Stock	St. J. & Q.	Mai 14, 1912	Juin 1, 1962	\$ 622,657.40	\$ 25,899.33
<b>GARANTIES PAR LA PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE:</b>					
4% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.P.	Nov. 16, 1911	Avril 2, 1950	916,914.07	36,193.08
4% 2% Terminal Debenture Stock	C.N.P.	1913 et 1914	Avril 2, 1950	1,162,583.40	52,406.36
Total des émissions garanties par les Provinces				\$ 2,702,154.87	\$ 114,498.77
<b>ÉMISSIONS EQUIPMENT TRUST:</b>					
4% Série "L"	Can. Nat.	Juin 1, 1930	Sér. 1, 6, '45	\$ 1,050,000.00	\$ 66,937.50
2% "O"	Can. Nat.	Août 1, 1937	Sér. 1, 8, '47	4,290,000.00	128,104.17
2% "P"	Can. Nat.	Sept. 15, 1938	Sér. 15, 9, '53	4,600,000.00	136,239.58
2% "Q"	Can. Nat.	Juil. 1, 1939	Sér. 1, 7, '49	3,250,000.00	89,375.00
2% "G.T.W."	G.T.W.	Juin 1, 1941	Sér. 1, 6, '51	3,697,000.00	101,925.00
Total de ces émissions				\$ 16,887,000.00	\$ 522,581.25
<b>AUTRES ÉMISSIONS:</b>					
4% Canada Atlantic 1st Mtge. Bonds	G.T.R.	Jan. 1, 1905	Jan. 1, 1955	\$ 9,953,280.00	\$ 398,394.18
4% 1st Mortgage Bonds	Pem. Sou.	Sept. 1, 1906	Sept. 1, 1956	150,000.00	6,000.00
4% 2nd. Mtge. Bonds, Prairie "A"	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,575,016.00	143,362.17
4% 1st. Mtge. Bonds, Mountain "B"	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,155,598.00	126,610.53
4% 1st. Mtge. Bonds "Lake Superior"	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	2,152,494.00	86,205.20
4% Perpetual Cons. Debenture Stock	Can. Nor.	1903 à 1912	Perpétuelles	4,134,082.47	164,119.32
4% Perpetual Cons. Debenture Stock	C.N.O.	Juin 21, 1909	Perpétuelles	896,912.06	36,111.73
4% Perpetual Cons. Debenture Stock	C.N.O.	Oct. 1906	Perpétuelles	466,518.66	18,478.47
4% 1st. Mtge. Perp. Debenture Stock	Q. & L. St. J.	Juin 1, 1912	Perpétuelles	314,299.07	12,536.13
4% 1st. Mortgage Bonds	G.T.W.	Nov. 30, 1900	Juil. 1, 1950	6,527,336.00	261,851.84
4% 1st. Mortgage Series "A" Bonds	G.T.W.	Jan. 1, 1930	Jan. 1, 1980	400,000.00	13,000.00
4% Indebtedness of S.S. & C. Co.	C.V.R.	Août 27, 1858	Indéterminées	155,865.25	6,234.61
4% 1st. Mortgage Gold Bonds	M. & P.L.	Oct. 1, 1900	Oct. 1, 1950	200,000.00	8,000.00
5% Indebtedness to Province of N.B.	Can. Nat.	Sept. 3, 1929	Diverses	1,198,022.60	59,901.13
Intérêts sur valeurs à échéance durant 1943					1,832,907.73
Total de ces émissions				\$ 33,279,424.11	\$ 3,178,713.04
Total des dettes détenues par le public (y compris \$7,773,302.79 de valeurs au pair gardées aux fonds et comptes spéciaux), conformes au bilan				\$629,453,905.93	\$28,135,938.36

Ces obligations sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change.

Cette liste ne comprend pas les valeurs dans le trésor du Réseau ni celles détenues par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, ni celles détenues par le Gouvernement du Dominion en garantie collatérale.



## PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

(Entrés à l'actif des Comptes Publics)

	Montant en cours au 31 déc. 1944	Intérêts courus 1944
Avances à 3½%, Loi de remboursement, 1938.....	\$ 37,951,676.26	\$ 1,878,130.93
Avances à 2%, Loi de remboursement, 1938.....	24,689,392.53	493,787.86
Avances à 2½%, Loi de remboursement, 1938.....	52,200,636.92	978,390.70
Avances à 2½%, Loi de remboursement, 1944 (fonds E.-U.).....	56,684,000.00	718,256.16
Avances à 3½%, pour le rapatriement des obligations du G.T.R..	107,943,691.28	3,765,291.34
Avances à 3½%, pour le rapatriement d'autres titres du chemin de fer.....	282,633,133.31	9,871,233.15
Prêts à 3%, pour achat de matériel (1936) (Remboursables 1938-1950).....	3,103,038.52	97,616.43
Prêts à 3½%, pour achat de matériel (1940) (Remboursables 1941-1955).....	10,911,651.50	392,180.80
Prêts à 3½%, pour achat de matériel (1941) (Remboursables 1943-1957).....	17,974,245.82	676,695.31
Prêts à 2½%, pour achat de matériel (1943) (Remboursables 1945-1959).....	23,425,000.17	469,069.92
Prêts pour achat de matériel (1944) (Remboursables 1945-1959)	13,680,405.62	95,468.44
Prêts temporaires à 3½% pour capital d'exploitation.....	13,906,999.71	486,744.98
Intérêts sur les prêts remboursés en 1944.....	.....	10,835.55
	<u>\$645,103,871.64</u>	<u>\$ 19,933,701.57</u>

## IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

Compagnies	Montant en cours	Propriété du Réseau	
		Valeur nominale	Valeur comptable
<b>ACTIONS:</b>			
The Belt Railway Company of Chicago.....	\$ 3,120,000.00	\$ 240,000.00	\$ 240,000.00
Canadian Government Merchant Marine, Limited	800.00	800.00	800.00
Central Vermont Transportation Company.....	200,000.00	50,000.00	20,000.00
Chicago & Western Indiana Railroad Company..	5,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Com- pany.....	3,000,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
Northern Alberta Railways Company..... (représentant montant versé, soit 10%)	625,000.00	312,500.00	312,500.00
The Ontario Car Ferry Company (Limited).....	500,000.00	250,000.00	179,007.53
The Public Markets, Limited.....	1,150,000.00	575,000.00	575,000.00
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	6 actions	600.00
The Toronto Terminals Railway Company.....	500,000.00	250,000.00	250,000.00
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000.00	387,200.00	387,200.00
Lignes aériennes Trans-Canada..... (représentant montant versé, soit 92%)	4,600,000.00	4,600,000.00	4,600,000.00
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000.00	75,000.00	75,000.00
			<u>\$10,140,107.53</u>
<b>OBLIGATIONS:</b>			
Northern Alberta Railways Co. 1st Mortgage Bonds.....	\$30,730,000.00	\$15,365,000.00	\$15,365,000.00
The Toronto Terminals Railway Co. 1st. Mort- gage Bonds.....	25,610,000.00	12,805,000.00	12,805,000.00
			<u>\$28,170,000.00</u>
<b>AVANCES:</b>			
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			\$ 2,165,525.59
The Railroad Credit Corporation.....			84,175.98
Railway Express Agency, Incorporated.....			135,855.62
Vancouver Hotel Company Limited.....			14,360.13
			<u>\$ 2,399,917.32</u>
			<u>\$40,710,024.85</u>



## IMPORTANTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA:

La Canadian National Railway Company possède \$5,000,000 du capital-actions des Lignes aériennes sur lequel il a été fait jusqu'au 31 décembre 1944 un appel de \$4,600,000.

## NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY:

La Canadian National Railway Company possède \$3,125,000 du capital-actions sur lequel il a été fait en tout jusqu'à ce jour un appel de fonds de 10%.

## THE DETROIT &amp; TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale par endossement du principal et des intérêts de \$3,000,000 First Mortgage 4%—50 Year Gold Bonds, échéance 1953.

## THE TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$5,800,000 First Mortgage 4½%—50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La quote-part du Grand Trunk Western est de 9.68%.

## CHICAGO &amp; WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er juillet 1902, entre la Grand Trunk Western Railway Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive". Les obligations consistent en Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds, échéance 1952, et leurs montants en circulation au 31 décembre 1944 s'élèvent à:—

Émission pour propriété "en commun".....	\$39,973,019.39
Emission pour propriété "exclusive".....	252,535.36

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er mars 1936, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et autres compagnies co-propriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First and Refunding Mortgage 4½%, Séries "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1944 est de \$18,740,000.00.

## PLAN DE PENSION C.N.R.:

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour les pensions conditionnellement prévues par ce plan ou les plans antérieurs sans engagement contractuel.

M. NICHOLSON: Page 19; fait-on quelque chose au sujet des obligations perpétuelles 5%; sont-elles retirées ou rapatriées?

M. MAYBANK: A quelle page en êtes-vous maintenant?

M. NICHOLSON: Au haut de la page 19, "5% perpetual debenture stock, G.T.R., 1875-1883". Des dispositions ont-elles été prises en vue de réduire le taux d'intérêt?

M. COOPER: Il s'agit du solde d'une émission qui a été dévolue. Le montant, actuellement en circulation, représente la valeur détenue par des intérêts autres que des intérêts britanniques, et à moins de les répudier, que pouvons-nous dire?

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela vous convient, monsieur Nicholson?

M. NICHOLSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous revenir de nouveau à la page 21?

M. REID: Qu'avez-vous à dire au sujet des "Public Markets Limited"?

M. VAUGHAN: "Public Markets"?

M. REID: Oui.

M. VAUGHAN: Il s'agit des parcs à bestiaux de Winnipeg.

M. MAYBANK: C'est une entreprise en commun?

M. VAUGHAN: Oui, nous en sommes propriétaires en commun avec le Pacifique Canadien.

M. REID: Et au sujet du placement de \$75,000 dans le Vancouver Hotel Company?



M. VAUGHAN: Il s'agit d'un fonds de roulement pour la Vancouver Hotel Company.

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: Chaque chemin de fer a placé une certaine somme comme fonds de roulement pour l'exploitation de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions se rapportant à la page 21? Si non, nous allons passer à la page 22 — Compagnies constituant le réseau national du Canada.— Des questions, messieurs?

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR L'ÉTAT	
No. des Compagnies	
1	Canadian National Railway Company..... \$ 18,000,000.00
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada..... 359,080,515.31
<u>\$377,080,515.31</u>	

CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC

ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:		Détenu par la Cie No.	Capital Émis	Détenu par le Public
3	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company....	1	\$ 6,302,340.00	\$ 146,240.00
4	The Bay of Quinté Railway Company.....	24	1,395,000.00	
5	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company..	24	125,000.00	
6	*Brooksby Realty Company.....	30	2,000.00	
7	*Canada Atlantic Transit Company.....	1	219,000.00	
8	*Canada Atlantic Transit Company of U.S.....	38	250,000.00	
9	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800.00	
10	Canadian National Electric Railways.....	24	1,750,000.00	
11	Canadian National Express Company.....	25	1,000,000.00	
12	Canadian National Land Settlement Association....	1	—	
13	*Canadian National Railways (France).....	1	2,007,400.00	
14	*Canadian National Realities, Limited.....	24	40,000.00	
15	Canadian National Rolling Stock Limited.....	1	50,000.00	
16	*Canadian National Steamship Company, Limited..	47	15,000.00	
17	Canadian National Telegraph Company.....	24	500,000.00	
18	*Canadian National Transportation, Limited.....	1	500.00	
19	The Canadian Northern Alberta Railway Company	24	3,000,000.00	
20	Canadian Northern Manitoba Railway Company..	24	250,000.00	
21	The Canadian Northern Ontario Railway Company	24	10,000,000.00	
22	Canadian Northern Pacific Railway Company.....	24	25,000,000.00	
23	The Canadian Northern Quebec Railway Company	24	9,550,000.00	3,849,200.00
24	The Canadian Northern Railway Company.....	1	18,000,000.00	
25	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited.....	24	1,000,000.00	
26	Canadian Northern Steamships, Limited.....	24	2,000,000.00	
27	Canadian Northern System Terminals (Limited)...	24	2,000,000.00	
28	Canadian Northern Western Railway Company....	24	2,000,000.00	
29	Cannar Oils Limited.....	1	100.00	
30	*The Centmont Corporation.....	32	176,400.00	
31	The Central Ontario Railway.....	24	3,331,000.00	
32	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000.00	
33	Central Vermont Terminal, Inc.....	32	5,000.00	
34	*Central Vermont Transit Corporation.....	30	5,000.00	
35	*Central Vermont Warehouse, Inc.....	30	5,000.00	
36	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	1	50,000.00	
37	*Consolidated Land Corporation.....	50	64,000.00	
38	Continental Realty & Holding Company.....	14	90,000.00	
39	*The Dalhousie Navigation Company, Limited.....	24	50,000.00	
40	*Duluth and Virginia Realty Company.....	38	45,000.00	
41	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company	43	2,000,000.00	



## COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:		Détenu par la Cie No.	Capital Émis	Détenu par le Public
42	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company..	43	100,000.00	
43	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company..	24	3,100,000.00	
44	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company.....	50	200,000.00	
45	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company...	47	200,000.00	
46	*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited.....	47	3,000,000.00	
47	The Grand Trunk Pacific Railway Company.....	1	24,940,200.00	
48	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company.....	47	20,000.00	
49	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited).....	47	501,000.00	
50	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Common)..... } { Grand Trunk Western Railroad Company (Preferred)..... }	1	20,000,000.00 25,000,000.00	
51	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500.00 en garde).....	17	373,625.00	6,925.00
52	The Halifax and South Western Railway Company.	24	1,000,000.00	
53	*Industrial Land Company.....	50	1,000.00	
54	International Bridge Company.....	1	1,500,000.00	
55	The James Bay and Eastern Railway Company....	24	125,000.00	
A reporter.....			\$184,107,365.00	\$4,002,365.00

M. MUTCH: Y a-t-il des changements ?

Le PRÉSIDENT: Les pages 22 et 23 ne comportent pas de changements.

## COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA—(Suite)

## CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC—(Suite)

No. des Compagnies	ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:	Détenu par la Cie No.	Capital émis	Détenu par le Public
	Report.....		\$184,107,365.00	\$4,002,365.00
56	The Lake Superior Terminals Company Limited...	24	500,000.00	
57	The Maganetawan River Railway Company.....	1	30,000.00	
58	Manitoba Northern Railway Company.....	1	500,000.00	
59	The Marmora Railway and Mining Company.....	24	128,600.00	
60	The Minnesota and Manitoba Railroad Company...	24	400,000.00	
61	The Minnesota and Ontario Bridge Company.....	24	100,000.00	
62	Montreal and Province Line Railway Company....	30	1,000,000.00	
63	*Montreal and Southern Counties Railway Company.	1	500,000.00	165,600.00
64	The Montreal and Vermont Junction Railway Company.....	32	197,300.00	
65	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500.00	
66	*The Montreal Stock Yards Company.....	1	350,000.00	
67	*The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000.00	12,240.00
68	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	24	5,000,000.00	
69	Muskegon Railway and Navigation Company.....	50	161,293.00	
70	*National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500.00	
71	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	500.00	



## COMPAGNIES CONSTITUANT LE RESEAU NATIONAL DU CANADA—(Suite)

## CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC—(Suite)

No. des Compagnies	ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:	Détenu par la Cie No.	Capital émis	Détenu par le Public
72	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	24	\$ 925,000.00	
73	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited).....	72	100,000.00	
74	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000.00	
75	The Ottawa Terminals Railway Company.....	1	250,000.00	
76	The Pembroke Southern Railway Company.....	1	107,800.00	
77	*Prince George, Limited.....	1	10,000.00	
78	*Prince Rupert, Limited.....	1	10,000.00	
79	The Quebec and Lake St. John Railway Company..	24	4,508,300.00	489,160.00
80	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.....	24	201,000.00	
81	*Rail & River Coal Company.....	1	2,000,000.00	
82	St. Boniface Western Land Company.....	24	250,000.00	
83	The St. Charles and Huron River Railway Company	24	1,000.00	
84	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000.00	
85	The Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company.....	30	608,333.33	
86	*The Thousand Islands Railway Company.....	1	60,000.00	
87	†Trans-Canada Air Lines.....	1	4,600,000.00	
88	The United States and Canada Rail Road Company	1	219,400.00	475.00
89	Vermont and Province Line Railroad Company.....	1	200,000.00	
90	The Winnipeg Land Company Limited.....	24	100,000.00	
			<u>\$208,104,891.33</u>	<u>\$4,669,840.00</u>

Les comptes des compagnies indiquées ainsi (\*) figurent au compte de revenu du Réseau sous le titre "Propriétés exploitées séparément".

†Considérée comme compagnie filiale.

Le PRÉSIDENT: Page 24, Inventaire du matériel;

## INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	31 décembre 1943	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année Ajoutés Réformés	31 décembre 1944
<b>LOCOMOTIVES:</b>					
Voyageurs-marchandises.....	2,075	27	11	92	1,999
De manœuvre.....	434		1	92	525
Electriques.....	24				24
A l'huile et à l'électricité.....	27	10			37
<b>Total.....</b>	<b>2,560</b>	<b>37</b>	<b>12</b>	<b>92 92</b>	<b>2,585</b>
<b>MATÉRIEL POUR MARCHANDISES:</b>					
Wagons à marchandises fermés....	64,514	4,962	137	4 177	69,166
Wagons-plates-formes.....	5,247	200	26	6	5,415
Wagons à bestiaux.....	3,067		13		3,054
Wagons à charbon.....	14,739	1,050	75		15,714
Wagons-citernes.....	147				147
Wagons-frigorifiques.....	3,173	54	15		3,212
Cambuses.....	1,682		12		1,670
Autres wagons, service des marchandises.....	10				10
<b>Total.....</b>	<b>92,579</b>	<b>6,266</b>	<b>278</b>	<b>4 183</b>	<b>98,388</b>



	31 décembre 1943	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année Ajoutés Réformés	31 décembre 1944
<b>MATÉRIEL POUR VOYAGEURS:</b>					
Voitures de 1ère classe.....	1,210		7		1,202
Voitures combinées.....	273		1		272
Wagons-restaurants.....	93	1		2	96
Voitures de colons.....	191				190
Wagons-salons.....	58				47
Wagons-café.....	28				28
Wagons-lits.....	302			11	302
Wagons-touristes.....	47				46
Wagons à bagages et à messageries.....	1,058		7	3	1,051
Wagons-postes.....	49				49
Automotrices.....	44				43
Autres voitures, service des voyageurs.....	56			11	67
<b>Total.....</b>	<b>3,409</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>3,393</b>
<b>MATÉRIEL DE SERVICE:</b>					
Wagons-bureaux.....	61				61
Tous les autres wagons au service de de Compagnie.....	7,272	41	141	181	7,353
<b>Total.....</b>	<b>7,333</b>	<b>41</b>	<b>141</b>	<b>181</b>	<b>7,414</b>
<b>MATÉRIEL FLOTTANT:</b>					
Transbordeurs de wagons.....	9				9
Barges.....	5				5
Remorqueurs.....	4		1		4
De service.....	4				3

Page 25, Statistiques de l'exploitation des voies ferrées.

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1944	1943
<b>TRAIN-MILLES:</b>		
Service des marchandises.....	45,206,361	44,871,187
Service des voyageurs.....	24,216,998	23,819,952
<b>Total.....</b>	<b>69,423,359</b>	<b>68,691,139</b>
Service des travaux.....	1,552,221	1,865,186
<b>Total.....</b>	<b>70,975,580</b>	<b>70,556,325</b>
<b>LOCOMOTIVES-MILLES:</b>		
Service des marchandises.....	48,153,317	48,389,729
Service des voyageurs.....	24,034,555	23,734,555
Manœuvre des trains—marchandises.....	3,636,807	3,622,691
—voyageurs.....	101,881	109,124
Manœuvre en gare	15,196,852	15,708,505
—marchandises.....	1,432,847	1,401,288
—voyageurs.....		
<b>Total.....</b>	<b>92,556,259</b>	<b>92,965,892</b>
Service des travaux.....	2,123,840	2,321,166
<b>Total.....</b>	<b>94,680,099</b>	<b>95,287,058</b>
<b>WAGON-MILLES—SERVICE DES MARCHANDISES:</b>		
Wagons chargés.....	1,202,177,715	1,191,596,101
Wagons vides.....	555,756,559	515,077,717
Voitures ordinaires et combinées.....	7,703,467	7,873,984
Wagons-lits, salons et observatoires.....	525,769	648,991
Wagons-restaurants.....	44,575	67,471
Autres.....	7,604,153	8,384,319
Cambuses.....	44,138,113	43,896,849
<b>Total.....</b>	<b>1,817,950,351</b>	<b>1,767,545,432</b>



## WAGON-MILLES—SERVICE DES VOYAGEURS:

Wagons chargés.....	216,373	380,209
Wagons vides.....	112,685	186,130
Voitures ordinaires et combinées.....	89,431,191	87,575,672
Wagons-lits, salons et observatoires.....	58,703,137	55,837,555
Wagons-restaurants.....	11,200,033	10,536,990
Autres.....	65,925,827	61,866,682
Automotrices.....	1,042,610	1,035,229
Cambuses.....	1,350,367	1,477,859
Total.....	227,982,223	218,896,326
Wagon-Milles—Total.....	2,045,932,574	1,986,441,758
Service des travaux.....	3,045,122	3,279,290
Total.....	2,048,977,696	1,989,721,048

LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES.....	23,496.03	23,494.31
---	-----------	-----------

## TRAFIC DES MARCHANDISES:

Tonnes transportées—marchandises payantes.....	80,851,179	80,426,781
Tonnes transportées un mille—marchandises payantes.....	36,015,898,732	36,326,990,666
Recette des marchandises.....	\$321,588,728	\$324,899,724
Recette par tonne.....	\$3.97754	\$4.03970
Recette par tonne-mille.....	\$0.00893	\$0.00894
Milles par tonne payante.....	445.46	451.68
Tonne-Milles—Recette par mille ou voie.....	1,526,753	1,540,070
Tonne-Milles—Toutes les marchandises par mille de voie.....	1,641,004	1,651,318
Tonnes-Milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses.....	79,728,903,320	78,902,107,402
Tonne-Milles nettes de marchandises (payantes et non payantes).....	38,557,084,137	38,796,570,833
Trains-heures, service des marchandises.....	2,894,098	3,005,447

## TRAFIC DES VOYAGEURS:

Voyageurs transportés.....	35,928,212	34,500,731
Voyageurs transportés un mille.....	3,696,546,316	3,618,808,393
Recette du service des voyageurs.....	\$69,776,256	\$66,891,034
Recette par voyageur.....	\$1.94210	\$1.93883
Recette par mille-voyageur payant.....	102.89	104.89
Recette par voyageur-mille.....	\$0.01888	\$0.01848
Voyageurs-milles par mille de voie.....	157,326	154,029

## REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:

Recettes brutes par mille de voie.....	\$18,775.41	\$18,754.16
Frais bruts par mille de voie.....	\$15,893.02	\$15,279.53
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$2,882.39	\$3,474.63

## LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1944

## PARCOURS EXPLOITÉ

Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Région de l'Atlantique.....	2,986.76	6.41	82.95	3,076.12
Région Centrale.....	7,123.96	353.13	27.85	7,504.94
Région de l'Ouest.....	11,091.16	378.22	64.07	11,533.45
Lignes du Grand Trunk Western.....	956.26	9.50	59.75	1,025.51
Vermont Central.....	237.90	125.18	58.73	421.81
Total de la première voie principale.....	22,396.04	872.44	293.35	23,561.83
Lignes au Canada.....	20,986.45	565.43	170.48	21,722.36
Lignes aux Etats-Unis.....	1,409.59	307.01	122.87	1,839.47

## LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES

Première voie principale.....	22,396.04	872.44	293.35	23,561.83
Seconde voie principale.....	1,218.55	13.70	85.42	1,317.67
Troisième voie principale.....	26.66	—	3.49	30.15
Quatrième voie principale.....	10.81	—	5.09	15.90
Eperons, voies d'évitement et voies de gare.....	5,774.45	308.11	1,112.75	7,195.31
Total.....	29,426.51	1,194.25	1,500.10	32,120.86



## LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

	*Nombre moyen des employés	*Rémunération	% d'augm. sur l'année précédente.	
			Employés	Rémunération
1939 .....	78,129	\$122,354,101		
1940 .....	82,831	132,584,063	6.02	8.36
1941 .....	89,536	153,654,368	8.09	15.89
1942 .....	94,592	177,042,773	5.65	15.22
1943 .....	101,126	195,555,045	6.91	10.46
1944 .....	102,764	222,649,839	1.62	13.86

\*Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et télégraphes. Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

## RÉPARTITION DES RECETTES ET FRAIS TOTAUX

	Les recettes d'exploitation ont été appliquées:		Les frais d'exploitation ont été appliqués:	
	1944—%	1943—%	1944—%	1943—%
Employés .....	46.78	41.16	56.93	55.89
Combustible .....	9.82	9.02	11.95	12.25
Autres frais .....	25.58	23.46	31.12	31.86
Total des frais d'exploitation .....	82.18	73.64	100.	100.
Résidu disponible pour impôts et autres charges .....	17.82	26.36		
Total .....	100.	100.	100.	100.
Entretien de la voie .....	17.34	15.28	21.10	20.74
Entretien du matériel .....	18.19	16.42	22.13	22.30
Circulation .....	1.37	1.28	1.67	1.74
Transport .....	40.32	36.19	49.07	49.15
Exploitations diverses .....	1.34	1.22	1.63	1.66
Frais généraux .....	3.62	3.25	4.40	4.41
Total des frais d'exploitation .....	82.18	73.64	100.	100.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Dans son rapport, vers la page 24, M. Vaughan parle de la fourniture de locomotives au Northern Alberta Railway.

M. VAUGHAN: Non, il s'agit de la locomotive dite du type Northern, ainsi appelée par suite de l'agencement particulier des roues.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Ce n'est pas ce que j'avais saisi. J'ai compris que vous donniez le détail des achats de locomotives, de l'usage qu'on en avait fait et aviez dit que vous en aviez acheté pour le Northern Alberta Railway.

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous n'avons pas fait d'achats pour ce chemin de fer.

M. REID: Vous avez moins de locomotives actuellement qu'en 1943?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Je note qu'en 1943, le chiffre total des locomotives de trains de marchandises était de 2,075 et qu'en 1944, il était de 1,999.

M. WALTON: Mais vous remarquerez que le total des locomotives est un peu plus élevé. En 1943, il était de 2,560 et, en 1944, de 2,585.

M. MUTCH: En 1944, avez-vous expédié des locomotives en Australie?

M. WALTON: Non.

M. VAUGHAN: De temps à autre des locomotives deviennent désuètes et hors d'usage. Elles sont alors retirées du service.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions se rapportant à cette page?



M. NICHOLSON: Au sujet des wagons-poste, connaissez-vous le nombre que le Pacifique Canadien possède ainsi que le volume des correspondances transcontinentales que vous transportez; pouvez-vous me dire quel est le nombre de vos wagons-poste par rapport à celui du Pacifique Canadien?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous le dire tout de suite.

Le PRÉSIDENT: Puis, page 26, — Longueur des lignes exploitées, le personnel et sa rémunération et Répartition des recettes et frais totaux.

M. NICHOLSON: Au sujet des régions, avez-vous des renseignements sur celles qui sont le plus profitables pour votre compagnie?

M. VAUGHAN: La région centrale est la plus profitable tant au point de vue des recettes brutes que des recettes nettes. Au cours des dernières années, celle de l'Ouest s'est classée deuxième.

M. NICHOLSON: En avez-vous le détail?

Le PRÉSIDENT: Nous avons ces chiffres. Je crois que vous pouvez les fournir, monsieur Cooper.

M. COOPER: Oui, nous les avons.

M. PICARD: Lorsque nous avons ainsi ces chiffres, pouvons-nous avoir les détails indiquant, par exemple, les lignes Montréal-Halifax, Montréal-Toronto?

M. VAUGHAN: Nous n'aurions pas les détails jusqu'à ce point. Nous avons le détail des recettes et des frais par région, mais non par district ni par division.

M. PICARD: Pas suivant les lignes comme elles existaient antérieurement; avant leur fusion avec les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous ne procédons pas ainsi maintenant.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous avoir le détail par région, pour le porter au compte rendu?

M. COOPER: A mon avis, il serait préférable de vous fournir le détail demain.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela vous convient, messieurs?

Quelques VOIX: Oui.

Le PRÉSIDENT: Alors, il ne nous reste plus que la page 26 — Longueur des lignes exploitées. Le personnel et sa rémunération et Répartition des recettes et frais totaux. — Avez-vous des questions à poser, messieurs?

M. MAYBANK: Il est guère nécessaire de la lire. Ce n'est qu'une énumération à la fin.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. La page 26 termine réellement le bilan. S'il n'y a pas d'autres questions, le moment est venu de présenter une proposition pour l'adoption du rapport.

M. MAYBANK: Je propose l'adoption du rapport.

M. REID: Je n'aurais qu'une question, c'est un détail secondaire. Je constate que sur votre carte vous indiquez presque tous les terminus de votre réseau, mais vous n'indiquez pas un petit endroit comme Port Mann. Je me demandais pourquoi vous n'indiquez pas notre terminus de New Westminster?

Le PRÉSIDENT: Vous devriez faire des représentations personnelles, monsieur Reid.

M. MUTCH: C'est une carte dispendieuse à trois couleurs.

M. VAUGHAN: Port Mann sera indiqué sur la prochaine carte.

Le PRÉSIDENT: M. Maybank a proposé l'adoption du rapport. Qui appuie la proposition?

M. BEAUDOIN: Il me fait plaisir d'appuyer la proposition.

Le PRÉSIDENT: Appuyé par M. Beaudoin. Quel est votre désir, messieurs?

Quelques VOIX: Adopté.

(Adopté.)



Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est dix heures. Pouvons-nous ajourner jusqu'à demain après-midi, à quatre heures. Je comprends que certains de nos amis de l'autre côté de la Chambre doivent avoir un caucus demain matin. Je me demandais si cela vous conviendrait.

M. REID: C'est la journée consacrée aux députés.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quatre heures vous conviendrait? S'il en est ainsi, je tiens à vous faire remarquer avant d'ajourner que le budget des chemins de fer doit être présenté demain. Il reste aussi le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, le rapport annuel du Trust des titres, le rapport des vérificateurs et les crédits du Ministre. Si nous pouvons en disposer, nous pourrons nous entendre avec les représentants des Lignes aériennes Trans-Canada, si cela convient au Comité, pour qu'ils soient entendus un jour de la semaine prochaine. Il devrait nous être possible de disposer rapidement du budget du chemin de fer, et des autres item, et entendre les représentants des Lignes aériennes Trans-Canada. Est-ce que cela paraît raisonnable et satisfaisant?

Quelques voix: D'accord.

Le PRÉSIDENT: S'il nous est possible de siéger à quatre heures demain et de nouveau jeudi, il me semble que nous pourrons disposer de ces rapports. Il ne nous restera plus alors que les Lignes aériennes Trans-Canada pour la semaine prochaine. Est-ce que cela vous convient, messieurs?

Quelques voix: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, nous nous réunirons de nouveau demain après-midi, à quatre heures.

Le Comité s'ajourne à 10 h. 10 du soir pour se réunir de nouveau le lendemain, 24 octobre, à quatre heures de l'après-midi.







SESSION DE 1945  
CHAMBRE DES COMMUNES

# COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule no 2

---

SÉANCE DU MERCREDI 24 OCTOBRE 1945

---

## TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif, service de l'Exploitation et de la Construction, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada et Lignes aériennes Trans-Canada.

OTTAWA  
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.PH.,  
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
1946



COMPTES RENDUS  
DE LA COMMISSION

COMITE PERMANENT

CHEMINS DE FER ET DE  
LA MAIRIE MAROCAINE

REUNION DU 15 JANVIER 1906

ORDRE DU JOUR

1. Rapport de M. le Ministre des Travaux Publics sur l'Etat des Chemins de Fer Marocains.  
2. Rapport de M. le Ministre des Travaux Publics sur l'Etat des Chemins de Fer Marocains.  
3. Rapport de M. le Ministre des Travaux Publics sur l'Etat des Chemins de Fer Marocains.



## PROCÈS-VERBAL

Salle 429,

le MERCREDI 24 octobre 1945.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Murray Clark.

*Présents:* MM. Chevrier, Clark, Coyle, Beaudoin, Belzile, Bourget, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Maybank, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Reid, Shaw.

*Sont aussi présents:* M. R. C. Vaughan, président et directeur général; M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. S. Thompson, directeur des relations extérieures des chemins de fer Nationaux du Canada; M. C. P. Edwards, O.B.E., sous-ministre des Transports; et M. F. M. Maclellan, secrétaire, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité étudie le budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1945, et l'adopte à l'unanimité, sur la motion de M. Beaudoin.

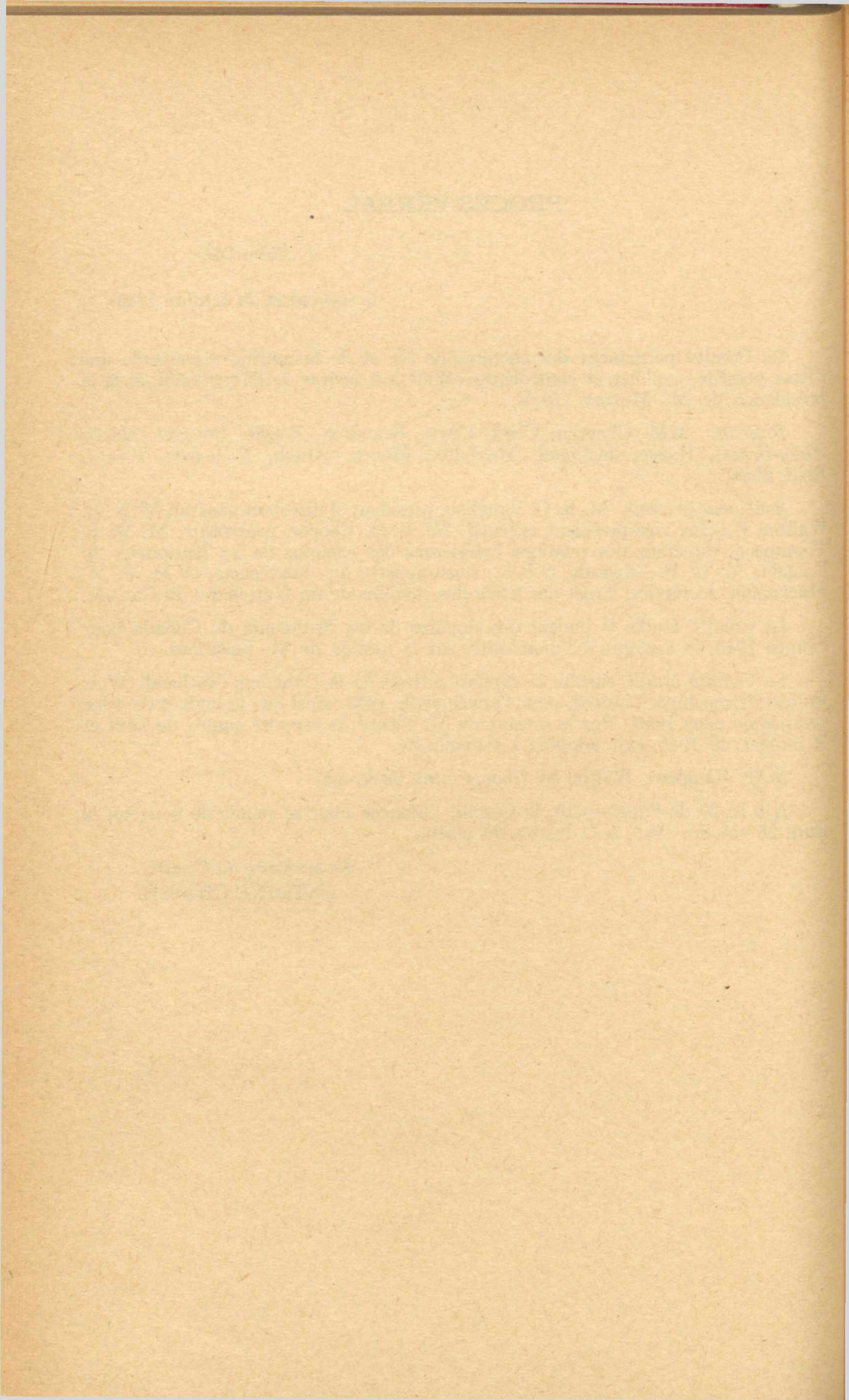
Le Comité étudie ensuite le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'année civile 1944, ainsi que le budget de cette compagnie pour 1945. Sur la motion de M. Picard, le rapport annuel de 1944 et le budget de 1945 sont adoptés à l'unanimité.

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont interrogés.

A 6 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le jeudi 25 octobre 1945, à 11 heures du matin.

*Le secrétaire du Comité,*  
ANTOINE CHASSÉ.







## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 24 octobre 1945.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. S. M. Clark.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, permettez-moi de faire une observation avant de commencer. Il est parfois un peu difficile pour les sténographes de noter tout ce qui se dit, lorsque deux membres parlent à la fois, et j'espère que nous ferons attention à cela aujourd'hui. Les sténographes m'en ont parlé hier soir, et, si nous pouvions y faire un peu plus attention, cela faciliterait leur tâche.

Nous avons adopté le rapport hier soir, et la question suivante est le budget des chemins de fer Nationaux du Canada qui a été distribué à chacun des membres du Comité. Je crois que c'est le mode de procéder que l'on adopte généralement à la suite d'un rapport, et, si vous avez des explications à demander ou des questions à poser à ce sujet, peut-être conviendrait-il de s'en occuper ensuite, à condition que cela agrée au Comité.

M. JACKMAN: Monsieur le président, le Comité a abattu beaucoup de besogne hier soir. Malheureusement, il me fallait être à la Chambre, car, comme vous le savez, on y discutait le bill sur les Lignes aériennes Trans-Canada. Je ne puis m'empêcher de me plaindre un peu du fait qu'il ait été nécessaire de faire siéger ce Comité en même temps qu'un comité semblable à la Chambre des communes. Vous n'ignorez certes pas qu'il est impossible d'être à deux endroits à la fois. Il y a un certain nombre de questions que j'avais l'intention de poser sur le rapport, avant son adoption. Peu m'importe de les poser maintenant ou d'attendre à l'adoption du rapport des vérificateurs, qui pourra encore les ramener sur le tapis.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi de vous recommander d'attendre à ce moment-là. Je crois que si nous abordons le budget tout de suite, vous pourrez poser vos questions quand M. Matthews témoignera, à moins que vous n'y voyiez de graves inconvénients.

M. JACKMAN: Il y a des questions auxquelles les vérificateurs ne pourront pas répondre.

M. le PRÉSIDENT: Je crois que tous les fonctionnaires seront présents.

M. JACKMAN: Cela m'est indifférent, pourvu que je finisse par avoir les réponses.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous les aurez.

M. le PRÉSIDENT: Si cela est entendu, ces fonctionnaires seront tous ici, et s'il y a des questions auxquelles les vérificateurs ne peuvent pas répondre, les autres fonctionnaires du réseau seront à votre disposition. Cela fait-il votre affaire?

M. JACKMAN: Oui; excepté que je suis ici en ce moment et que je n'y serai peut-être pas une autre fois.

M. le PRÉSIDENT: Peut-être pouvons-nous faire en sorte que vous y soyez.

M. JACKMAN: Très bien.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez tous un exemplaire du budget des chemins de fer Nationaux pour 1945, c'est-à-dire l'année en cours, qui tire maintenant à sa fin. Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

M. JACKMAN: Examinons-le poste par poste. Nous n'avons pas eu l'occasion d'y jeter un coup d'œil.



M. le PRÉSIDENT: Cela vous va-t-il?

M. HAZEN: En avez-vous d'autres exemplaires?

M. le PRÉSIDENT: Oui, en abondance. Serait-il utile que M. Vaughan, M. Cooper ou quelques-uns de ces messieurs en donne des explications, en prenant simplement le budget et en le repassant page par page? Cela nous rendrait-il service?

M. JACKMAN: Qu'ils le repassent poste par poste.

M. le PRÉSIDENT: Si le Comité le veut bien, soit.

M. VAUGHAN: Je vous laisse la parole, monsieur Cooper.

M. COOPER: Vous voulez avoir un résumé du budget d'exploitation et d'immobilisation. Le budget d'exploitation de 1945 indique une prévision de surplus de caisse de \$25,000,000.

M. JACKMAN: Permettez-moi de vous poser une seule question, non pas sur le budget mais sur le surplus de caisse que vous versez au gouvernement; cela signifie simplement le bénéfice réel du réseau après paiement de l'intérêt des obligations?

M. VAUGHAN: Oui, en effet.

M. JACKMAN: Le gouvernement réduit-il ou annule-t-il d'autant votre dette envers lui par suite de ce versement des surplus?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Sous forme d'annulation d'obligations ou de dettes?

M. COOPER: Exactement.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Sous quel poste cela entre-t-il dans le bilan? Quel est le montant du poste réduit chaque année quand vous versez les surplus de caisse? Cela figure-t-il au passif?

M. COOPER: Vous voyez au passif du bilan, sous la rubrique Dominion du Canada, le compte Emprunts qui se chiffre à \$645,103,871.64.

M. JACKMAN: \$645,000,000, est-ce là le compte?

M. COOPER: Oui. Il est réduit du montant du surplus de caisse que nous réalisons et que le réseau verse au gouvernement.

M. JACKMAN: Très bien. Merci beaucoup.

M. COOPER: A la deuxième page...

M. REID: Permettez-moi, monsieur le président, de demander si nous allons repasser le budget page par page? Devons-nous attendre qu'une page soit terminée avant de poser des questions?

M. COOPER: Je ne voulais rien sauter; j'allais simplement dire que les détails des \$25,000,000 se trouvent à la deuxième page. S'il nous faut étudier ces \$25,000,000, de surplus d'exploitation, il me semble que nous devrions passer à la page 2 pour le moment et revenir ensuite à la page 1. Le total des recettes d'exploitation prévues en 1945 est de \$433,000,000 par comparaison avec \$441,000,000 en 1944. Les frais d'exploitation sont de \$354,800,000, ce qui laisse des recettes nettes d'exploitations de \$78,200,000; autres dépenses débitées au revenu net, \$6,909,000, ce qui laisse un montant net de \$71,291,000 pour les intérêts. Les frais d'intérêt: intérêt dû au public sur dette à longue échéance, \$26,035,000; intérêt payable au gouvernement, \$20,256,000, ce qui laisse un surplus de caisse de \$25,000,000.

Or, en nous reportant à la page 1 et en poursuivant l'examen du chapitre immobilisations du budget, nous voyons que le total du budget d'immobilisation se chiffre à \$33,406,000 et comprend les quatre ou cinq postes qui y sont indiqués; le chiffre prévu pour les additions et les améliorations est de \$15,008,000 (et les détails de ce poste se trouvent à la page 3 de la présente brochure. Le poste suivant, acquisition de titres, se chiffre à \$1,015,000 (et les détails qui s'y rapportent



se trouvent également à la page 3). Rachat d'obligations à l'échéance, etc., \$10,777,000 (les détails de ce poste sont à la page 4). D'un autre côté, nous comptons obtenir \$18,000,000 à même les réserves pour dépréciation, ce qui veut dire qu'il nous faudra un montant net de \$8,800,000 pour notre budget général d'immobilisation.

Outre le budget général, nous avons prévu, dans notre programme de matériel, des dépenses de \$24,606,000, ce qui donne un total de \$33,406,000 pour le budget d'immobilisation. Au budget d'exploitation et d'immobilisation s'ajoute, comme vous le voyez, un montant de \$400,000 pour les besoins possibles des Lignes aériennes Trans-Canada, qui représente le solde de la somme autorisée par la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937.

M. JACKMAN: Où prendrez-vous les \$35,000,000 dont a parlé M. Howe à la Chambre?

M. COOPER: Naturellement, il s'agit ici de notre budget de 1945, et nous ne nous sommes pas occupés des lois présentées après la préparation du budget.

M. HAZEN: Où portez-vous les actions des Lignes Trans-Canada, que vous possédez?

M. COOPER: A l'actif du bilan, au poste Placements dans les filiales, \$40,710,024.85. Les détails de ce compte se trouvent à la page 21 du rapport, où vous verrez que nos immobilisations dans les Lignes aériennes Trans-Canada s'élèvent à \$4,600,000.

M. HAZEN: Merci beaucoup.

M. REID: Puis-je poser quelques questions à M. Vaughan? Je vois que les prévisions budgétaires de 1944 sont de \$421,700,000 et que les recettes réelles se chiffrent à \$441,147,000.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. REID: Et en 1945 vous comptez réaliser \$433,000,000 de recettes. Croyez-vous que vous pourriez arriver à ce montant ou qu'il y aura une réduction dans les recettes nettes par comparaison avec celles de 1944?

M. VAUGHAN: La circulation accuse une diminution, mais je crois que nous atteindrons presque les chiffres indiqués ici, qui représentent une réduction de quelque \$8,000,000 dans les recettes brutes par rapport à 1944.

M. REID: Voulez-vous expliquer la note qui se trouve au bas de la page 2: "Le budget de 1945 comprend \$1,937,500 affectés au déficit de la Caisse de prévoyance des C.F.I. et I.P.-E."?

M. COOPER: La Caisse de prévoyance des chemins de fer Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard est une caisse de retraite qui s'applique aux employés des chemins de fer du gouvernement canadien. Elle a été fermée aux nouveaux membres en 1929, et depuis tout employé des chemins de fer Nationaux du Canada, qu'il soit ou non au service des chemins de fer du gouvernement canadien, est autorisé à devenir membre du Plan de pension des chemins de fer Nationaux du Canada. La Caisse des chemins de fer Intercolonial et de l'I.P.-E. est en faillite, très en faillite; et le réseau doit chaque année fournir une somme suffisante pour payer les pensions de ce plan. Nous avons versé \$1,850,860 à cet égard en 1944, et le montant prévu pour 1945 est de \$1,937,500. Vu que la caisse est devenue insolvable en 1924, les chemins de fer Nationaux ont dû fournir \$20,625,000 pour permettre de verser les pensions relatives à ce plan aux employés des chemins de fer du gouvernement canadien.

M. REID: Sans tenir compte des contributions versées à la Caisse par les employés eux-mêmes, n'est-ce pas?

M. COOPER: Le total des pensions est plus élevé que cela. C'est ce qui est nécessaire pour compléter le montant versé par les membres eux-mêmes. Cela représente le montant déboursé par le réseau en 1945 pour faire marcher ces pensions.



M. HAZEN: Vous dites que cette caisse a été fermée en 1929?

M. COOPER: Aux nouveaux employés. Par la suite, les nouveaux employés embauchés par le réseau National sont devenus membres de la Caisse des pensions des chemins de fer Nationaux du Canada au lieu de la Caisse de prévoyance des C.F.I. et I.-P.E.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous dire si ces frais augmentent ou diminuent?

M. COOPER: Ils augmentent et continueront à le faire pendant quelques années.

M. JACKMAN: Vu que vous avez gardé certains de vos vieux employés pour parer au manque de main-d'œuvre, il me semble justement que vous en laisserez probablement partir, l'année prochaine ou à la fin de l'année, un assez grand nombre qui vont sur leurs 65 ans ou qui ont atteint cet âge au cours des trois ou quatre dernières années. Ne se peut-il pas que votre plan ait à déboursier une somme assez considérable pour payer des pensions à ces gens? Supposons que vous ayez 5,000 employés... ce nombre est peut-être trop élevé.

M. COOPER: Il est exagéré, monsieur Jackman. Si je m'en souviens bien, le nombre d'employés de plus de 65 ans que nous avons gardés, est d'environ 630. A l'heure actuelle, le nombre d'employés de cette catégorie s'élève à 462. Nous nous attendons à les voir presque tous prendre leur retraite avant la fin de l'année. Cela aura certes un effet sur la caisse des pensions. Cependant, nous l'avons prévu dans une certaine mesure; en 1943, j'ai prélevé \$750,000, et en 1944, \$500,000 de plus; en 1945, nous avons mis de côté un montant à peu près équivalent à ce que nous auraient coûté les retraites en temps normal. En d'autres termes, nous comptons payer les retraites de 1945 à même nos frais d'exploitation de l'année.

M. JACKMAN: Cela ne surchargera pas trop les frais d'exploitation de 1945 ou de 1946? S'il vous fallait prélever \$5,000 pour chaque retraité et si vous en aviez 630, cela ferait environ \$3,000,000. C'est un montant respectable.

M. COOPER: Comme je l'ai dit, les frais de pensions de 1943 s'élèvent à quelque \$2,000,000. J'ai les chiffres ici si vous en avez besoin. En outre, nous avons mis de côté \$750,000.

M. JACKMAN: Vous les avez versés à la réserve?

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: Nous avons prévu cela, et M. Cooper et moi avons étudié la question il y a quelque temps et fait en sorte de mettre un certain montant de côté pour parer à l'éventualité dont vous parlez.

M. JACKMAN: Permettez-moi, monsieur le président, de suggérer tout simplement que, vu que le Parlement semble s'en tenir aux recommandations du Comité en adoptant le budget d'immobilisation, nous devrions, je crois, en justice envers nous-mêmes et envers les responsabilités qui nous incombent, examiner les diverses catégories de dépenses auxquelles l'argent sera affecté. Autrement, nous serons en mauvaise posture si la Chambre nous demande, "Pourquoi avez-vous adopté ce budget, quelle en est la destination?", et que nous n'en sachions rien, si ce n'est un montant global. Je me demande si l'on pourrait nous donner quelques mots d'explication sur les divers postes.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Vous voulez dire les postes de la page 3?

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a aucun inconvénient à cela.

M. VAUGHAN: Il y a un très long budget de préparé, monsieur Jackman, qui donne les détails de chaque poste. En voici un exemplaire.

M. REID: Nous voulons partir ici avant la Noël.

M. JACKMAN: Je ne veux pas me faire expliquer tout le budget.

M. VAUGHAN: Si vous voulez voir ceci, examinez-le et posez toutes les questions que vous voudrez; nous sommes à votre entière disposition; mais chaque poste est ici accompagné de ses détails. La destination de l'argent est soigneusement et clairement indiquée.



M. JACKMAN: Voici le total des additions et améliorations moins rachats, \$15,008,000. Nous avons des détails généraux amplement suffisants pour nos besoins, mais nous avons un devoir envers la Chambre, et je crois que nous devrions vous demander d'une façon générale de nous expliquer pourquoi vous voulez avoir \$1,331,350 pour la région de l'Atlantique par comparaison avec les \$678,478 qui ont été dépensés l'an dernier. Je crois que nous devons avoir un peu de renseignements sur ces questions, car si nous n'en savons rien, il sera passablement difficile d'assumer la moindre responsabilité.

M. BEAUDOIN: Permettez-moi de demander si l'on pourrait faire distribuer ce document et si nous pouvons en avoir des exemplaires?

M. JACKMAN: Ce n'est pas cela que nous voulons.

M. VAUGHAN: L'une des raisons pour lesquelles nous ne voulons pas le faire distribuer est que ce budget contient une foule de détails que nous ne croyons pas opportun de rendre public. Il n'y a probablement pas d'inconvénient à les faire connaître aux membres du Comité, mais je crains que si nous rendons ce document public, des requêtes nous arriveront de tous les coins du pays, disant: "Vous faites cela ici. Pourquoi pas là?" Cela peut être très ennuyeux.

M. MUTCH: Je suis assuré que le Comité n'a pas l'intention d'exiger quelque chose d'aussi complet que cela. Nous pouvons demander des renseignements sur un poste spécial, s'il y a doute, et cela suffira.

M. NICHOLSON: Et la construction du terminus de Montréal? Cela en finira-t-il?

M. VAUGHAN: Oui. M. Cooper peut vous donner les chiffres.

M. COOPER: Il se trouve que la construction du terminus est un poste spécial dont les détails sont à la page 3. Ce poste s'y chiffre à \$100,000.

M. NICHOLSON: Cela figurera-t-il encore au budget l'an prochain?

M. COOPER: Je crois que non. Je crois que la construction du terminus de Montréal est terminée et que toute amélioration ordinaire apportée à cette gare figurera à l'avenir au budget ordinaire.

M. JACKMAN: Il a été question de la nouvelle ligne ou de la réparation de l'ancienne afin de rendre la circulation possible à Montréal, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Il s'agit de la ligne du Bout de l'Ile. Elle est terminée et en service.

M. JACKMAN: Cela ne comporte pas d'autres dépenses?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Nous voulons savoir d'une façon générale pourquoi il y a \$15,008,000 dans le présent budget par comparaison avec \$6,383,398 l'année dernière. Je suppose que vous avez besoin de tout ce montant, mais voulez-vous dire quelques mots sur les divers postes? Auriez-vous voulu dépenser davantage pour certaines choses?

M. VAUGHAN: Vous remarquerez que nous n'avons pas dépensé la somme prévue dans notre budget de 1944. Si vous comparez les \$15,000,000 de 1945 avec le budget de \$17,000,000 de 1944, notre présent budget est moins élevé en réalité. Je crois qu'il en sera de même cette année, c'est-à-dire que nous ne pourrions probablement pas dépenser tout l'argent qui figure au budget, par suite de la situation de la main-d'œuvre et des matériaux, mais notre budget est réellement beaucoup moindre qu'en 1944. Nous aurions dépensé davantage en 1944, si nous avions pu obtenir la main-d'œuvre et les matériaux nécessaires, mais cela a été impossible. Nous n'avons donc dépensé qu'une faible partie de notre budget.

M. JACKMAN: Prenez, par exemple, les \$6,009,624 prévus pour la région centrale. Quels en sont les principaux postes?

M. VAUGHAN: M. Cooper a ces renseignements. Il va vous les donner.



M. COOPER: Suffit-il que je lise les postes, monsieur Jackman ?

M. JACKMAN: Je veux savoir de quoi il s'agit en général.

M. COOPER: Il y a la ligne du Bout de l'Ile, \$130,000. Je parle en ce moment du budget de 1945. Lignes détournées, \$49,312; rails et boulons neufs, \$105,548; repose au moyen de rails partiellement usés ou de rails usagés, \$88,668.

M. JACKMAN: Le terre-plein a grandement besoin de réparations dans certaines sections ?

M. COOPER: Les réparations n'entrent pas dans le budget d'immobilisation.

M. JACKMAN: Je ne devrais pas me servir du mot "réparations", mais du mot "remplacements". Entendez-le en ce sens.

M. COOPER: Si nous remplaçons les rails d'acier par d'autres du même poids, cela ne serait pas débité aux immobilisations.

M. BEAUDOIN: Cela relèverait de l'entretien.

M. VAUGHAN: Des frais d'exploitation, oui. Si nous enlevons des rails de 100 livres pour les remplacer par des rails de 130 livres, la différence de prix est débitée aux immobilisations, mais lorsque nous reposons des rails de même nature, il n'y a pas de débit aux immobilisations.

M. JACKMAN: Cela m'amène à dire qu'il serait malheureux que le Comité se retire sans avoir écouté le mémoire sur la dépréciation, car je crois que cela nous intéresserait. Vous pourriez nous le donner en temps opportun, afin que nous puissions nous en faire une idée.

M. MAYBANK: Je croyais qu'on allait le distribuer à un certain moment.

M. JACKMAN: M. Vaughan l'a recommandé dans ses remarques préliminaires. Je crois que MM. Vaughan et Cooper sauront où je veux en venir. Vous demandez \$6,000,000 aux Canadiens pour les dépenser dans la région centrale. Je ne tiens pas à savoir à quoi serviront disons \$25,000, mais je veux connaître les principaux postes.

M. VAUGHAN: Je crois que M. Cooper peut continuer.

M. JACKMAN: Et quel en est le besoin ou comment faut-il les comprendre ?

M. COOPER: Je ne crois pas que les montants aient beaucoup d'importance, à moins que vous ne vouliez les connaître. Pour ce qui est des sellettes, nous avons l'intention d'en poser 2,808,335 nouvelles sellettes, ballastage en gravier lavé et tamisé, agrandissement des déblais et des remblais, fossés, drains et autres matériaux pour la voie, voies de triage et voies publiques d'évitement, voies de dédoublement, drainage, etc., routes et pavage, clôtures de l'emprise, autres matériaux pour la voie, voies de triage et voies publiques d'évitement, voies de dédoublement, voies privées et publiques d'évitement, machines et petits outils pour la chaussée, construction de ponts en acier ou remplacements par des ponts en béton ou en acier, ponceaux, nouveaux ponts et estacades en bois ou remplacements de ponts et estacades en bois par des constructions de même nature.

M. JACKMAN: Cela est plutôt une compilation de petits postes répartis sur l'ensemble du réseau qu'un poste principal de \$1,000,000 ou \$2,000,000 ?

M. COOPER: Oui. Si je vous faisais connaître les détails de l'une de ces rubriques, cela vous donnerait une idée du budget en général.

M. JACKMAN: S'il n'y a pas trop de détails.

M. COOPER: En voici une: remplacement de ponts et estacades en bois par des ponceaux, et remblayage. Section d'Alderdale, un pont au mille 108.63. Terminus de Sudbury, un accès d'estacade au mille 6, section de Copper Cliff. Section de Sudbury, un pont au mille 90.76, construction d'un tunnel en pierre et remblayage. Section de Rouyn, quatre ponts aux milles 19.3, 19.9, 20.9 et 28.4. Section d'Oba, deux ponts aux milles 62.8 et 142.4. Section de Beachburg, un pont au mille 134.9. Le coût estimatif de ces travaux se chiffre à \$48,460. C'est ainsi que le budget est fait.



M. HAZEN: Monsieur Cooper, vous prévoyez que les additions et améliorations de la région de l'Atlantique seront de \$1,331,350 dans votre budget de 1945. Voulez-vous nous donner les détails de ces chiffres?

M. COOPER: Je veux être franc à ce sujet. Le présent budget a été préparé au début de l'année et révisé depuis. Nous n'avons pas jugé à propos de nous donner la peine de le faire réimprimer. Le budget initial de \$1,331,350 pour la région de l'Atlantique a été réduit de \$172,000. Cette réduction ne figure pas au budget initial, que je vous saurais gré de bien vouloir me donner. Je pourrai ensuite le repasser et vous indiquer tous les postes retranchés. Région de l'Atlantique, rails et boulons neufs, \$686,037. Repose de la voie au moyen de rails partiellement usés ou usagés, voie principale et embranchements, \$151,999. Repose au moyen de rails partiellement usés ou usagés, voies de dédoublement et de triage, \$48,932. Sellettes, \$143,236. Ancres, \$89,020. Ballastage en pierre et en gravier lavé et tamisé, \$1,429,390.

M. HAZEN: Avez-vous dit \$1,429,390?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Je croyais que le total était de \$1,331,000.

M. COOPER: Excusez-moi. Je vous donne le total des dépenses. Une partie d'entre elles sont débitées aux frais d'exploitation. Je ferais peut-être mieux de recommencer et de vous donner la part d'immobilisations. Je vais recommencer.

M. HAZEN: Nous voulons bien le comprendre.

M. COOPER: Rails et boulons neufs, \$41,917. C'est là la part d'immobilisations seulement. Repose de la voie au moyen de rails partiellement usés ou usagés sur la voie principale et les embranchements, \$35,884; repose au moyen de rails partiellement usés ou usagés (voies de dédoublement et de triage, et voies publiques d'évitement), \$13,931; sellettes, \$28,020; ancres, \$77,920; ballastage en pierre et en gravier lavé et tamisé, \$253,530; ballastage en scorie, \$20,400; agrandissement de déblais et de remblais, \$25,000; enrochement, \$50,000; drains en tuile et autre drainage, \$25,500; clôtures de l'emprise et protection contre les animaux, y compris le plantage d'arbres et de haies tenant lieu de clôtures de l'emprise, \$10,565; autres matériaux pour la voie, voies de triage et voies publiques d'évitement, \$36,640; voies de dédoublement, \$6,420; voies d'évitement privées et publiques, \$35,000; machines et petits outils pour la chaussée, \$83,390; accessoires divers pour la chaussée, \$3,300; nouveaux ponts en acier ou remplacement par des ponts en béton ou en acier, \$47,105; remplacement de ponts en acier par des ponts ou estacades en bois, \$54; ponceaux neufs et remplacements, \$3,500; nouveaux ponts et estacades en bois ou remplacement de ponts et estacades en bois par des constructions de même nature, \$37,190; remplacement de ponts et d'estacades en bois par des ponceaux et remblai, \$14,069; améliorations diverses aux ponts, telles que métallisation, imperméabilisation, remplacement de la maçonnerie par le béton, contre-rails, trottoirs, etc., sur les ponts, \$67,181; protection des passages à niveaux, \$10,000; autres dépenses pour stations et abris (construction ou remplacement), \$2,430; autres dépenses pour stations et abris (améliorations), \$6,000; hangars à marchandises, (améliorations), \$2,900; logements de section (construction et remplacement), \$21,584; quais, \$2,673; édifices divers (construction et remplacement), \$35,400; services de messageries sur les voies, \$10,981; postes d'alimentation d'eau, \$18,023; postes à combustible, y compris améliorations, \$6,600; plaques tournantes, \$23,040; fosses à escarbilles, \$4,150; autres dépenses pour remises à locomotives et ateliers (construction et remplacement), \$12,500; autres dépenses pour remises à locomotives et ateliers (améliorations), \$9,750.

M. NICHOLSON: Si vous me permettez de vous interrompre, il me semble que nous mettrons beaucoup de temps à nous rendre à \$1,900,000.

M. COOPER: Il y en a encore une couple de pages.



M. le PRÉSIDENT: Ce n'est là qu'une description générale. Cela vous va-t-il?

M. HAZEN: Non, pas tout à fait, je voudrais avoir les détails. Peu m'importe que M. Cooper les lise ou non. S'il pouvait les faire consigner au compte rendu, cela nous irait.

M. MAYBANK: C'est une idée, monsieur le président; faites les publier plus tard au compte rendu, comme appendice.

M. JACKMAN: Il en a la moitié de lue. Pourquoi ne pas le laisser continuer.

M. MAYBANK: N'est-il pas inopportun de publier avec trop de détails les renseignements exacts sur les dépenses, pour la raison mentionnée tantôt par M. Vaughan? Ne conviendrait-il pas dans les circonstances d'envoyer un mémoire à M. Hazen, vu que cette question a pour lui un intérêt tout particulier? Il pourrait ensuite se servir de son jugement pour donner de plus amples renseignements. Il va de soi que cette région l'intéresse d'une façon spéciale, et pourtant je ne crois pas que vous vouliez faire paraître tous les détails en dollars et en cents au compte rendu pour les concurrents et les autres.

M. VAUGHAN: Nous pourrions simplement donner à M. Hazen les chiffres que M. Cooper a lus.

M. MAYBANK: Je crois que cela vaudrait mieux.

M. HAZEN: Je ne veux rien faire qui puisse causer des ennuis au réseau.

M. VAUGHAN: Ces postes sont divisés. Une certaine partie relève des immobilisations, mais j'imagine que la majeure partie relève de l'entretien.

M. COOPER: On m'a repris. Les premiers chiffres que j'ai donnés étaient le total des dépenses, mais j'ai recommencé et donné seulement les immobilisations.

M. WALTON: Mais la plupart de ces postes comportent une certaine partie de frais d'entretien; et c'est la majeure partie dans un grand nombre.

M. BOURGET: L'un des principaux postes est le ballastage dans chaque région.

M. HAZEN: Ce sera parfait, si M. Cooper veut me donner les chiffres des immobilisations de la région de l'Atlantique. J'allais poser cette question. Ces chiffres sont-ils répartis de quelque façon? Ces dépenses indiquent-elles quel montant, le cas échéant, sera affecté à l'Île du Prince-Edouard, par exemple?

M. VAUGHAN: Il y a là un poste.

M. JACKMAN: \$10,000.

M. VAUGHAN: On peut les relever.

M. HAZEN: Je ne veux pas les avoir en bloc.

M. VAUGHAN: Il y a plusieurs postes pour l'I.P.-E. On peut les relever.

M. HAZEN: Voici ce que j'avais dans l'idée. Si vous pouvez me les donner sans trop de difficultés, je vous demanderai les postes de l'Île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

M. REID: A propos de l'Île du Prince-Edouard, je me demande si vous voulez parler des \$713,000?

M. HAZEN: Réglons tout d'abord cette question. Pourriez-vous faire cela?

M. COOPER: Si vous me permettez de faire une recommandation, je voudrais vous montrer cette brochure et vous laisser me dire exactement ce que vous désirez.

M. HAZEN: J'ai dit ce que je désirais.

M. MAYBANK: Vous faites la causette tous les deux.

M. HAZEN: J'ai dit ce que je voulais.

M. COOPER: Nous pouvons marquer les postes de l'Île du Prince-Edouard.

M. HAZEN: Pouvez-vous aussi marquer ceux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick?



M. WALTON: Je le crois, d'une façon assez générale. Il y a des postes qui sont plus ou moins généraux, comme le ballastage et les entreprises de ce genre. Je crois que l'on peut les assigner avec assez d'exactitude aux territoires où les travaux auront lieu.

M. VAUGHAN: Je crois que nous pouvons vous donner ce que vous voulez, monsieur Hazen.

M. HAZEN: J'ai une autre question à poser. Y a-t-il une partie de l'argent dépensé qui sera affectée à la pose de doubles voies?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. le PRÉSIDENT: Cela est-il réglé?

M. HAZEN: Oui, monsieur.

M. MAYBANK: Naturellement, vous n'attendez pas de vote d'approbation pour effectuer ces dépenses. Comme l'année est très avancée, vous devez en avoir effectué une grande partie.

M. VAUGHAN: Oui. Il nous a fallu aller de l'avant.

M. MAYBANK: Oui.

M. VAUGHAN: Nous n'avions pas de réunion au printemps pour faire approuver notre budget. Nous ne pouvions pas arrêter le réseau. Il nous fallait marcher.

M. MAYBANK: Vous avez effectué ces immobilisations.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: En prenant l'argent dans vos propres poches, dans l'intervalle, monsieur Vaughan? Où avez-vous pris l'argent?

M. VAUGHAN: Vous verrez que le total de nos dépenses est très inférieur au budget, comme je l'ai dit.

M. JACKMAN: Où avez-vous pris l'argent?

M. COOPER: En ce qui concerne le budget général, nous avons payé toutes les immobilisations à même nos réserves de 1945 pour la dépréciation.

M. JACKMAN: Cela soulève une question de droit assez particulière et peut-être embarrassante. Vous devez obtenir l'autorisation, je le suppose, par un arrêté en conseil ou quelque chose de ce genre. Le faites-vous ou vous faut-il continuer vos opérations sans cela et compter faire valider vos mesures ultérieurement? Quelle est la situation du point de vue de la loi?

M. VAUGHAN: Voici la situation. Nous avons discuté la question avec le Ministre, et il a été décidé que, vu que notre budget n'avait pas été approuvé, nous devions aller de l'avant, et nous avons obtenu l'autorisation provisoire de continuer notre travail en attendant les délibérations du présent Comité.

M. JACKMAN: Si notre Comité différerait d'opinion, cela n'aurait pas beaucoup d'effet pour 1944. Cependant, je suppose que vous avez dû faire votre travail dans l'espoir de le faire approuver.

M. VAUGHAN: Oui.

M. MAYBANK: Sinon, il leur faudrait défaire les ponts.

M. JACKMAN: Cela ne résoudrait pas le problème. Permettez-moi, toutefois, de dire ceci: le colonel McLure, un des députés de l'île du Prince-Edouard, a soulevé la question du manque d'un deuxième bac. Cela relève-t-il du réseau ou du gouvernement?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela ressortit au Budget des dépenses. C'est l'un des trois crédits qui seront étudiés après l'approbation de ces rapports.

M. JACKMAN: Ces crédits sont-ils étudiés dans notre Comité?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Il s'agit du crédit no 421, déficit du bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard.



M. JACKMAN: Notre Comité étudie cela ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. C'est exact.

M. JACKMAN: Le colonel McLure a également parlé à la Chambre du coût très élevé du transport par camion des produits agricoles de l'Île à la terre ferme, en insistant surtout, je crois, sur les frais de traversée en bac. Il s'agissait de frais très élevés pour une distance de quelque 50 milles entre deux points, beaucoup plus élevés que le prix ordinaire du camionnage sur la terre ferme. Est-ce que les prix de la traversée sont élevés, et sont-ils fixés par le réseau ?

M. VAUGHAN: Nous ne croyons pas que les prix soient excessivement élevés. Naturellement, tout ce qui passe sur le bac fait directement concurrence au réseau. Nous croyons faire preuve de générosité du seul fait que nous permettons aux camions de traverser sur le bac.

M. HAZEN: Combien prenez-vous pour traverser un camion ?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas les taux ici. Quelqu'un les a-t-il ?

M. WALTON: Je ne crois pas que nous les ayons.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous les procurer très facilement, mais nous ne les avons pas dans le moment.

M. HAZEN: Que faut-il penser de la dépense de \$10,000 ? Quelle en est la destination ? Je parle du montant que vous avez prévu pour le bac et les termini de l'Île du Prince-Edouard. A quoi cet argent servira-t-il ?

M. COOPER: C'est tout simplement un fonds éventuel général de \$10,000 pour parer aux postes non prévus lors de la préparation du budget détaillé.

M. HAZEN: L'an dernier, vous avez dépensé \$48,700. Non, ce n'est pas tout à fait exact. Votre budget comportait \$48,700, et vous avez dépensé en réalité \$54,639.

M. COOPER: Oui. Voulez-vous en connaître les détails, monsieur Hazen ?

M. HAZEN: Non merci. Je les demanderai si j'en ai besoin.

M. COOPER: Il nous faudra les faire venir.

M. JACKMAN: Naturellement, bien que le transport par camion entre l'Île et la terre ferme fasse concurrence au réseau, il ne s'agit pas moins d'un service public. On doit reconnaître que le camionnage constitue un autre moyen de transport.

M. VAUGHAN: J'en conviens.

M. JACKMAN: Sur quoi portent les griefs des camionneurs qui font le transport entre l'Île et la terre ferme ? Est-ce sur les taux de camionnage ?

M. VAUGHAN: Le seul grief que je connaisse porte sur le taux exigé pour les camions à bord du bac. Nous avons reçu des plaintes à ce sujet de temps en temps ; mais je ne sache pas que nous en ayons reçu dernièrement, quoique les autres fonctionnaires du réseau reçoivent de telles plaintes. Je crois qu'il vaudrait mieux nous procurer les taux. Je ne les connais pas.

L'hon. M. CHEVRIER: Je les ai ici ; M. MacLennan vient de se les procurer. Les voici : camions, passage simple, \$6 ; aller et retour, \$12.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Quelle est la distance de la traversée ?

M. JACKMAN: Huit milles.

L'hon. M. CHEVRIER: Neuf, je crois.

M. REID: S'agit-il des camions chargés ?

M. VAUGHAN: Oui ; chargés ou vides.

L'hon. M. CHEVRIER: Automobiles, passage simple \$2 ; aller et retour, \$3.

M. MUTCH: Cela comprend-t-il n'importe quelle sorte de camions : 1 tonne, 2 tonnes, etc. ?



M. VAUGHAN: Il y a une limite, je crois; je pense que le taux reste le même jusqu'à 5 tonnes.

M. JACKMAN: Pouvez-vous nous donner une idée du taux de transport de 5 tonnes par camion par comparaison avec celui du transport de 5 tonnes de produits agricoles en vrac sur le bac?

M. WALTON: Nous ne transportons pas de produits en vrac sur le bac.

M. JACKMAN: Il y a un taux pour les produits en vrac.

M. VAUGHAN: Nous ne transportons rien en vrac sur le transbordeur. Tout ce que nous y transportons est en wagons. Nous ne transportons rien en vrac.

M. JACKMAN: Vous savez où je veux en venir. Combien coûte le transport de 5 tonnes de pommes de terre en wagon par comparaison avec 5 tonnes en camion?

M. VAUGHAN: Il y a un grand nombre de facteurs qui entrent ici en ligne de compte. Je crois que cela dépend de la destination des pommes de terre, de leur trajet en chemin de fer et de la distance sur laquelle les frais sont répartis.

M. JACKMAN: Prenez, par exemple, un trajet de 50 milles en camion.

M. VAUGHAN: Vous n'ignorez sans doute pas la sempiternelle polémique sur la différence entre les frais de transport des marchandises par camions et les frais de transport par chemins de fer. Je crois que tous les organismes qui ont étudié la situation, en sont venus facilement à la conclusion que, sauf pour les marchandises de première qualité et en tenant compte, naturellement, de tous les facteurs, les camions ne pouvaient faire concurrence aux chemins de fer d'une façon économique sur une distance de plus d'une cinquantaine de milles. Pendant la guerre, le régisseur des transports a imposé une limite de 50 milles au transport par camions. Cette question sera toujours discutable. Les camionneurs ont naturellement leurs idées là-dessus, et je ne voudrais pas engager ici une discussion contre eux sans qu'ils aient l'occasion de se défendre.

M. JACKMAN: Après tout, les habitants de l'île ont le droit de choisir la méthode d'expédition qui fait le mieux leur affaire, et, si les taux de transbordement par bac sont trop élevés pour les camions en proportion avec les wagons, cela constitue dans un sens une concurrence injuste par suite de la situation de l'île, du Pacte confédératif et de toutes les autres particularités de l'île du Prince-Edouard.

M. MUTCH: C'est une opinion très discutable.

M. JACKMAN: Je lui demande des faits et non des opinions. Quel est le taux pour un trajet de 50 milles entre un certain endroit de l'île et un certain endroit de la terre ferme, d'abord par camions, et deuxièmement par chemins de fer?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il est presque impossible de vous donner ces renseignements.

M. REID: La commission des transports a recueilli un grand nombre d'opinions pendant plusieurs années, et il n'a jamais été possible de dire combien cela coûtait pour transporter une tonne ou une demi-tonne sur une distance quelconque en chemin de fer. On n'a jamais été capable d'établir de frais.

M. JACKMAN: Je veux parler des frais.

M. VAUGHAN: Je vous ai peut-être mal compris. A ce que je saisis, vous voulez connaître le taux que le réseau fait payer sur une certaine marchandise, disons de Charlottetown à un endroit situé à 50 milles sur la terre ferme.

M. JACKMAN: C'est exact.

M. VAUGHAN: Tout ce que je puis vous donner à ce sujet est le taux que nous exigeons pour transborder les camions, car nous n'exploitons pas les camions.

M. JACKMAN: Cela suffira peut-être, si vous pouvez me le dire.

M. VAUGHAN: Nous allons nous procurer ces renseignements.



L'hon. M. CHEVRIER: Vous ne pouvez pas dépasser neuf milles. Vous ne savez pas quels sont les taux des camions au delà de 50 milles.

M. JACKMAN: La difficulté des habitants de l'Île réside, semble-t-il, dans le fait que le taux de transbordement est si élevé que cela leur rend le camionnage très dispendieux. C'est là la question qu'a soulevée M. McLure. Permettez-moi maintenant de vous poser cette question: comment préparez-vous votre budget d'immobilisation, chaque année? Le faites-vous au bureau central?

M. VAUGHAN: Nous préparons notre budget avec beaucoup de soins. Il commence dans les sections. Les directeurs, les ingénieurs et les autres employés de section l'examinent. Le budget passe ensuite au bureau régional, c'est-à-dire au directeur général et à l'ingénieur régional. Ceux-ci le scrutent et en éliminent tout ce qu'ils jugent à propos. Le budget est ensuite envoyé au vice-président régional, au gérant général et à l'ingénieur en chef de la région. Ces derniers le passent en revue et suppriment encore certaines choses. Il arrive ensuite à Montréal où il va d'abord à M. Walton, puis à notre service des recherches. Nous avons un service du budget qui se trouve sous la direction de M. Fairweather, vice-président d'un certain nombre de services. Celui-ci revoit chaque poste. Nous faisons venir à Montréal les vice-présidents et les ingénieurs en chef qui doivent démontrer à M. Fairweather, à M. Walton et à moi que chaque poste du budget est nécessaire dans l'intérêt du réseau. Il ne s'agit donc pas d'une affaire de hasard; il est étudié avec grand soin.

M. JACKMAN: Et votre conseil d'administration l'approuve ensuite?

M. VAUGHAN: Il est par la suite soumis au conseil d'administration qui l'approuve, puis envoyé ici pour approbation définitive.

M. JACKMAN: Je suppose que vous ne pouvez pas faire comme un grand nombre d'industries lorsqu'il s'agit par exemple d'approuver une dépense de \$1,000,000, vous ne pouvez pas, dis-je, par suite de la nature de votre entreprise, dire si cette somme vous rapportera un certain pourcentage de bénéfices à la fin de l'année. Votre entreprise ne vous permet pas de faire de telles prévisions, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Les employés qui soumettent nos budgets doivent dire quelles sont les économies qui résulteront des dépenses.

M. JACKMAN: Naturellement, quand vous remplacez un pont en bois par un pont en acier, c'est une nécessité.

M. VAUGHAN: Oui. Il y a des choses qui ne comportent pas d'économies; c'est une nécessité, comme vous dites; mais quand il s'agit de quelque chose de neuf, cela doit être justifié du point de vue économique.

M. REID: Je me demande si vous pouvez répondre à ma question sur le bac transbordeur de l'Île du Prince-Edouard, car le montant de \$713,000, qui représente la part du gouvernement dans le compte d'exploitation, m'intéresse. Je voudrais savoir si le bac rapporte et qui l'exploite.

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne rapporte pas. C'est une question qui viendra sur le tapis comme crédit distinct après l'étude de ces rapports.

M. REID: Voici un crédit de \$713,000.

M. VAUGHAN: Je crois, monsieur le président, que M. Cooper peut expliquer comment fonctionnent les comptes du bac transbordeur de l'I.P.-E. en ce qui concerne le gouvernement et notre réseau.

M. COOPER: Je crois qu'il y a erreur au sujet des \$713,000. Si je regarde les mêmes chiffres, cela a trait aux filiales.

M. REID: Le montant que je vois ici est la part du gouvernement dans le compte d'exploitation, Île du Prince-Edouard, bac transbordeur et termini, \$564,200, à la page 2 du budget.



M. COOPER: Le bac de l'I.P.-E. est exploité en premier lieu comme partie du réseau, mais nous l'exploitons pour le compte du gouvernement, et il est entendu que celui-ci payera la différence entre les frais d'exploitation et les recettes. Cette différence fait l'objet d'un crédit distinct à la Chambre. Nous exploitons le bac. Nous en assumons les frais et nous les débitons aux recettes que nous répartissons entre les diverses opérations du bac, et nous présentons le compte de déficit au ministère des Transports.

M. le PRÉSIDENT: A mon avis, il s'agit du crédit que le ministre va présenter.

L'hon. M. CHEVRIER: Le déficit net d'exploitation de 1945 est de \$713,000 que nous payons aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Dois-je croire que vous avez dit que jusqu'à présent, cette année, vous avez puisé dans la réserve pour dépréciation et autres pour payer ce compte d'immobilisation?

M. COOPER: Au sujet des postes de ce que nous appelons le budget général d'immobilisation, c'est-à-dire indépendamment du crédit pour le matériel neuf, je dois dire que tous les postes d'immobilisation qui figurent à la page 1, additions et améliorations; achat de valeurs; remboursement d'obligations à l'échéance, ont été payés à même nos propres ressources jusqu'à la fin de septembre.

M. HARRIS: Cela va-t-il continuer pendant les trois autres mois de l'année?

M. COOPER: Il se peut que nous n'arrivions pas à balancer nos comptes à la fin de l'année; mais, je crois personnellement que nous n'aurons pas besoin du plein montant de \$8,800,000. Vous comprenez que nous devons demander un crédit suffisant pour mener nos entreprises à bonne fin. Or, il se peut qu'au 31 décembre nos entreprises ne soient pas terminées et que l'argent n'ait pas été entièrement dépensé. D'ordinaire, nous ne dépensons pas tout le montant prévu au budget. Vous remarquerez qu'en 1944, par exemple, nous avons demandé \$10,549,000 dans notre budget général d'immobilisation et que nous avons en réalité terminé l'année avec un solde créditeur de \$2,776,000.

M. REID: Pourquoi les frais d'intérêt seraient-ils moindres en 1945? Je vois qu'ils sont de \$45,000,000; les recettes d'exploitation sont réduites de \$8,000,000, et les frais d'exploitation de \$12,000,000, ce qui est compensé par une diminution dans les frais d'intérêt. Ainsi, l'intérêt dû au public sur la dette à long terme, à la page 2, est de quelque \$28,000,000, et vous prévoyez qu'il sera de \$26,035,000 cette année. Vient ensuite l'intérêt sur les prêts de l'État qui est d'environ \$20,000,000, et le total du service des intérêts accuse une diminution d'un peu moins de \$2,000,000 par rapport à celui de 1944.

M. COOPER: Oui. Le meilleur moyen d'expliquer cet état de choses est peut-être de donner un exemple. En juillet 1944, nous avons appelé au remboursement une émission de \$56,000,000 d'obligations à 5 p. 100. Nous avons obtenu les fonds du gouvernement à . . . je ne me souviens plus du taux . . . environ 3 ou 2½ p. 100, de sorte que, comme vous voyez, ce remboursement nous a permis d'économiser quelque 2 ou 2½ p. 100 d'intérêt, selon le taux du coupon et l'intérêt que nous devons payer sur les prêts du gouvernement.

M. JACKMAN: Qu'a-t-on fait des valeurs du Canadien National entre les mains du public anglais achetées par notre gouvernement et acquises avant l'institution de l'aide mutuelle? Le gouvernement les garde-t-il ou les a-t-il remises à la compagnie?

M. COOPER: La compagnie a donné au gouvernement un billet représentant le montant nécessaire pour acquérir ces valeurs. Le ministre des Finances les garde comme nantissement de notre billet.

M. VAUGHAN: Nous payons 3½ p. 100 d'intérêt sur ces valeurs.

M. JACKMAN: Le gouvernement vous fait payer 3½ p. 100 sur les emprunts, c'est-à-dire sur le gros poste de \$661,000,000 qui figure au bilan?



M. COOPER: Non, les taux sont indiqués à la page 20; mais, en ce qui concerne les postes de rapatriement, le taux d'intérêt est de 3½ p. 100 sur un montant d'environ \$390,000,000.

M. JACKMAN: Y a-t-il encore d'autres obligations entre les mains de porteurs anglais, outre-mer?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il a été question de cela hier et que l'on a fait remarquer qu'environ \$28,000,000 de ces obligations n'avaient pas été appropriées parce que, semble-t-il, elles se trouvaient dans d'autres pays et que le gouvernement britannique n'avait pas le pouvoir de les approprier. Mais toutes les autres ont été acquises.

M. JACKMAN: Y a-t-il, à votre connaissance, de ces obligations en France, en Hollande ou dans d'autres pays européens?

M. COOPER: Certainement, il y en a quelques-unes en Irlande.

M. JACKMAN: Pouvez-vous me dire au pied levé combien il s'y trouve d'obligations?

M. COOPER: Non. Notre service des finances pourrait peut-être vous donner une idée approximative de ces chiffres. Quant à moi, il m'est impossible de répondre à votre question.

M. MUTCH: C'est moins de \$28,000,000 en tout cas.

M. COOPER: Le total des valeurs sterling entre les mains de porteurs résidant en dehors du Royaume-Uni s'élève à \$28,000,000.

M. PICARD: Y a-t-il encore des valeurs au Royaume-Uni qui n'ont pas été rapatriées?

L'hon. M. CHEVRIER: Il vient de le dire.

M. COOPER: Non, monsieur, il n'y a pas de valeurs de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. PICARD: C'est ce que je pensais.

M. MUTCH: Nous avons étudié cela à fond hier soir. Si nous continuons à l'examiner et à le réexaminer, nous n'aboutirons jamais à rien.

M. REID: Les additions et les améliorations de la région de l'Ouest constituent-elles un programme de grande portée?

M. VAUGHAN: Je ne saisis pas.

M. REID: Les additions de la région de l'Ouest constituent-elles un programme de très grande portée? Je vois qu'elles se chiffrent à \$2,900,000.

M. VAUGHAN: La liste en est assez longue. J'ignore si vous voulez les connaître ou non.

M. REID: Y en a-t-il dans la Colombie-Britannique?

M. VAUGHAN: Oui, il y en a.

M. REID: Comportent-elles une nouvelle station pour New-Westminster?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela figurera peut-être au budget de 1946?

M. VAUGHAN: Voulez-vous parler de la station du Great Northern railway?

M. REID: Oui.

M. VAUGHAN: Cela n'est pas dans notre budget.

M. NICHOLSON: Il y a à la page 3 un poste concernant le paiement en 1944 de \$25,000 pour l'hôtel Admiral Beatty à Saint-Jean. Il ne semble pas y avoir de prévision correspondante en 1945. Pouvez-vous nous expliquer cela?

M. VAUGHAN: De quel poste s'agit-il?

M. NICHOLSON: A la page 3, hôtel Admiral Beatty à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

M. VAUGHAN: Oui.



M. NICHOLSON: Il y a un poste de \$25,000 pour 1944.

M. VAUGHAN: Il y a une raison à cela. Je crois que vous feriez mieux d'en parler, monsieur Cooper.

M. COOPER: Les titres de cette compagnie sont arrivés à échéance au cours de l'année. Il y a trois émissions: obligations de première hypothèque, obligations de deuxième hypothèque et obligations de troisième hypothèque. Nous possédons un tiers des obligations de deuxième hypothèque, le Pacifique-Canadien en possède un tiers et la United Hotels un tiers. La United Hotels refusa de participer au plan de refinancement, et le Pacifique-Canadien et le National-Canadien assumèrent chacun leur tiers de part d'intérêt, c'est-à-dire que nous avons assumé \$25,000 et le Pacifique-Canadien a assumé le même montant. Nous avons estimé que ce plan était une bonne affaire, et, de fait nous avons touché en 1944 \$15,500 sur le principal de ces obligations. . . nous avons réalisé un bénéfice appréciable.

M. NICHOLSON: Quelles dispositions avez-vous prises en vue de la direction de cet hôtel?

M. VAUGHAN: Le Pacifique-Canadien et notre compagnie ont des représentants au conseil de l'hôtel, et les directeurs sont nommés avec leur approbation.

M. le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet de la page 3? Nous passons à la page 4.

M. REID: Page 4, en quoi consiste le poste des obligations à 5½ p. 100 de la Province du Nouveau-Brunswick? Je constate que le budget de 1945 comporte un paiement de \$818,000 à cet effet.

M. VAUGHAN: C'est l'un des paiements d'obligations qui arrivent à échéance.

M. REID: Pourquoi n'y a-t-il pas eu de paiement à cet égard l'an dernier?

M. VAUGHAN: M. Cooper a ces renseignements. Il va vous les donner.

M. COOPER: Ces \$818,000 représentent des obligations émises par la Province du Nouveau-Brunswick pour la construction de la ligne St-Jean et Québec. La compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada a acheté cette ligne en 1929 au prix de \$6,000,000; nous avons assumé pour quelque \$2,700,000 d'obligations de la compagnie St-Jean et Québec à valoir sur le prix d'achat, et le solde a été réglé en vertu d'une entente par laquelle le Canadien National s'engageait à rembourser les obligations du Nouveau-Brunswick à leur échéance. En 1945, \$818,000 d'obligations du Nouveau-Brunswick sont arrivées à échéance, le 16 février. Ces obligations portent un intérêt de 5.5 p. 100, de sorte qu'il nous était réellement avantageux de nous en défaire.

M. REID: Une autre question que je voudrais poser a trait à la dette envers l'état du Michigan au sujet de l'élargissement de l'avenue Woodward, Detroit. Payez-vous une prime supplémentaire sur le change, et, si oui, combien avez-vous payé l'an dernier? Avez-vous payé cela en monnaie américaine?

M. COOPER: C'est là toute une histoire. Il y a quelques années, l'état du Michigan voulut construire une grande route parallèle à notre ligne qui va de Detroit à Pontiac. La future route longeait le Grand Trunk Western railway, et, afin d'avoir plus d'espace, on décida de déplacer notre ligne et de construire la route sur l'emprise du chemin de fer. Une entente fut conclue par laquelle l'Etat décidait, afin d'avoir plus d'espace, de déplacer notre ligne et d'y construire la route. L'Etat du Michigan en assumait tous les frais, à condition que nous les remboursions en une période de quinze ans. Ce poste représente  $\frac{1}{15}$  de cette dépense.

M. REID: Avez-vous reçu quelque chose pour l'abandon de l'emprise?

M. COOPER: Je ne le pas. D'autre part, nous n'avons pas payé d'intérêt sur cette dette. Toute cette affaire était très compliquée. Elle était intimement liée à la question de l'imposition de notre réseau dans cette région. Elle comportait également une menace d'expropriation de la part de l'Etat si la compagnie n'arrivait pas à une entente satisfaisante. Les stipulations de cette entente sont consignées au



compte rendu du présent Comité. La question fut étudiée à fond dans le temps, et, bien que cette entente nous fût imposée, la compagnie la considéra comme satisfaisante.

M. REID: Ces paiements ont-ils été effectués en monnaie américaine, et, si oui, pourquoi?

M. VAUGHAN: Nous encaissons assez d'argent aux Etats-Unis dans nos trains de marchandises et de voyageurs pour payer ces dépenses.

M. REID: En tenant compte de tous vos engagements aux Etats-Unis, vos recettes y sont-elles suffisantes pour payer toutes les dépenses, ou vous faut-il effectuer des paiements en monnaie américaine?

M. VAUGHAN: Nous avons un certain nombre de valeurs et obligations du Canadien National en cours qui sont remboursables de trois façons certaines sont payables au Canada, d'autres en Grande-Bretagne et d'autres aux Etats-Unis, au choix du porteur. Nous devons verser une prime assez considérable sur ces obligations si les porteurs décident de se faire payer en monnaie américaine.

M. REID: Je demande s'il nous est possible d'avoir un aperçu du montant supplémentaire que vous avez versé en guise de prime sur le change? Je n'en suis pas tout à fait certain.

M. VAUGHAN: Je crois que nous pouvons vous donner ces renseignements.

M. COOPER: En 1944, le coût net du change américain pour la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada a été de \$2,212,000.

M. REID: A titre de vieux partisan de la suppression du 10 p. 100, je tenais à savoir combien cela vous coûtait. Je sais que cela coûte cher au pays.

M. COOPER: Dans notre cas, cela tient naturellement à ce que nous avons un très grand nombre de valeurs payables en monnaie des Etats-Unis. Dans les opérations de la compagnie seulement, à part les paiements d'intérêt, je ne crois pas que nous soyons obligés de payer de montant considérable pour le change américain. Nous réalisons un bénéfice sur la livre sterling.

M. VAUGHAN: Ces valeurs arrivent à échéance à diverses dates. Certaines sont sujettes à appel, et, dès la période d'appel, nous les rachetons et nous nous dégageons de cette obligation.

M. le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. JACKMAN: Achetez-vous encore du matériel roulant avec l'argent que vous fournit le gouvernement à 3.5 p. 100?

M. VAUGHAN: Je crois que le dernier emprunt pour achat de matériel que nous avons négocié avec le gouvernement était à 2.5 p. 100; 2 5/8 p. 100 si ma mémoire est fidèle. La plupart de ces emprunts étaient à 3.5 p. 100, mais lors de la dernière émission pour achat de matériel, nous avons fait remarquer au gouvernement que le taux d'intérêt était trop élevé, à notre avis, vu que la majorité des grandes compagnies de chemins de fer des Etats-Unis obtenaient de l'argent pour l'achat de matériel à 1.75 et 1 7/8, et le gouvernement a alors réduit notre taux à 2 5/8 sur cette émission.

M. NICHOLSON: Quel est votre taux le plus faible?

M. VAUGHAN: 2 5/8.

M. NICHOLSON: Je vois ici un poste à 2 p. 100.

L'hon. M. CHEVRIER: A quelle page?

M. NICHOLSON: A la page 20.

M. COOPER: Cela n'a rien à voir avec le matériel; cela était pour racheter certaines valeurs.

M. JACKMAN: Si le marché monétaire était libre et public, pourriez-vous obtenir votre argent sur le marché public à meilleur compte que vous le faites maintenant du gouvernement, pour ces achats de matériel?



M. VAUGHAN: Nous aurions pu le faire dans certains cas. Nous faisons des représentations à l'occasion quand nous croyons le taux d'intérêt trop élevé, et le ministre des Finances a eu la bonté de faire les mises au point nécessaires.

M. JACKMAN: A-t-il réduit le taux à 2 5/8 sur la dernière émission pour achat de matériel ?

M. VAUGHAN: Nous avons obtenu 2 5/8 par suite des représentations que nous avons faites au gouvernement, car c'est à peu près le taux moyen des emprunts, et nous estimons qu'il ne devait pas nous faire payer davantage.

M. JACKMAN: Ne pourriez-vous pas obtenir 2 5/8 si le marché vous était accessible ?

M. VAUGHAN: Si nous nous étions adressés au marché public, nous aurions peut-être obtenu l'argent à 2 5/8 ou moins, selon les conditions.

M. JACKMAN: Oui. Quel est le taux aux Etats-Unis sur le matériel analogue que l'on y emploie et qui est normalement payable en dollars américains sur les certificats de matériel ? Ce taux est inférieur à 2 5/8, n'est-ce pas, sur les certificats de matériel de premier ordre ?

M. VAUGHAN: Nous avons d'anciennes émissions en cours pour achat de matériel. Le taux d'intérêt y est indiqué. Cela s'explique par le fait que ces émissions pour achat de matériel ont été négociées avec le gouvernement depuis le début de la guerre.

M. JACKMAN: Aux Etats-Unis; en effet. Vous possédez beaucoup de matériel roulant aux Etats-Unis ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et vous pouvez emprunter du public américain sur ce matériel roulant ?

M. VAUGHAN: Nous aurions pu le faire, mais après consultation avec le ministre des Finances, il a été jugé inopportun, par suite de ses diverses transactions aux Etats-Unis, de faire concurrence au gouvernement canadien sur les emprunts d'argent.

M. JACKMAN: J'essaie simplement de savoir si le paternalisme et la sollicitude du gouvernement constituaient ou non un désavantage pour le réseau. Le Pacifique Canadien peut certes emprunter aux Etats-Unis à un taux inférieur à 2 5/8 pour acheter du matériel.

M. VAUGHAN: Apparemment, il n'a pas pu le faire sur une grande échelle, car ses lignes y étaient entre les mains d'un syndic; cependant, depuis qu'elles ne le sont plus, la situation a peut-être changé.

M. JACKMAN: Je parle du matériel, du matériel roulant. Vous vous rappelez que nous avons augmenté ce poste l'année dernière, et que, par suite des représentations formulées, à cette époque, à l'effet que le gouvernement pouvait sans doute vous prêter de l'argent pour acheter du matériel à moins de 3.5 p. 100, que ce taux était trop élevé, il semble qu'il a été réduit; cela paraît avoir eu un certain effet. Nous avons dans le temps fait remarquer au gouvernement qu'il faisait payer trop cher.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi de dire que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada fait continuellement des représentations au gouvernement à cette fin et que celui-ci, comme M. Cooper l'a indiqué tantôt, a déjà réduit le taux de 3 1/2 à 2 5/8 p. 100 lors du refinancement.

M. JACKMAN: Pour la nouvelle émission. Mais il y a d'anciennes émissions qui pourraient peut-être être payées et refinancées, ce qui rendrait le réseau plus fort.

M. VAUGHAN: Un certain nombre de ces questions sont actuellement à l'étude au ministère des Finances, et je crois que nous pourrions améliorer la situation.



M. JACKMAN: Permettez-moi de demander à ce sujet ce qui en est à l'égard de l'intérêt payé au gouvernement sur le compte courant de \$661,000,000 du Dominion du Canada, qui figure au passif du bilan. C'est le troisième compte du passif du bilan. Qu'en est-il de l'intérêt sur cette somme? Verse-t-on de l'intérêt au gouvernement?

M. COOPER: Nous avons toujours payé de l'intérêt.

M. JACKMAN: Combien?

M. COOPER: Aux taux indiqués à la page 20, et le total en a été de \$19,933,000 en 1944. Les taux et le montant payé figurent en détail à la page 20.

M. le PRÉSIDENT: Cela répond-t-il à votre question?

M. JACKMAN: Il s'agit du compte de \$661,000,000 et non de la dette à long terme de \$629,000,000 entre les mains du public?

M. COOPER: Les \$629,000,000 représentent la dette entre les mains du public. L'intérêt de cette somme se trouve juste au-dessus, également avec les détails.

M. le PRÉSIDENT: Passons-nous à la page 5? Avez-vous d'autres questions à poser sur la page 4?

M. HAZEN: Je voulais poser une question sur la page 3. Il s'agit d'un point secondaire, mais le budget des filiales est de \$281,097. Je vois à la page 21 de votre rapport, immobilisations dans les filiales, et à la page 23, compagnies constituant le réseau national du Canada. En quoi consistent les filiales? Que signifie ce mot?

M. COOPER: Les filiales sont pour nous des compagnies dans lesquelles nous possédons la majorité des actions.

M. HAZEN: Ce sont les compagnies énumérées aux pages 22 et 23 du rapport?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Permettez-moi de poser une autre question à ce sujet? Ce point m'intrigue. Aux pages 22 et 23 du rapport, vous donnez les noms des compagnies que vous faites suivre de l'expression "détenu par la Cie no". Puis il y a le no 1 sous le no 3. Le no 3 est Atlantic and St. Lawrence Railroad Company. Il y a là le no "1"; que signifie ce 1?

M. COOPER: Vous verrez un tout petit peu plus haut que la compagnie no 1 est la Canadian National Railway Company, tout au haut de la page. Cela veut dire que les actions de l'Atlantic and St. Lawrence Railroad Company appartiennent à la Canadian National Railway Company.

M. HAZEN: Que signifie 24? Où se trouve-t-il?

M. COOPER: Vingt-quatre est en regard de la Canadian Northern Railway Company, de sorte que les actions de la Bay of Quinté Railway appartiennent à la Canadian Northern Railway et celles de la Canadian Northern Railway au no 1, Canadian National Railway Company.

M. JACKMAN: Je crois qu'il faudrait soumettre cette question d'entrelacement au parti C.C.F.

M. PICARD: Il y a un poste sur lequel je voudrais avoir des renseignements. Comment procédez-vous pour acheter des rails, des traverses, etc.? La question des rails et le prix de l'acier ont été discutés hier soir ou hier après-midi, mais que faut-il penser des traverses? Mettez-vous vos contrats en adjudication ou les achetez-vous simplement sur le marché?

M. VAUGHAN: En temps normal, nous fixons ordinairement pour chaque région un prix qui selon nous est un prix juste. C'est le prix que nous payons à tous dans la région.

M. PICARD: Comment en faites-vous la répartition? Procédez-vous par mise en adjudication?



M. VAUGHAN: Une personne qui veut obtenir un contrat de traverses, nous écrit ordinairement et dit à notre service des traverses qu'elle dispose de tant de traverses, et, si nous en avons besoin, nous les achetons au prix établi dans la région en question.

M. PICARD: Dans une région, par exemple, l'opération relève-t-elle du directeur régional ou du bureau principal des achats ?

M. VAUGHAN: Le prix et l'achat des traverses sont réglés au bureau de notre agent général des traverses et du bois à Montréal.

M. PICARD: Et celui-ci se met en communication avec les gens de l'endroit ou leur demande de communiquer avec lui. Aucun particulier d'une région ne sait d'avance combien il vous en faut. Vous ne vous présentez pas sur le marché en disant: " Nous avons besoin de tant de traverses " ?

M. VAUGHAN: Non.

M. PICARD: Vous permettez simplement aux gens de vous demander si vous avez besoin de traverses, et vous en faites ensuite la répartition d'après la région ?

M. VAUGHAN: Nous savons combien nous aurons besoin de traverses dans chaque région pour l'année. Tous les automnes, vers la fin d'août ou le début de septembre, notre agent général des traverses et du bois commence à négocier des contrats de traverses.

M. PICARD: Ce que je voulais, c'était de savoir si vous procédiez par voie d'annonce ?

M. VAUGHAN: Non.

M. PICARD: Vous adressez-vous au marché ?

M. VAUGHAN: Nous avons déjà eu recours aux annonces, mais nous avons reçu tant de réponses, souvent de la part d'un grand nombre de personnes qui n'avaient jamais fait le commerce des traverses et qui ne savaient même pas ce que c'est qu'une traverse, que nous avons cessé. Nous avons reçu des soumissions de boulangers, de cabaretiers, de taverniers etc.; nous nous sommes donc dit: " Cela ne fait pas l'affaire ".

M. PICARD: Achetez-vous des compagnies ?

M. VAUGHAN: Nous n'achetons que des compagnies qui en font un commerce légitime.

M. PICARD: Au prix que vous fixez; vous en fixez le prix ?

M. VAUGHAN: Au prix fixé qui est le même pour tous.

M. PICARD: Mais c'est le bureau principal de Montréal qui décide le choix entre deux ou dix personnes ?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. BEAUDOIN: Ne faut-il pas en outre les passer au créosotage ?

M. VAUGHAN: Pas toutes. Une grande partie de nos traverses sont aujourd'hui créosotées et doivent passer par les usines d'injection.

M. BEAUDOIN: Vous achetez donc vos traverses dans le voisinage des usines de créosotage ?

M. VAUGHAN: Si les traverses doivent être envoyées à une usine de créosotage pour être traitées, nous les achetons naturellement à l'endroit le moins éloigné de l'usine. Nous les achetons aussi économiquement que possible en tenant compte de tous les facteurs qui font partie du coût.

M. PICARD: Je veux dire que les commerçants doivent vous solliciter. Vous ne demandez pas de soumissions. Vous ne vous adressez pas au marché. Les commerçants vous sollicitent, et vous décidez si vous achèterez de celui-ci ou de celui-là ?

M. VAUGHAN: C'est juste. Ce sont ordinairement les mêmes fournisseurs qui nous servent d'année en année. A l'occasion, un nouveau fournisseur se présente, et s'il fait un commerce légitime de traverses, on lui accorde un contrat; mais au



cours des années passées nous avons éliminé les mauvais entrepreneurs. Nous nous sommes aperçus à plusieurs reprises qu'un entrepreneur qui offrait 100,000 ou 200,000 traverses ne nous en vendait pas du tout.

M. BEAUDOIN: Monsieur le président, si le Comité en a fini avec la page 4, j'ai une question sur la page 5. C'est sur un point qui se trouve au bas de la page, où il est dit "A transporter au projet de programme de 1946". Puis, le poste suivant est le projet de programme de 1945. N'y a-t-il pas là une erreur au sujet de 1946? Ne devrait-ce pas être "A transporter au projet de programme de 1945"? Cela est à la page 5, au bas de la page.

M. PICARD: Dans le budget?

M. BEAUDOIN: Oui. Je crois que c'est le budget que nous discutons en ce moment.

M. VAUGHAN: Non, je crois que cela est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela doit être payé en 1946. N'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Le matériel ne sera pas livré avant 1946 et sera payé en 1946.

M. BEAUDOIN: Le poste suivant, projet de programme de 1945, comprend fourgons, 1,500, puis, fourgons de 50 tonnes, 1,000 commandés, 3,000. Comment expliquez-vous cela? S'agit-il d'une autre sorte de fourgons?

M. VAUGHAN: Il s'agit simplement d'une différence de contenance.

M. BEAUDOIN: Les 1,000 en commande dont vous y parlez sont du même type que ceux qui sont mentionnés plus haut?

M. WALTON: Le chiffre 3,000, qui vous occupe, s'explique par le fait que le budget prévoit une commande de 3,000 dont 1,000 seulement ont été commandés. Les 3,000 représentent la commande complète, mais 1,000 seulement sur les 3,000 ont déjà été commandés.

M. le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur la page 5, messieurs?

M. JACKMAN: Je crois que nous devons examiner ces postes, monsieur le président. Que signifient toutes ces choses?

M. BEAUDOIN: Monsieur le président, si nous n'avons plus de questions à poser, je propose l'adoption du budget.

M. JACKMAN: Jetons un coup d'œil sur cette page. Quelle en est la signification, monsieur Vaughan? Elle concerne l'achat de nouveau matériel en vertu des accords d'achat-location du gouvernement fédéral? Qu'est-ce que tout cela veut dire, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: De quoi parlez-vous, monsieur Jackman?

M. JACKMAN: De la page 5. Il s'agit du matériel roulant que vous voulez acheter et pour lequel vous désirez avoir un crédit dans le budget. Vous voulez obtenir \$24,000,000 en tout; n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: Le premier poste est de \$1,452,000. Que représente-t-il?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela porte sur les commandes de matériel de 1943, livrées et payées en 1945.

M. JACKMAN: Et 1944?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est la même chose pour 1944 et pour 1945. Il en va toujours de même.

M. VAUGHAN: Nous avons fait approuver certains crédits pour acheter des quantités déterminées de matériel, mais il nous a été impossible d'en donner la commande parce que les usines de construction de wagons, qui fabriquaient du matériel de guerre, n'ont pas pu l'accepter, de sorte que ces crédits pour achat de matériel ont été prolongés d'année en année en attendant que le matériel nous soit livré.



M. JACKMAN: Et les détails se trouvent plus bas, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: En effet.

M. JACKMAN: Et les fourgons constituent le principal poste?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: Vous avez révisé vos réserves pour wagons de voyageurs. Les voitures de première classe accusent une diminution de 50 à 30. Pourquoi?

M. VAUGHAN: Nous en avons réduit le nombre parce qu'il était alors impossible d'en obtenir la quantité initiale, et l'on nous a dit que les usines pourraient peut-être nous en construire une quantité moins considérable. En fait, nous n'avons pas encore réussi à faire accepter de commandes dans les usines de construction de wagons.

M. JACKMAN: Quel est le prix d'un fourgon par rapport à celui d'une voiture de voyageurs de première classe?

M. VAUGHAN: Un fourgon coûte actuellement environ \$4,000, généralement parlant. Une voiture de première classe de voyageurs neuve coûte à peu près \$80,000 plus la taxe de vente. Cela s'entend d'une voiture moderne.

M. JACKMAN: N'avez-vous pas fait allusion dans vos remarques au besoin de moderniser vos wagons de voyageurs? Il me semble que je me souviens de quelque chose de ce genre.

M. VAUGHAN: Je crois que nous en avons parlé sous le poste de l'entretien ultérieur. Nous avons dit qu'il y a beaucoup à faire au sujet de notre matériel de voyageurs et que nous nous servirons pour cela des fonds mis de côté à cette fin.

M. JACKMAN: On peut sans doute dire à juste titre qu'un grand nombre des lignes américaines de premier ordre possèdent un matériel beaucoup plus aérodynamique, moderne et confortable que tous nos réseaux du Canada. Croyez-vous qu'il nous faudra faire de grosses dépenses en ce sens avant longtemps, et cela est-il opportun?

M. VAUGHAN: Le matériel que nous nous proposons de faire construire sera du matériel de première classe sous tous les rapports. Il ne sera pas ultra-aérodynamique comme celui de certains réseaux des États-Unis. En réalité, les constructeurs canadiens ne sont pas outillés actuellement pour fabriquer de tels wagons dans leurs ateliers. Quelques-uns essaient de prendre des mesures à cet effet, mais il leur faudra effectuer de grosses immobilisations avant de pouvoir construire des wagons ultra-aérodynamiques. Les wagons que nous avons l'intention d'acheter sont, cependant, tout aussi confortables que les wagons aérodynamiques qui se construisent aux États-Unis.

M. NICHOLSON: Comment soutiennent-ils la comparaison avec vos wagons actuels de première classe?

M. VAUGHAN: Vous avez vu, je suppose, nos plus récents modèles de wagons de première classe. Ils seront quelque peu supérieurs à ces modèles.

M. NICHOLSON: Je crois que les wagons de première classe du Pacifique-Canadien sont un peu plus modernes que les vôtres, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Je ne suis pas de votre avis.

M. NICHOLSON: Je veux dire entre ici et Montréal, sur la ligne principale.

M. MUTCH: Où sont-ils?

M. VAUGHAN: En général, nous possédons autant, et peut-être plus de bons wagons de première classe que le Pacifique.

M. MUTCH: Et il vous arrive de les nettoyer.

M. JACKMAN: Sir Henry Thornton n'était peut-être pas de cet avis.

M. MOORE: Quelle proportion du matériel figurant au bas de la page 5 est fabriqué dans les usines du Canadien National? En avez-vous une idée?

M. WALTON: Seulement les wagons frigorifiques.



M. VAUGHAN: Les seuls wagons neufs fabriqués dans nos ateliers sont les wagons frigorifiques. Tout le reste est construit dans les usines commerciales.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question au sujet des wagons américains dont le modèle est très différent des nôtres et qui sont pourvus de chambrettes, etc. Est-ce simplement la concurrence qui y force le pas ou sont-ils plus économiques en tant qu'ils logent confortablement plus de voyageurs?

M. VAUGHAN: Un peu à cause des deux, je crois. Il y eut d'abord la concurrence des chemins de fer et des autobus sur les grandes routes. Puis, une ou deux lignes commencèrent à construire des trains aérodynamiques, et les autres réseaux se crurent obligés de faire de même. Une foule de données statistiques ont été préparées sur les frais d'exploitation de ces trains, et nous les avons étudiées attentivement. La plupart des trains aérodynamiques donnent des résultats satisfaisants. Mais nous ignorons d'autre part les affaires que ces trains aérodynamiques ont enlevées aux autres trains américains. Nous avons longuement examiné cette question, et nous l'examinons encore. Nous avons un comité chargé d'étudier la question des avantages du matériel diesel par rapport au matériel à vapeur et ceux des trains aérodynamiques par rapport aux trains ordinaires, et nous n'avons pas encore décidé ce qu'il convient de faire dans l'intérêt général. Nous voulons assurer le meilleur service possible aux Canadiens; et ce qu'ils veulent avant tout, je suppose, c'est de faire un bon voyage dans un train moderne.

M. JACKMAN: Oui, en attendant d'avoir mieux.

M. VAUGHAN: Nous comprenons qu'il nous faut être à la page.

M. JACKMAN: Nous ne le sommes pas tout à fait en ce moment, n'est-ce pas, peut-être par suite de la guerre?

M. VAUGHAN: Pardon?

M. JACKMAN: Ne retardons-nous pas un peu en ce moment? Ainsi, quand le New-York Central entre dans la gare Union, de Toronto, cela fait beau à voir en comparaison des trains des réseaux canadiens.

M. VAUGHAN: Le New-York Central possède de très jolis trains, mais je ne crois pas qu'ils soient plus confortables pour voyager que nos trains importants.

M. JACKMAN: Les couleurs en sont beaucoup plus belles.

M. VAUGHAN: Il est probablement décoré d'une façon plus excentrique que les nôtres. Mais, comme je vous le dis, nous aurons quelque chose de très bien à offrir aux voyageurs quand notre nouveau matériel sera construit.

M. MUTCH: Envisagez-vous la possibilité d'augmenter les wagons à chambrettes; je veux parler du nombre de wagons à chambrettes?

M. VAUGHAN: Oui.

M. le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. HAZEN: Qu'entendez-vous par accords d'achat-location?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce sont des contrats de ventes à tempérament; c'est la même chose que des contrats de ventes à tempérament.

M. JACKMAN: C'est la méthode de versements.

M. HAZEN: Entre le gouvernement et la compagnie?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. HAZEN: S'il s'agit d'un contrat de vente à tempérament, où est le titre de propriété? Quelles en sont les parties? Qui est le vendeur et qui est l'acheteur?

M. VAUGHAN: L'acheteur réel est la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAZEN: Y a-t-il deux parties au contrat?

M. VAUGHAN: Oui. Nous avons des contrats en bonne et due forme avec le gouvernement. Il s'agit ordinairement de versements périodiques de tant par an au gouvernement. Ce sont de véritables contrats d'achat-location semblables aux



trusts de matériel en vigueur dans toute l'Amérique du Nord. La seule différence est que nos contrats sont passés avec le gouvernement.

M. HAZEN: Autrement dit, le gouvernement achète le matériel et vous le revend en vertu d'un contrat de ce genre?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. PICARD: Au sujet du programme de remplacements, pour faire suite à l'idée de M. Jackman, avez-vous dit que vous aviez l'intention d'introduire de nouveaux types de trains ou de vous en tenir aux anciens? Est-ce seulement des nouveaux types que vous allez faire construire, des nouveaux wagons de voyageurs, des nouvelles voitures Pullman, etc.?

M. VAUGHAN: Le matériel dont il s'agit dans le présent budget est plus perfectionné que notre matériel actuel. Mais il n'y est pas question de matériel ultra-aérodynamique.

M. PICARD: Nous avons parlé du confort des lignes aux Etats-Unis. Est-ce à cause de leurs châssis que les nouveaux wagons de ces lignes produisent moins de secousses?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Nos wagons sont munis des trucks les plus modernes, et nous estimons qu'ils marchent aussi bien que les leurs, même leurs plus nouveaux.

M. PICARD: Comment expliquez-vous le fait que le New-York-Washington, par exemple, produit beaucoup moins de secousses que les autres trains? Est-ce parce que l'infrastructure est en blocs de ciment ou pour une autre raison?

M. VAUGHAN: Cela dépend du réseau dont vous parlez et de la section où vous voyagez. Nous croyons que notre ligne de Montréal à Chicago peut rivaliser avec presque n'importe quelle ligne du continent américain.

M. PICARD: Je ne critique pas la ligne Montréal-Chicago. Je parle des lignes au Canada, car, après tout, la ligne Montréal-Chicago ne va que de Toronto à Detroit, au Canada. Le reste est aux Etats-Unis, où il y a plus de concurrence et où l'infrastructure est beaucoup meilleure, bien que le matériel soit le même. Cela confirme peut-être mon idée que c'est l'infrastructure ou quelque autre caractéristique qui explique cet état de choses.

M. VAUGHAN: L'infrastructure a sans doute beaucoup à voir dans le confort d'un voyage.

M. PICARD: Cela est peut-être souvent la raison de la marche sans secousses de certains trains.

M. VAUGHAN: Oui.

M. le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, voulez-vous dire un mot de vos relations avec vos employés (je sais que nous avons effleuré la question ici) ainsi que des taux par rapport aux dépenses croissantes que les chemins de fer doivent effectuer, y compris les salaires. Que pensez-vous de cela actuellement?

M. VAUGHAN: Les journaux ont fait beaucoup de tapage il y a quelque temps au sujet de la nouvelle que les chemins de fer avaient demandé ou devaient demander d'augmenter les taux du transport de marchandises. Les chemins de fer ne l'ont pas encore fait et n'y ont même pas songé. Nous n'avons pas cru qu'il était dans l'intérêt de l'économie du pays de demander l'augmentation des taux de marchandises tant que nous pourrions payer nos dépenses. Je ne saurais dire ce qui arrivera plus tard. Si les chemins de fer ne peuvent pas payer leurs frais, il devra certainement y avoir une mise au point pour leur permettre de le faire.

M. JACKMAN: Tout va bien pour le moment?

M. VAUGHAN: Oui.



M. REID: J'espère que les taux sont au point en Colombie-Britannique, car nous payons sûrement assez cher dans cette province.

M. JACKMAN: Vous dites que vos relations avec les employés sont satisfaisantes. Vous recevez un certain nombre de demandes?

M. VAUGHAN: Nos relations avec les employés sont satisfaisantes. En fait, elles sont des meilleures. Naturellement, les employés demandent parfois des augmentations de salaires qui font l'objet de négociations.

M. JACKMAN: Quelle est la situation de votre personnel de bureau? Prenons, par exemple, ceux qui touchent entre \$2,000 et \$3,000 ou \$4,000, et qui n'ont pas bénéficié d'indemnité de vie chère. Avez-vous eu au moins la permission de leur accorder une certaine augmentation au cours des quatre ou cinq dernières années?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons obtenu la permission du régisseur des traitements d'accorder une augmentation à nos employés qui touchent moins de \$400 par mois?

M. WALTON: Moins de \$400?

M. VAUGHAN: Oui, le régisseur des traitements nous a autorisés à accorder jusqu'à concurrence de \$40 par mois d'augmentation à nos employés qui touchaient moins de \$400 par mois et qui ne recevaient pas d'indemnité de vie chère et d'autres suppléments.

M. JACKMAN: Jusqu'à concurrence de \$40?

M. VAUGHAN: Jusqu'à \$40 par mois d'augmentation.

M. JACKMAN: Cela représente un pourcentage de 10 p. 100?

M. VAUGHAN: A peu près.

M. JACKMAN: Et cette catégorie d'employés est satisfaite à l'heure actuelle?

M. VAUGHAN: Je le crois.

M. JACKMAN: Votre réseau comporte-t-il des augmentations de salaire systématiques selon le nombre d'années de service, comme dans le Service civil, par exemple, jusqu'à concurrence d'un certain maximum?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Nous n'avons pas de système d'augmentations annuelles fixes. Nous payons à nos employés le salaire qui, d'après nous, correspond au poste qu'ils occupent.

M. JACKMAN: Et chacun est pour ainsi dire traité selon ses mérites?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Je suppose que bon nombre d'employés, surtout dans le service administratif subalterne du réseau, auraient eu droit à beaucoup plus que 10 p. 100 d'augmentation au cours des quatre ou cinq dernières années, s'il n'y avait pas eu de règlements à l'encontre?

M. VAUGHAN: Les taux de salaire de nos employés ont été gelés, et nous n'avons pu rien faire pour eux. Mais, nous avons plus tard obtenu l'autorisation du régisseur des traitements d'accorder les \$40 par mois, dont j'ai parlé, à ceux qui ne bénéficiaient pas des autres augmentations. En ce qui concerne les employés touchant plus de \$400 par mois, le Conseil du travail en temps de guerre est actuellement saisi d'une demande en vue d'augmenter leur salaire. Ce sont les seuls qui n'aient pas reçu d'augmentations, sauf en cas de promotion.

M. JACKMAN: C'est-à-dire ceux qui gagnent plus de \$4,000?

M. VAUGHAN: Plus de \$400 par mois.

M. WALTON: Vous avez mentionné le Conseil du travail en temps de guerre, ce qui n'est pas tout à fait exact.

M. VAUGHAN: Oui. C'est une erreur. J'aurais dû dire le régisseur des traitements.



M. JACKMAN: Prenez le cas d'un commis qui gagnait \$2,000 par année il y a cinq ans, l'homme de quelque 25 ans, et qui s'attend, normalement, dans une entreprise où il fait un excellent travail, un travail exceptionnel même, à obtenir \$3,000 ou \$3,200 après cinq années de service. Il ne les obtient pas, et vous pensez que cela ne provoque pas de mécontentement ?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas de doute que nos employés, qu'un certain nombre de nos employés, estiment qu'ils devraient avoir de plus gros salaires que ceux que nous leur payons en ce moment. Naturellement, la crise retarde tout le monde. Il y a eu très peu de promotions ou d'augmentations de salaire pendant la crise. Puis, quand la guerre commença, leurs salaires furent gelés, et il nous fut impossible de faire quelque chose pour eux, si ce n'est un changement de position. Les employés qui ont changé de position ont reçu un salaire en rapport.

M. JACKMAN: Ainsi, par suite de la crise et de l'impuissance de la compagnie à les traiter aussi généreusement qu'elle l'aurait voulu, certains hommes ont en effet été immobilisés pendant un assez grand nombre d'années, exception faite de la très petite augmentation de 10 p. 100 ?

M. VAUGHAN: Il y a dans notre réseau des fonctionnaires qui occupent le même poste depuis plusieurs années et auxquels, je le dis à regret, il nous a été impossible d'accorder la moindre augmentation. Nos moyens ne nous l'ont pas permis pendant longtemps; et maintenant qu'ils nous le permettent, nous ne pouvons pas le faire.

M. JACKMAN: Supposons qu'un homme obtienne un poste de \$2,000 ou de \$2,500 par année dans le réseau et y demeure. Est-il de pratique dans la compagnie de lui accorder à l'occasion une petite augmentation en reconnaissance des meilleurs services qu'il rend ?

M. VAUGHAN: Nous le faisons si c'est un très bon employé. Mais nos positions sont assez bien classées. Un maximum est fixé pour chaque poste, et lorsqu'un employé atteint ce taux, il ne peut pas s'attendre à obtenir beaucoup plus dans le même poste.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de syndicat chez vos employés de bureau ?

M. VAUGHAN: Certains de nos employés appartiennent à ce que l'on appelle la Fraternité canadienne des cheminots. Un certain nombre de nos employés font partie de cette association. Les autres ne sont membres d'aucune association.

M. JACKMAN: Il y a un syndicat dont les employés peuvent faire partie, quelle que soit l'importance du rang qu'ils occupent dans l'administration, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Un syndicat ?

M. JACKMAN: Oui.

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. JACKMAN: Vous avez dit que certains fonctionnaires appartiennent à la fraternité.

M. VAUGHAN: Prenez, par exemple, nos fonctionnaires de la vérification. Font-ils partie de la fraternité, monsieur Cooper ?

M. COOPER: Pas les fonctionnaires du bureau de recettes. Le bureau de recettes est constitué en syndicat, mais il est représenté par un groupe choisi parmi les employés eux-mêmes. Notre bureau régional du trésorier, de Toronto, ainsi que celui de Moncton, fait partie de la Fraternité canadienne des cheminots, mais celui de Winnipeg n'en fait pas partie.

M. JACKMAN: Acceptez-vous des diplômés d'université dans votre compagnie ?

M. VAUGHAN: Nous en avons quelques-uns, et je crois que nous devrions en prendre davantage. Cela est difficile, à moins de nous assurer leurs services dès leur sortie du collège, car la question d'ancienneté entre en jeu. Naturellement, un grand nombre de nos techniciens sont des diplômés d'université.



M. JACKMAN: Mais, ici comme aux Etats-Unis, je suppose, les chemins de fer ont eu pour principe dans le passé de n'accorder des promotions qu'aux anciens employés qui sortaient du rang, ce qui est peut-être une très bonne méthode. Mais il y aurait peut-être avantage à accepter un certain nombre de diplômés d'université dans quelques domaines.

M. VAUGHAN: Je crois qu'avant bien longtemps nous accepterons des diplômés d'université tous les ans et que nous les mettrons à l'essai dans diverses positions pour voir si nous pouvons en faire des chefs de service.

M. JACKMAN: Cela ne s'est pas pratiqué beaucoup dans le passé?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, est-ce tout sur le budget? Je crois qu'il est temps de présenter la motion, et M. Beaudoin a proposé l'adoption du budget. Quelqu'un veut-il appuyer la proposition?

M. BELZILE: Je l'appuie.

La motion est adoptée.

M. BEAUDOIN: Quelle est la question suivante à l'ordre du jour du Comité?

M. le PRÉSIDENT: Le rapport de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited. Si nous pouvions aborder la discussion de ce rapport, avec l'approbation du Comité, je crois que cela serait parfait. Vous en avez des exemplaires, je suppose.

M. REID: Il y a une couple de questions que je voudrais poser à MM. Vaughan et Cooper au sujet de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited.

M. VAUGHAN: Permettez-moi d'abord de proposer que je donne lecture de ce court rapport dès le début, et vous pourrez ensuite poser des questions. Je dois dire que notre rapport de 1944 est court. Les navires étaient au service de la marine de guerre ou la commission maritime, et il a été jugé inopportun de donner les détails de leurs mouvements. Je lis donc le rapport.

Au nom du Conseil d'administration de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de cette Compagnie pour l'exercice 1944.

Le bilan au 31 décembre 1944 et l'état des revenus pour l'année sont annexés. En résumé, le résultat de l'exploitation durant l'exercice, comparé à celui de l'année précédente, a été le suivant:

	1944	1943	Augmentation	
Recettes d'exploitation	\$5,378,058.55	\$4,492,188.94	\$885,869.61	19.72%
Frais d'exploitation	3,403,725.74	3,188,578.72	215,147.02	6.75%
Surplus d'exploitation	\$1,974,332.81	\$1,303,610.22	\$670,722.59	

Sur le surplus de profits pour l'année il a été prélevé \$521,700 pour intérêts sur obligations et change et \$181,246.06 pour des intérêts sur des billets et avances de l'Etat, ce qui laisse un surplus de revenu pour l'année de \$1,271,386.75 qui a été remis à l'Etat en acompte sur des arriérés d'intérêt et des avances de capital faites à la Compagnie.

La Direction désire rendre un sincère hommage à la loyauté et au dévouement des hauts fonctionnaires et employés de la Compagnie durant cette autre année de guerre.

M. le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?



M. REID: Ma première question a trait au passif: Obligations-or, 5 p. 100, 25 ans, garanties par le Dominion du Canada, échéance 1945, \$9,400,000; et à l'actif, total des immobilisations pour vaisseaux, outillage et matériel, mobilier et installations de bureau, \$5,615,097.78. Voici ma question: j'imagine que, si votre dette s'élève à plus de \$9,000,000, l'argent a été plus ou moins affecté aux vaisseaux, outillage et matériel, mobilier, etc., et je demande pourquoi l'actif, l'exploitation réelle des navires ne se chiffre qu'à un peu plus de \$5,500,000 par comparaison avec un emprunt de \$9,400,000?

M. VAUGHAN: Certains vaisseaux ont été perdus. Vous remarquez qu'il y a d'autres postes à l'actif. Je crois que M. Cooper est mieux en mesure de vous répondre.

M. REID: Je constate que les inventaires et approvisionnements, etc. portent le chiffre à \$15,000,000, mais je parle des autres postes, vaisseaux, outillage et matériel, mobilier et installations de bureaux.

M. VAUGHAN: Vous voyez que nous avons un fonds d'assurance et de remplacement, \$7,267,865.29.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela doit en réalité être ajouté aux \$5,589,000; il s'agit là de vaisseaux perdus en mer. Cela donnerait presque \$13,000,000 pour les vaisseaux.

M. REID: Pourquoi la dépréciation est-elle moindre en 1944 qu'en 1943?

M. VAUGHAN: J'imagine que c'est parce qu'il y avait moins de vaisseaux.

M. COOPER: Oui.

M. REID: En ce qui concerne les subventions, pourquoi varient-elles chaque année? Vous avez reçu \$177,200 en 1944 et \$137,772 en 1945. Il s'agit des subventions accordées par le gouvernement. Pourquoi cette diminution?

M. VAUGHAN: Ce n'est pas le gouvernement qui verse ces subventions, mais un certain nombre d'îles des Antilles. Il nous a été impossible d'assurer certains des services sur lesquels portaient les subventions. Parfois, nos navires n'ont pas pu desservir ces îles, de sorte que les subventions n'étaient pas entièrement payables et qu'il y a eu mise au point.

M. REID: Combien de vaisseaux avez-vous?

M. VAUGHAN: Dans le service de la Canadian National (West Indies), il y a: le Lady Nelson, le Lady Rodney, le Cathcart, le Cavalier, le Connector, Le Chomdey et le Colborne. Le Lady Nelson est un vaisseau hôpital et le Lady Rodney un transport. Nous avons exploité en 1944 un certain nombre de vaisseaux de la Park Steamship Company pour le compte du gouvernement. En tout, nous avons exploité environ 24 vaisseaux en 1944.

M. REID: Je suppose que les recettes provenant des passages sont négligeables.

M. VAUGHAN: Il n'y a presque pas eu du tout de recettes de passagers au cours des quelques dernières années.

M. NICHOLSON: Quand comptez-vous reprendre le service des passagers?

M. VAUGHAN: Trois vaisseaux de la catégorie "Lady" sur cinq ont été coulés par l'ennemi; les deux autres ont été réquisitionnés par le gouvernement. L'un est un vaisseau hôpital et l'autre un transport. Nous n'espérons pas les ravoier avant l'été prochain, peut-être plus tôt, et il faudra environ trois ou quatre mois pour remettre ces vaisseaux en état de transporter des passagers.

M. MUTCH: Le Lady Rodney transporte-t-il encore des troupes?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Il semble y avoir une erreur dans le bilan, au poste de plus de \$500,000. Cela paraît être un solde très élevé pour ces trois postes, si l'on considère les recettes du fret?

M. COOPER: C'est un gros montant, mais il n'y a pas d'erreur.



M. REID: Je ne dis pas qu'il y en a. Cela représente-t-il ce qui est dû à la compagnie pour une année d'exploitation ?

M. COOPER: C'est le montant à recevoir à la fin de l'année.

M. VAUGHAN: Une très grande partie de ce montant est due par le gouvernement canadien pour l'affrètement des deux vaisseaux qu'il a réquisitionnés. C'est le principal montant à recevoir.

M. NICHOLSON: Le gouvernement canadien est un excellent débiteur, mais il est lent, j'imagine.

M. VAUGHAN: Des fois.

M. JACKMAN: Il semble y avoir une augmentation d'environ 75 p. 100 dans vos bénéfices bruts et nets. Allez-vous continuer dans cette voie ?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, je ne le crois pas. Les agences nous rapportent certains bénéfices qui disparaîtront peut-être. Nous avons exploité des navires pour le ministère des transports de guerre ainsi qu'un certain nombre de navires étrangers, danois, finlandais et français; mais la plupart d'entre eux ont été rendus à ces pays, et je ne crois pas que la situation l'an prochain, c'est-à-dire en 1946, soit aussi bonne qu'en 1945.

M. JACKMAN: Le changement des tarifs impériaux influera-t-il sur le traité entre le Canada et les Antilles ?

M. VAUGHAN: Peut-être.

M. JACKMAN: Que pensez-vous en général de l'avenir de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited ?

M. VAUGHAN: Je voudrais bien vous le dire, monsieur Jackman, mais cela me dépasse. Je n'en sais rien.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi d'en dire un mot. Je crois que l'avenir dépend entièrement de ce qui adviendra du traité commercial avec les Antilles. L'accord actuel expire six mois après la fin des hostilités. J'ignore s'il sera ou non renouvelé. Si oui, cela soulève la question du fret et des passagers sur ces lignes; sinon, je ne sais pas ce qui arrivera.

M. HAZEN: Quand expire-t-il, six mois après la déclaration du gouvernement ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne puis vous le dire; je ne connais pas la teneur de ce traité; mais je ne crois pas que ce soit six mois après la déclaration. Je pense que c'est simplement six mois.

M. HAZEN: Après la fin de la guerre ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. VAUGHAN: L'accord même, monsieur le ministre, peut être annulé moyennant un avis de six mois. Il a expiré il y a quelque temps, mais je crois, comme vous le dites, qu'il a été maintenu dans l'intervalle.

L'hon. M. CHEVRIER: Aucun des intéressés n'a donné d'avis.

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Cette compagnie a fonctionné dans le passé à l'aide de subventions; elle a reçu des subventions en vertu de l'accord. Lui est-il encore nécessaire d'obtenir une subvention du gouvernement ou est-ce que le trafic lui permet actuellement de fonctionner d'une façon économique ?

M. VAUGHAN: Nous ne recevons aucune aide du gouvernement depuis quelque temps. Comme l'indique le rapport, nous avons réalisé des bénéfices au cours des dernières années. Au début, nous avons subi des pertes. Vous vous rappelez sans doute que, lors de la signature du traité commercial entre le Canada et les Antilles, notre pays s'engagea à assurer certains services spéciaux; le nombre de vaisseaux qui doivent faire partie de ces services, les ports d'escale, la fréquence des voyages, tout cela est stipulé dans l'accord. A cette époque, le gouvernement fédéral mit l'exploitation de ces services en adjudication. Je crois qu'il ne reçut qu'une



réponse pour le service de l'Est, et la compagnie soumissionnaire demandait une subvention annuelle de quelque cinq ou six cent mille dollars pour assurer le service. Le gouvernement ne reçut aucune soumission pour le service de l'Ouest, parce que, je le suppose, la subvention nécessaire aurait été si considérable qu'il eut été impossible de l'obtenir. Il est juste de dire, cependant, qu'il aurait fallu payer une subvention annuelle d'au moins un million de dollars pour les deux services. Le gouvernement fédéral décida ensuite de confier ce service à la Canadian National (West Indies) Steamships, et nous l'avons accepté, sans toutefois obtenir la subvention que demandaient les compagnies commerciales; et si on nous avait accordé une telle subvention, il n'y aurait jamais eu de déficit dans notre bilan.

M. JACKMAN: Le service vaut-il la peine d'être continué sur une base économique?

M. VAUGHAN: Je crois que oui. Ce service est très précieux pour le Canada. Toutes les petites Antilles en désirent le maintien.

M. JACKMAN: Que dire de la collaboration des divers pays intéressés?

M. VAUGHAN: Les subventions qu'ils accordent ne sont naturellement qu'une bagatelle. Je crois que lors d'une récente réunion, les chambres de commerce des Petites Antilles ont adressé une pétition au gouvernement canadien en vue du renouvellement du traité commercial entre le Canada et les Antilles ainsi que du maintien de ces services. Les gens y sont enchantés du service. Que ce traité soit renouvelé ou non, j'estime qu'une partie de ces services doit être maintenue, sinon, le commerce d'exportation du Canada en souffrira sensiblement. Notre pays a été la principale source d'approvisionnement des Antilles pendant toute la guerre, et ce sont nos vaisseaux qui ont assuré ce service.

M. JACKMAN: Ainsi, d'après la situation actuelle, le service a payé ses propres frais, et il fournit en outre un débouché aux produits canadiens?

M. VAUGHAN: En ces dernières années.

M. JACKMAN: Cela ne s'applique-t-il qu'à l'année dernière?

M. VAUGHAN: Non, aux quatre ou cinq dernières années, je crois.

M. HAZEN: Quand la Canadian National (West Indies) Steamships a-t-elle commencé à fonctionner?

M. VAUGHAN: Vers 1929, si ma mémoire est fidèle; est-ce exact?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, pouvons-nous adopter le bilan? Est-ce trop vous demander?

M. JACKMAN: Alors, M. Vaughan, nous ne nous soucions pas du tout de laisser le gouvernement faire disparaître les \$8,000,000 qui se sont accumulés au cours des ans; cela ne semble pas inquiéter personne. Cela ne fait pas très bonne figure dans le bilan.

M. VAUGHAN: Non, nous n'en sommes pas très fiers. Nous avons obtenu une mise au point de l'intérêt que le gouvernement nous faisait payer sur ce montant et qui était de 5 p. 100 il y a un an; le gouvernement a fini par le réduire à 3.5 p. 100. Nous estimons que le déficit d'exploitation n'aurait pas dû être porté au bilan et qu'il aurait fallu le combler chaque année.

M. HAZEN: Vous avez perdu en moyenne \$500,000 par an depuis la création de la compagnie?

M. VAUGHAN: Pas tout à fait.

M. HAZEN: Combien alors?

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a eu des bénéfices considérables depuis 1940. Avant cela la compagnie perdait de l'argent.

M. VAUGHAN: Les débits de 1929 à 1934 y sont indiqués et s'élèvent à \$5,039,000.



M. HAZEN: Le déficit est de \$8,070,000, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Si vous divisez cela par 16, n'obtiendrez-vous pas environ \$500,000 ?

M. VAUGHAN: Oui, j' imagine que c'est à peu près cela.

M. HAZEN: Vous avez perdu en moyenne un demi-million de dollars par année dans vos opérations ?

M. VAUGHAN: Même à ce compte, cela ne coûte pas la moitié de ce que le gouvernement aurait dû payer en subventions aux compagnies commerciales d'après leurs soumissions.

M. HAZEN: Quelles sortes de subventions ?

M. VAUGHAN: Des subventions pour l'exploitation du service. Personne ne s'en serait chargé sans subventions. Comme je l'ai dit, le gouvernement fédéral mit l'entreprise en adjudication et ne reçut qu'une soumission. La compagnie en question demandait \$500,000 pour le service de l'Est, et personne n'a fait de prix pour le service de l'Ouest, qui comprend Nassau, la Jamaïque et l'Honduras britannique. Le gouvernement aurait été obligé de verser une subvention plus considérable pour le service de l'Ouest, de sorte que l'on peut dire à juste titre, je crois, que les compagnies commerciales auraient demandé une subvention d'au moins \$1,000,000 pour les deux services. Ainsi, ces pertes sont beaucoup moindres que le montant que le gouvernement aurait dû verser si l'exploitation du service avait été confiée à des compagnies commerciales.

L'hon. M. CHEVRIER: Le gouvernement a payé des subventions à certaines compagnies avant que la Canadian National Steamships prenne charge du service.

M. HAZEN: Quel en est le montant ?

M. VAUGHAN: Le gouvernement a versé une subvention pendant plusieurs années à l'ancienne Royal Mail Steamship Company qui exploitait quatre vieux navires qui avaient été amortis. Il a payé une subvention de \$300,000 à \$400,000 par année pour le service de l'Est seulement.

M. HAZEN: Croyez-vous que les résultats obtenus justifient une perte d'un demi-million par année ?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Vos concitoyens des Provinces maritimes sont très en faveur de cela.

M. HAZEN: Je m'adresse à M. Vaughan.

L'hon. M. CHEVRIER: Je croyais qu'il vous intéresserait de savoir que nous avons reçu plusieurs résolutions des chambres de commerce des Provinces maritimes à l'appui de cette entreprise.

M. HAZEN: Je le sais.

M. VAUGHAN: Je tiens à faire remarquer que la majeure partie de cette perte consiste en dépréciation. Quel est le montant de la perte en espèces ?

M. COOPER: Environ \$250,000 par année. En moyenne.

M. JACKMAN: Avez-vous des vaisseaux de commandés pour remplacer ceux qui ont été coulés ?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas de nouveaux vaisseaux en commande. Je dois cependant faire une réserve. Il y a trois vaisseaux en construction qui ont été commencés en vertu du programme de construction navale en temps de guerre. Ce sont de nouveaux cargos qui peuvent prendre quelques passagers. Ils nous seront remis une fois terminés et adaptés à notre service.

M. JACKMAN: Il n'existe pas actuellement de plan défini en ce qui concerne l'avenir de la compagnie ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'il puisse y en avoir avant que nous décidions s'il est opportun de renouveler le traité.



M. JACKMAN: Puis-je poser une autre question? La United Fruit Company fait venir beaucoup de bananes du Guatemala et de Salvador à New-York. Pourquoi ne serions-nous pas capables d'obtenir le transport de ces fruits au Canada?

M. VAUGHAN: Si nous avions les vaisseaux nécessaires, nous pourrions peut-être en obtenir une certaine partie. Nous transportons de très grandes quantités de bananes dans nos navires avant la guerre.

M. JACKMAN: Des Antilles?

M. VAUGHAN: Oui, nous transportons la plus grande partie des bananes au Canada à bord de nos bateaux avant la guerre.

M. HAZEN: Les vaisseaux de la United Fruit viennent-ils dans les ports canadiens?

M. VAUGHAN: Il y avait un vaisseau de la United Fruit Company qui venait à St-Jean à de rares intervalles.

M. HAZEN: Oui. Je m'en souviens.

M. VAUGHAN: Oui. Mais nous transportons la majeure partie des bananes au Canada à bord de nos vaisseaux.

M. HAZEN: Qu'advient-il des vaisseaux de la Park Steamship? Existe-t-il des plans à ce sujet? Vous les exploitez encore, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Nous en exploitons un certain nombre, oui. Nous continuerons à nous en servir tant qu'il y aura du fret pour les remplir. Ils nous ont été cédés sur la même base que d'autres vaisseaux de la Park Steamship Company l'ont été à diverses compagnies de navigation commerciales.

M. PICARD: Je propose l'adoption du rapport.

M. BEAUDOIN: J'appuie la proposition, monsieur le président.

M. le PRÉSIDENT: Cela vous va-t-il?

M. JACKMAN: Il doit être 6 heures.

M. BEAUDOIN: Adoptons-nous en même temps la page 6 du budget?

M. le PRÉSIDENT: Que dites-vous du budget?

M. PICARD: Cela est compris dans la motion.

M. JACKMAN: Il n'y a pas du tout d'immobilisations dans cette partie du budget?

M. VAUGHAN: Non. Pas d'immobilisations.

M. JACKMAN: Rien que celles indiquées par le plus grand volume d'opérations. Il n'y a rien à discuter.

La motion est adoptée.







## ÉTATS DES REVENUS

	1944	1943
<b>RECETTES D'EXPLOITATION:</b>		
Fret.....	\$4,125,593.02	\$3,503,027.22
Passagers.....	8,231.61	13,295.52
Divers.....	262,880.93	112,282.25
Subventions.....	177,200.00	172,770.00
Affrètement.....	804,152.99	690,813.95
<b>Total.....</b>	<b>\$5,378,058.55</b>	<b>\$4,492,188.94</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION:</b>		
Voyages complets.....	\$3,004,628.20	\$2,740,371.98
Dépréciation des navires.....	243,158.05	239,362.63
Traitements et salaires.....	119,685.66	99,191.17
Pensions.....	3,338.00	81,470.68
Divers.....	32,915.83	28,182.26
<b>Total.....</b>	<b>\$3,403,725.74</b>	<b>\$3,188,578.72</b>
Bénéfice d'exploitation.....	\$1,974,332.81	\$1,303,610.22
Service de la dette due au public.....	470,000.00	470,000.00
Change sur la monnaie américaine.....	51,700.00	51,700.00
Intérêt sur billets et avances de l'Etat.....	181,246.06	343,072.94
<b>SURPLUS.....</b>	<b>\$1,271,386.75</b>	<b>\$ 438,837.28</b>

M. le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs. Voilà le rapport de la West Indies. Si le Comité le veut bien, la prochaine séance aura lieu demain matin à 11 heures dans la salle 497. Il sera difficile de trouver une salle demain. Onze heures fait-il l'affaire du Comité?

Des VOIX: Oui.

M. HAZEN: Quelle est la question à l'ordre du jour?

M. le PRÉSIDENT: Nous avons encore le rapport du Trust des titres, le rapport des vérificateurs et le budget du ministre à voir.

M. JACKMAN: Et les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. HAZEN: Qu'y a-t-il à propos du ministre?

M. le PRÉSIDENT: Le budget du ministre. Il y a trois crédits.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a trois crédits de soumis au Comité.

M. le PRÉSIDENT: J'ai parlé l'autre jour des Lignes aériennes Trans-Canada. Il nous faut envoyer un avis pour faire venir les fonctionnaires de Winnipeg, etc. J'ai dit l'autre jour que si nous pouvions finir cette partie des délibérations cette semaine, nous aborderions les Lignes aériennes Trans-Canada la semaine prochaine, à condition que le Comité le veuille bien. Il ne nous en reste pas beaucoup. Nous sommes capables de terminer cela. Ce n'est pas trop vous demander, n'est-ce pas? Nous devons être capables de terminer le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport des vérificateurs et les prévisions budgétaires.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'il convienne d'aborder les Lignes Trans-Canada avant d'avoir fini ceci.



M. JACKMAN: Non. Très bien. Je me demande ce que nous devons aborder d'abord, cela ou la question que M. Howe a soumise à la Chambre.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit de voir à ce que les fonctionnaires puissent venir. M. Symington est à Montréal, et, bien qu'il ait pu venir ici cette semaine, je me demande si les autres fonctionnaires l'auraient pu.

M. JACKMAN: Quand le projet de M. Howe sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'hon. M. CHEVRIER: Il faut qu'il le soit d'abord pour la deuxième fois, ce qui sera demain, je l'espère.

M. le PRÉSIDENT: Je n'ai plus qu'une chose à vous demander, messieurs. C'est la première fois que je fais partie du présent Comité, et je me demande si nous devons d'abord étudier la question soumise par la Chambre ou le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: La question soumise par la Chambre sur les L.T.C.

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Je crois que nous devons d'abord en finir avec ceci et discuter ensuite les Lignes Trans-Canada.

M. BEAUDOIN: C'est ce qu'il y a de plus logique.

M. JACKMAN: Il y a la question de savoir si nous devons aborder d'abord le rapport des L.T.C. ou la question soumise par la Chambre sur les L.T.C.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est là une question que nous pourrions discuter la semaine prochaine, je crois.

M. le PRÉSIDENT: En effet. Nous allons essayer de finir ceci demain, c'est-à-dire tout ce qui se rapporte au chemin de fer, le rapport des vérificateurs, le rapport du Trust des titres et le budget du ministre.

M. JACKMAN: Nous siégerons à 11 heures demain matin et demain après-midi?

M. le PRÉSIDENT: Disons 4 heures de l'après-midi, si le Comité le veut bien. Nous allons maintenant ajourner.

A 6 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le jeudi 25 octobre à 11 heures du matin.











SESSION DE 1945

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

# Chemins de fer et de la Marine marchande

que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule no 3

---

Séance du jeudi, 25 octobre 1945

## TÉMOINS

- M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif, service de l'Exploitation et de la Construction, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. O. A. Matthews, représentant George A. Touche & Co., vérificateurs.
- M. J. G. MacLachlan, directeur, chemin de fer de la Baie d'Hudson.

OTTAWA

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.PH.,

IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1946







## PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Salle 497

le JEUDI 25 octobre 1945.

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

*Présents:* MM. Chevrier, Clark, Coyle, Beaudoin, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Maybank, Nicholson, Reid.

*Sont aussi présents:* MM. R. C. Vaughan, président et directeur général; N. B. Walton, vice-président exécutif; T. H. Cooper, contrôleur, des chemins de fer Nationaux du Canada. C. P. Edwards, O.B.E., sous-ministre des Transports. F. M. MacLennan, secrétaire, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. O. A. Matthews et F. M. Stone, de la firme George A. Touche & Co., vérificateurs.

M. R. C. Vaughan dépose certains relevés demandés par le Comité à la séance précédente. Ces relevés figurent aux présents témoignages à titre d'appendices "A", "B", "C" et "D".

L'étude du rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, donne lieu à certaines questions auxquelles répondent MM. Vaughan et Cooper.

Le Comité passe ensuite à l'étude du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1944. M. Cooper, contrôleur, à la demande des membres du Comité, explique la raison qui a motivé la création du Trust des titres.

A la fin de l'étude du rapport annuel présenté par M. Cooper, M. Beaudoin en propose l'adoption, et la motion, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Le Comité entreprend alors l'étude du rapport des vérificateurs au Parlement sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited. M. O. A. Matthews et M. F. M. Stone, de la firme George A. Touche & Co., vérificateurs, sont appelés.

M. Matthews présente le rapport et la discussion en est remise à la séance suivante.

A 1 heure 10, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.



Salle 497

le JEUDI 25 octobre 1945.

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. Ralph Maybank, vice-président.

*Présents:* MM. Chevrier, Coyle, Beaudoin, Belzile, Bourget, Emmerson, Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, LaCroix, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Reid.

*Sont aussi présents:* Les fonctionnaires qui ont assisté à la séance de la matinée et de plus, M. J. G. MacLachlan, directeur du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Le Comité reprend l'étude du rapport des vérificateurs au Parlement commencée dans la matinée.

M. O. A. Matthews est interrogé de nouveau. Le rapport donne lieu à d'autres questions auxquelles répondent MM. Vaughan, Walton et Cooper.

Sur la motion de M. Reid, le rapport des vérificateurs sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, est adopté à l'unanimité.

Le Comité étudie les numéros suivants du budget pour l'exercice devant se terminer le 31 mars 1946, à savoir:

Crédit n° 377, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer Nationaux du Canada;

Sur la motion de M. McCulloch, ledit crédit est adopté à l'unanimité.

Crédit n° 378, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada.

Sur la motion de M. Reid, ledit crédit est adopté à l'unanimité.

Crédit n° 421, déficit du bac transbordeur et des termini de l'île du Prince-Edouard.

Sur la motion de M. McCulloch, ledit crédit est adopté à l'unanimité.

Il est convenu que M. Maybank, vice-président du Comité, se chargera de présenter à la Chambre le rapport nécessaire recommandant l'adoption des crédits ci-dessus.

M. J. C. MacLachlan, directeur du chemin de fer de la Baie d'Hudson, est appelé. Il soumet au Comité un rapport financier sur les opérations dudit chemin de fer, qui figure aux présents témoignages à titre d'appendice "D". M. MacLachlan est interrogé sur ce rapport et se retire.

Au nom du Comité, M. Maybank, vice-président, remercie M. Vaughan et les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada de leurs témoignages, et M. Vaughan de son côté exprime en son propre nom et au nom des fonctionnaires du réseau des remerciements pour la courtoisie dont le Comité a fait preuve à leur égard.

Sur la motion de M. Mutch, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mardi 30 octobre 1945 à 11 heures du matin.

*Le secrétaire du Comité*

ANTOINE CHASSÉ



## RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI le 26 octobre 1945.

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

## DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les items suivants du budget des dépenses pour l'année finissant le 31 mars qui lui furent renvoyés le 17 octobre 1945 et recommande leur adoption.

Crédit n° 377 — Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes — Chemins de fer Nationaux du Canada.....	\$3,500,000.00
Crédit n° 378 — Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes — Chemins de fer autres que le Canadien National.....	\$ 900,000.00
Crédit n° 421 — Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Edouard, — déficit.....	\$ 713,000.00

Le tout respectueusement soumis.

*Le vice-président*

RALPH MAYBANK







## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, le 25 octobre 1945.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. S. M. Clark.

M. le PRÉSIDENT: Certaines questions ont été posées hier soir auxquelles ces messieurs désirent déposer les réponses. Si vous le voulez bien, M. Vaughan et M. Cooper vont déposer les réponses aux questions posées hier soir.

M. VAUGHAN: On nous a demandé le détail de nos recettes et dépenses par régions. Je dépose ce détail.

(L'état des recettes nettes d'exploitation par régions, 1944, figure à titre d'appendice "A".)

Je crois que c'est M. Hazen qui a demandé un relevé des immobilisations pour l'exercice 1944 relativement au bac transbordeur et aux termini de l'île du Prince-Edouard.

M. HAZEN: Pendant que nous en sommes sur ce sujet vous avez dit, je crois, que le passage d'un camion était de \$6.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que c'est moi qui l'ai dit.

M. HAZEN: J'aimerais des renseignements plus complets à ce sujet. Il y en a peut-être dans votre rapport. On me dit que si un homme qui habite dans l'île va sur la terre ferme avec un camion de 5 tonnes chargé de pommes de terre, décharge ses pommes de terre et revient chargé de charbon, le voyage lui coûte \$60.65. On me dit que le compte s'établit comme ceci: \$10 quand il amène son camion au transbordeur pour le mettre sur un wagon. Il faut qu'il mette le camion sur un wagon et cela lui coûte \$10 par voyage, soit \$20 aller et retour. Il paie ensuite 5 cents par livre, du moins je le crois, pour son chargement. Pour 5 tonnes cela fait \$20, à \$10 la traversée. Total \$40. Le conducteur du camion paie 65 cents. Il y a également d'autres frais, je n'en ai pas le détail en ce moment, mais je crois que cela coûte \$65 pour transporter un camion de 5 tonnes avec son chargement de l'île à la terre ferme et le ramener chargé. La distance est d'environ neuf milles.

M. BEAUDOIN: Dans le cas où il revient chargé.

M. REID: Il faut qu'il vende ses pommes de terre à un bon prix pour payer des frais de ce genre.

M. HAZEN: Cela fait monter les frais de production. C'est ce dont ils se plaignent.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas devant nous ces frais payés par les camions. Ce que nous avons de mieux à faire est de déposer un relevé des frais pour qu'ils figurent à votre compte rendu.

M. HAZEN: Les gens se plaignent, et à bon droit à mon avis, que le taux est trop élevé. Cela les met dans une situation désavantageuse. Quand ils transportent leurs pommes de terre sur la terre ferme pour les vendre ils ont à tenir compte de ces frais dans leurs frais généraux, et quand ils rapportent du charbon pour leur propre usage ils ont d'autres gros frais de transport.

M. VAUGHAN: Les pommes de terre sont généralement transportées par chemin de fer. Je ne crois pas que beaucoup de pommes de terre fassent la traversée par camion.

M. EMMERSON: Ce sont probablement ceux qui vendent de porte en porte, n'est-ce pas?



M. VAUGHAN: Oui. Voici un troisième état en réponse à une question de M. Hazen; vous y trouverez nos immobilisations par provinces dans la région de l'Atlantique.

(L'état figure à titre d'appendice "B").

M. le PRÉSIDENT: J'aimerais faire une question pour mon propre compte vu que j'achète souvent des pommes de terre de l'Ile du Prince-Edouard. Si je vous ai bien compris vous avez dit que les frais sont de 5 cents par livre, monsieur Hazen. Cela fait \$3.75 le sac.

M. HAZEN: Mes renseignements consistent en quelques chiffres approximatifs dont j'ai pris note. Je n'ai pas les détails. Les frais pour cinq tonnes sont de \$20. Vous pouvez calculer d'après cela à combien revient la livre.

M. le PRÉSIDENT: C'est bien différent. Cinq tonnes font 10,000 livres. Donc, 2 cents par livre.

M. HAZEN: Cela fait 20 cents par 100 livres, n'est-ce pas ?

M. JACKMAN: Cela est plus raisonnable.

M. le PRÉSIDENT: C'est pour cela que j'ai posé la question. Je ne pouvais pas croire à 5 cents par livre. Ces renseignements ont été déposés pour vous.

M. VAUGHAN: Il reste encore un état. Pour amplifier ce que nous avons dit hier soir au sujet de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, si cela vous convient ainsi qu'au Comité, j'aimerais que M. Cooper vous lise un relevé à ce sujet pour l'avoir au compte rendu, ou bien nous pouvons le déposer. C'est un sommaire des résultats accomplis par la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, depuis le commencement jusqu'en 1944.

M. COOPER: Pour les seize années de 1929 à la fin de 1944, le total des recettes d'exploitation s'élève à \$70,914,886.76. Les frais d'exploitation se chiffrent à \$62,351,626.63, soit un surplus d'exploitation de \$8,563,260.13 pour les seize ans. Après avoir payé \$6,958,611.12 d'intérêt sur les obligations entre les mains du public, le change et les frais d'escompte payés au moment de l'émission, cela laisse un surplus de \$746,142.52. Il faut ensuite tenir compte de l'intérêt dû à l'Etat et de la dépréciation des vaisseaux. L'intérêt dû à l'Etat au cours de cette période se chiffre à \$4,190,615.86 et la dépréciation portée en compte à \$4,625,588.17, de sorte que le déficit de \$8,070,061 qui figure au bilan se compose entièrement de l'intérêt dû à l'Etat et du montant mis en réserve pour dépréciation. Je vous ferai ensuite remarquer que si nous liquidions cette compagnie aujourd'hui, c'est-à-dire à la fin de 1944, nous aurions, en regard du déficit de \$8,070,061.51 dont on a parlé hier, la réserve pour assurances et dépréciation qui est de \$3,411,000. En cas de liquidation, cette réserve serait transférée au compte de surplus de sorte qu'à la fin de 1944 l'ensemble du déficit de cette compagnie depuis le début de ses opérations, y compris tous les frais d'exploitation, intérêt sur les obligations, intérêt dû à l'Etat et dépréciation, serait de \$4,658,000.

M. JACKMAN: Et votre capital serait intact par le fait que vous avez un actif sous forme de vaisseaux ou de votre réserve pour assurances ?

M. COOPER: Du moment que nous avons encore des vaisseaux en service, cela dépend de la valeur réalisable de ces vaisseaux par rapport à la valeur comptable, la valeur comptable nette moins la dépréciation.

M. REID: Qu'est-ce qui a poussé en premier lieu le Canadien National à se lancer dans le service des Antilles ?

M. VAUGHAN: C'est à la suite de l'accord entre le Canada et les Antilles. Le gouvernement, après avoir demandé des soumissions pour l'exploitation de cette ligne, a eu une idée que la Canadian National (West Indies) Steamships pourrait donner un meilleur service à moins de frais pour le Dominion du Canada et les événements lui ont donné raison.

M. le PRÉSIDENT: Est-ce tout à ce sujet ?



M. JACKMAN: Est-ce que nous avons bien compris, monsieur Cooper, ce sommaire historique des opérations de la West Indies Steamship Company? Je ne l'ai pas suivi de très près, mais si je ne me trompe, les deux débits arrivent à près de \$9,000,000, intérêt dû à l'État et dépréciation, et au crédit un petit surplus d'exploitation pour la période. Disons \$8,000,000 nets. Vous avez mentionné ensuite une réserve pour assurances de \$4,000,000, n'est-ce pas?

M. COOPER: Le chiffre du bilan est de \$3,411,000.

M. JACKMAN: Et vous arrivez à un chiffre net de . . .

M. COOPER: \$4,658,000.

M. JACKMAN: Et où est le capital initial engagé dans l'affaire? Il n'est pas intact, j'imagine?

M. COOPER: Mais si, tous les vaisseaux mis hors service ont été calculés dans ce chiffre. J'ai dit ensuite, en réponse à votre question, qu'il faudrait tenir compte de la valeur réalisable de notre actif par rapport au chiffre net de la valeur comptable en ce moment. J'ai seulement essayé de dissiper l'impression qui semblait régner hier dans le Comité que cette compagnie avait perdu de l'argent dans ses affaires en plus de l'intérêt et de la dépréciation, et je ne mets pas en doute l'exactitude de ces comptes. Si nous comptons la réserve qui figure dans nos livres le chiffre réel du déficit comptable est de \$4,658,000 aujourd'hui.

M. HAZEN: Votre état indiquait qu'il était de \$8,070,000, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: J'ai pris ce chiffre, je l'ai divisé par 16 et j'ai calculé que vous perdiez en moyenne un demi million par an.

M. COOPER: C'est exact, mais néanmoins nous devons tenir compte du fait que nous avons cette réserve de \$3,411,000 qui, en cas de liquidation de la compagnie, serait appliquée à réduire le déficit comptable de \$8,070,000.

M. JACKMAN: Le capital-actions est un montant négligeable du bilan, n'est-ce pas, \$40,000?

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: Qu'y a-t-il en outre en réduction de l'actif à part ce capital-actions? C'est la seule part de propriétaire. A-t-on mis d'autre argent dans la compagnie pour acquérir l'actif en premier lieu ou depuis que la compagnie existe?

M. VAUGHAN: Il y a eu une émission d'obligations.

M. JACKMAN: \$9,400,000.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Il en résulte donc réellement que si vous perdez quelques vaisseaux, encaissez votre assurance et appliquez le montant pour combler le déficit, il vous reste encore devoir la part de propriétaire et l'argent que vous avez emprunté sous forme d'obligations?

M. VAUGHAN: Oui, mais nous avons cette réserve dont parle M. Cooper ainsi qu'un certain nombre de vaisseaux comme actif.

M. JACKMAN: Il a déjà compté cela une fois, monsieur Vaughan. C'est justement ce que je ne comprends pas bien.

M. COOPER: A la fin de 1944 nous avons un actif de \$15,000,000, et à part les \$40,000 d'escompte sur le capital-actions, c'est un actif solide, en supposant que la valeur des vaisseaux soit bonne. Je vais déposer, si le Comité le désire, le relevé dont je me suis servi donnant l'état des revenus pour seize ans, et indiquant les recettes de fret et de passages, ainsi que les subsides et tous les frais d'exploitation, avec les détails du déficit de \$8,000,000 qui figure au bilan.

(L'état figure aux témoignages à titre d'appendice "C").

M. le PRÉSIDENT: Désirez-vous que cet état soit déposé?

DES VOIX: Oui.



M. JACKMAN: Mais n'empêche que M. Hazen a non seulement complètement et absolument raison de dire que depuis la création de la compagnie elle a perdu \$8,000,000, ce qui, comme il le remarque, revient en moyenne à \$500,000 par an. Sans les cinq années de prospérité durant lesquelles vous avez fait plus d'affaires et vous avez été favorisés par d'autres circonstances, le montant serait beaucoup plus fort. Il ne faut pas compter sur le retour d'autres années de guerre pour augmenter le volume de vos affaires et rendre votre situation plus favorable, n'est-ce pas ?

M. COOPER: Il n'y a pas de raison qui s'oppose au transfert des \$3,411,000 du compte de réserve au compte de surplus, et dans ce cas le déficit ne serait que de \$4,658,000.

M. JACKMAN: Cette réserve qui figure au passif doit avoir une contrepartie à l'actif ? A quoi correspond-elle ? Ce n'est pas un actif, c'est un passif.

M. COOPER: C'est un surplus. Pour arriver au surplus net il faut prendre l'actif brut et en déduire le passif. Ce montant n'est pas un débit quoiqu'il figure au passif du bilan.

M. JACKMAN: Il faut que le bilan concorde et il faut que les \$3,411,000 figurent d'une manière ou de l'autre du côté de l'actif. Nous pouvons accepter comme avoir les \$15,000,000 de l'actif, mais sûrement vous ne pouvez pas compter également comme avoir une réserve figurant au passif ?

M. COOPER: Comme contrepartie de l'actif.

M. JACKMAN: Si nous acceptons ce chiffre de \$15,000,000 comme actif de la compagnie, c'est là tout ce qu'elle a comme actif ?

M. COOPER: En effet.

M. JACKMAN: Du côté du passif, les \$9,400,000 sont réellement un passif ; les \$6,000,000 sont un autre passif réel, et vos exigibilités se chiffrent à \$1,200,000. Tout cela est réel. Vos comptes d'ordre n'ont pas grande importance, mais la réserve pour dépréciation est certainement réelle.

M. COOPER: Vous devez vous en tenir là en examinant un passif.

M. JACKMAN: Ce n'est pas un passif envers le public, il est vrai, mais pour ne pas surestimer vos bénéfices ou sous-évaluer vos pertes, vous êtes obligé de constituer une réserve. Je suppose que vous avez conservé la valeur comptable initiale de votre actif et que vous ne portez pas vos vaisseaux à leur valeur dépréciée dans vos comptes de l'actif. Nous pourrions tout aussi bien transférer les \$2,700,000 à l'actif au compte "Vaisseaux" et porter en regard un chiffre net de \$5,500,000 moins \$2,700,000 ?

M. COOPER: En effet.

M. JACKMAN: C'est donc un passif réel en ce sens qu'il compense ce qui manque à un compte de l'actif ?

M. COOPER: Exactement, et si vous faites ce que vous venez de dire vous arrivez à une différence nette de \$4,658,000 entre l'actif et le passif.

M. JACKMAN: Je n'arrive pas encore à comprendre pourquoi le chiffre n'est pas de \$8,000,000 comme l'indique votre bilan. Ce montant de \$3,411,000 est celui que nous discutons.

M. COOPER: C'est une réserve qui peut être transférée au compte de surplus ou servir à réduire le compte de déficit, comme vous voudrez.

M. JACKMAN: Est-ce que ces \$3,411,000 n'ont pas de contrepartie à l'actif ? Est-ce qu'ils ne représentent pas des vaisseaux coulés que vous comptez dans les \$5,500,000 ou quelque chose de ce genre ? Pouvez-vous compter la réserve pour assurances et remplacements comme actif ou comme réduction d'un déficit sans diminuer le chiffre de vos immobilisations ? Si j'accepte \$15,000,000 comme chiffre de votre actif, sûrement les \$3,400,000 de la réserve pour assurances et remplacements doivent y figurer quelque part, n'est-ce pas ?



M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Est-ce là l'actif réel ou ce chiffre comprend-il les vaisseaux coulés?

M. COOPER: Le chiffre figurant à l'actif comprend le prix de revient des vaisseaux que nous possédons en ce moment.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Pas les vaisseaux coulés?

M. COOPER: Non, les vaisseaux coulés ont été amortis.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): N'est-ce pas là une partie de votre question?

M. JACKMAN: Une partie, oui, mais d'où vient la réserve pour assurances et remplacements?

M. COOPER: Elle résulte de la pratique de débiter aux frais d'exploitation les primes d'assurance qui dépassent le montant des sinistres, et le solde de cette réserve n'est ni plus ni moins qu'un surplus en cas de liquidation de la compagnie.

M. GIBSON: Ce solde pourrait disparaître si vous veniez à perdre un vaisseau?

M. COOPER: Je parlais dans le cas où nous aurions liquidé la compagnie à la fin de 1944.

M. GIBSON: Ce n'est donc pas réellement un actif?

M. COOPER: C'en était un en décembre 1944.

M. GIBSON: En décembre 1944, mais vous pourriez le perdre demain. Il pourrait disparaître facilement.

M. VAUGHAN: Une grande partie des pertes de la compagnie est en réalité représentée par un débit de 5 p. 100 imposé par le gouvernement sur les déficits et qui n'aurait jamais dû figurer dans nos livres, à notre avis. Notre idée à nous est que nous aurions dû recevoir les subsides que l'Etat aurait eu à payer si le service avait été entre les mains de compagnies privées.

M. HAZEN: Puis-je poser une autre question à M. Vaughan? Est-ce que tous les vaisseaux portant le nom de "Lady" vont de Halifax aux Antilles?

M. VAUGHAN: En temps normal il y en a qui venaient à Saint-Jean et de là à Halifax. Puis ils ont fini par tous partir de Halifax.

M. HAZEN: Est-ce que le Board of Trade ou des particuliers de Saint-Jean se sont plaint que les vaisseaux ne partaient pas de Saint-Jean?

M. VAUGHAN: Je ne m'en souviens pas à l'instant. Il est bien possible qu'il y ait eu des réclamations à ce sujet, mais je l'oublie en ce moment.

M. HAZEN: Est-ce que les manufacturiers et les chargeurs ne se sont pas plaint d'avoir à expédier leurs marchandises par chemin de fer jusqu'à Halifax pour les embarquer?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il y a eu quelque chose de ce genre.

M. HAZEN: Sur les "Lady" à destination des Antilles et que cela faisait beaucoup monter le fret.

M. VAUGHAN: Cela a été expliqué complètement à l'époque et, d'une façon satisfaisante, je crois. Il y a maintenant six ans de cela et je ne me rappelle pas les recommandations qui ont été faites à ce moment-là.

M. JACKMAN: Je pense que nous nous entendons maintenant, monsieur Cooper. Je crois que je comprends la chose. Votre actif de \$15,000,000 est un actif réel sauf en ce qui concerne la réserve de dépréciation de \$2,700,000. Tout le passif en plus de la réserve pour assurances représente l'argent que vous devez au public ou à l'Etat?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Si vous réalisez votre actif moins la réserve pour dépréciation et si vous payez toutes vos dettes, vous ne devez la réserve pour assurances et dépréciation à personne sauf à vous-mêmes, et tout ce qui reste après la liquidation appartient à la compagnie; et quoique vos livres indiquent un déficit de \$8,000,000, la compagnie ne doit ces \$3,411,000 à personne et votre déficit en est réduit d'autant.



M. COOPER: Vous admettez donc que le déficit est en réalité de \$4,658,000?

M. JACKMAN: Je pense que c'est réellement la valeur comptable.

M. COOPER: Merci monsieur.

M. HAZEN: Puis-je poser une autre question au sujet des vaisseaux "Lady"? Est-ce qu'on ne s'est pas plaint, lorsque les "Lady" touchaient à Saint-Jean avant d'aller à Halifax, que les marchands et les manufacturiers qui auraient préféré charger à Saint-Jean pour économiser le transport par chemin de fer, ne pouvaient pas mettre leurs marchandises à bord à Saint-Jean parce que les appareils frigorifiques étaient arrêtés à l'arrivée à Halifax? Comme leurs marchandises étaient périssables, ils ne pouvaient pas les charger à Saint-Jean parce que les appareils frigorifiques s'arrêtaient à l'arrivée à Halifax et les marchandises se seraient gâtées. De sorte qu'ils étaient obligés de les envoyer à Halifax par le train.

M. VAUGHAN: Je ne me souviens pas qu'on ait donné cela comme raison.

M. REID: Vous n'avez pas de vaisseaux en Colombie-Britannique?

M. VAUGHAN: Seulement des navires côtiers.

M. JACKMAN: Allez-vous reprendre le service sur la côte du Pacifique?

M. VAUGHAN: S'il vous plaît?

M. JACKMAN: Allez-vous reprendre le service sur la côte du Pacifique?

M. VAUGHAN: Nous avons toujours fait le service de Vancouver à Prince Rupert et à l'Alaska et nous continuerons.

M. JACKMAN: Est-ce que tous ces vaisseaux du type "Prince" ont disparu?

M. VAUGHAN: Non. Les plus gros, comme vous le savez ont été réquisitionnés par le gouvernement et ont été employés comme vaisseaux de guerre, le Prince Rupert, le Prince Henry, et le Prince David. Nous ne les reprendrons pas. Nous avons perdu un de nos vaisseaux l'autre jour, mais nous le remplacerons.

M. JACKMAN: Avez-vous songé à faire des soumissions pour ces corvettes ou autres cargo-boats que la Corporation des biens de guerre met en vente?

M. VAUGHAN: Nous y avons songé mais nous avons décidé qu'ils ne feraient pas notre affaire et que nous ne pourrions pas les exploiter économiquement.

M. HARKNESS: Vous dites que le Prince David, le Prince Rupert et les autres ne reviendront pas. Quelle en est la raison? N'avez-vous pas trouvé leur exploitation profitable sur la côte du Pacifique?

M. VAUGHAN: Ils ont été rendus pour ainsi dire inutilisables pour le service des passagers tant on a fait de changements pour les transformer en vaisseaux de guerre. Cela coûterait trop cher pour les adapter de nouveau au service des passagers.

M. GIBSON: Songez-vous à remplacer le Prince George par un navire construit sur la côte du Pacifique?

M. VAUGHAN: Oui, c'est notre intention.

M. le PRÉSIDENT: Est-ce tout à ce sujet? Pouvons-nous passer au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. HAZEN: Où est l'état financier des navires de la côte du Pacifique? Il n'est pas compris dans les Steamships?

M. VAUGHAN: Non.

M. HAZEN: Où figure-t-il?

M. VAUGHAN: Dans les comptes du réseau.

M. le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Le président en est M. W. C. Clark, sous-ministre des Finances. Je vais demander à M. Vaughan de lire ceci.

M. VAUGHAN: Je crois que vous ferez mieux de le lire, monsieur Cooper.



M. JACKMAN: Monsieur le président, je voudrais demander, non seulement pour le compte des anciens membres du Comité qui ont besoin qu'on leur rafraîchisse la mémoire, mais aussi pour les nouveaux, quel est le but du Trust des titres, pourquoi l'a-t-on créé et comment fonctionne-t-il?

M. COOPER: Je peux vous dire cela, monsieur Jackman. Je m'attendais à ce que quelqu'un demande: "Qu'est-ce que le Trust des titres?" Il est très utile, à mon avis, de connaître les raisons de sa création pour comprendre en quoi il consiste.

Quand les compagnies qui forment maintenant le réseau du Canadian National appartenaient à des intérêts privés, l'Etat leur faisait des avances de fonds sous forme de prêts à intérêt. L'Etat n'était pas actionnaire en ce temps-là et par conséquent ses prêts avaient priorité sur le capital-actions. Le public avait souscrit à certaines émissions qui n'avaient droit à intérêt que lorsqu'il y avait un surplus disponible, et l'intérêt des prêts de l'Etat passait avant l'intérêt de ces émissions. Les prêts du Dominion et leur intérêt entrèrent également en ligne de compte dans l'évaluation du capital-actions du Canadian Northern et du Grand Tronc qui fit l'objet d'un arbitrage. De là naquit la coutume de traiter l'argent prêté par le Dominion comme capital de prêt. L'intérêt était généralement de 6 p. 100.

En acquérant le contrôle du Canadian Northern et du Grand Tronc, l'Etat, assumait la responsabilité d'en financer les immobilisations et l'exploitation. Il s'en acquitta parfois au moyen d'avances de fonds, mais souvent par l'émission d'obligations du chemin de fer garanties par l'Etat. En 1932, le rapport de la Commission Royale attira l'attention sur cela et dit à ce propos: "Du moment que la dette du réseau entre les mains du public est maintenant considérable et que le service du réseau est trop lourd pour que le réseau puisse en faire le service à même son revenu même si la situation s'améliorait, les montants requis pour payer les déficits devraient être votés par le Parlement chaque année au lieu d'être fournis par la vente d'obligations du réseau comme au cours des années récentes."

Cette recommandation de la Commission Duff fut acceptée par le gouvernement et le ministre des Finances dans son discours du budget du 21 mars 1933 dit ceci: "Une des recommandations de la Commission royale sur les chemins de fer et les transports adoptées par la législation en ce moment devant la Chambre propose de faire voter annuellement les crédits nécessaires pour combler les déficits." Pour l'année 1932 et toutes les années suivantes, les déficits d'exploitation du chemin de fer ont été comblés par des crédits parlementaires.

Il devint évident que s'il ne convenait pas en 1932 et par la suite de forcer le réseau à emprunter l'argent perdu dans son exploitation, les prêts effectués à cette fin en 1931 et avant n'avaient pas non plus raison d'être et c'est ce point de vue qui donna lieu à la Loi sur la revision du capital en 1937. Cette loi avait principalement pour but de faire disparaître du bilan tous les anciens prêts pour déficits et leurs arriérés d'intérêt. On craignait cependant que l'annulation complète de toutes les créances du gouvernement n'ait pour effet de faire monter le cours de certaines obligations non garanties et des actions de filiales entre les mains du public. C'est pour obvier à cela que fut créé le Trust des titres. L'Etat transféra ses créances au Trust de sorte que les chemins de fer restèrent redevables au Trust de la même manière et au même degré qu'ils l'avaient été envers l'Etat. Le Trust des titres devint une corporation faisant partie du réseau, de sorte que les créances en question rentrèrent dans la catégorie d'actif et de passif entre les compagnies du réseau et en cette qualité durent disparaître du bilan d'ensemble du réseau. Sous ce rapport, la création du Trust des titres fut un moyen de soulager tous les chemins de fer (considérés comme un seul réseau) de leurs dettes, mais celles-ci demeurent perpétuellement au débit de chaque chemin de fer.

La Loi sur la revision du capital stipulait également que les prêts de l'Etat au chemin de fer pour compte d'immobilisation seraient considérés comme capital



social au lieu de dette à intérêt. Ces prêts se chiffrant à quelque \$270 millions devinrent le capital-actions du Trust des titres. Depuis cette date, toutes les avances de l'Etat pour compte d'immobilisation et pour remboursement d'obligations ont été traitées comme avances portant intérêt.

La Loi sur la revision du capital dit également que les cinq millions d'actions sans valeur nominale du Trust des titres auront une valeur initiale fixée à quelque \$270 millions, et que ces actions à ce chiffre plus les actions de la Canadian National Railway Company et les immobilisations de la Couronne pour chemins de fer de l'Etat devront être comprises dans le bilan du réseau sous la rubrique "Part de propriétaire", qui est analogue à la part d'intérêt des actionnaires figurant généralement au bilan des compagnies ordinaires. Une disposition de la Loi vise également les rectifications à apporter à la valeur initialement fixée des actions et stipule que la valeur comptable des actions devra être réduite du montant des pertes subies après la mise en vigueur de la Loi.

Les régisseurs du Trust des titres sont: le sous-ministre des Finances, le sous-ministre de la Justice, le sous-ministre des Transports, et deux membres exécutifs du réseau. Toutes les actions du Trust sont au nom du ministre des Finances pour le compte du Dominion. Au 31 décembre 1944 les actions avaient une valeur comptable de \$359 millions, soit \$89 millions de plus qu'à l'émission. Le bilan du Trust des titres explique cette augmentation comme suit: surplus de caisse, gains de capital et pertes de capital.

M. JACKMAN: Quand vous dites que ces actions valent \$89 millions de plus, je suppose que cela signifie qu'on a ajouté à leur valeur une quantité négative de \$89 millions, c'est-à-dire rien du tout; ce chiffre représente la perte nette ou le montant que l'Etat a eu à fournir au Canadien National depuis 1932.

M. COOPER: Pas du tout, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Est-ce que ces comptes du Trust des titres ont une valeur quelconque, ou bien servent-ils simplement à mesurer le déficit pour les besoins de la comptabilité?

M. COOPER: Le gouvernement est l'actionnaire des chemins de fers Nationaux du Canada et sa situation financière est indiquée au compte de la Part de propriétaire. Le montant figurant au bilan est de \$754,000,000. C'est la valeur comptable de la part du gouvernement dans le réseau du Canadien National. Elle se compose de trois parties: la valeur représentée par les actions du Trust, \$359,000,000; la valeur des actions de la Canadian National Railway Company, \$18,000,000; et les immobilisations de la Couronne pour chemins de fer de l'Etat, \$377,000,000. La valeur des actions du Trust est de \$359,000,000, soit \$89,000,000 de plus qu'en 1937 au moment de leur émission.

M. JACKMAN: Cela, je le comprends; mais voulez-vous dire que ce montant de \$270,000,000 provient d'une dette du réseau transportée—

M. COOPER: Au capital social. Il est sorti de la catégorie des dettes pour devenir une part d'intérêt.

M. JACKMAN: Il est juste de supposer qu'au moment où il a été ainsi transféré il n'avait aucune valeur réelle, et c'est pour cela que vous aviez besoin qu'on vous vienne en aide?

M. COOPER: Je ne dirais pas cela. La raison de l'aide est que les frais du réseau étaient hors de proportion. Quant à la valeur des chemins de fer Nationaux du Canada, nous pourrions si nous voulions, discuter cela jusqu'à la fin du monde.

M. JACKMAN: Pendant que nous sommes sur le sujet, le réseau n'était pas capable de gagner suffisamment d'argent pour payer l'intérêt des obligations représentées par ces actions; c'était un fardeau intolérable; n'est-ce pas la vérité?

M. COOPER: C'est vrai.

M. JACKMAN: Et pour vous permettre d'espérer établir un bon bilan, ces \$270,000,000 de dettes envers le gouvernement ont été transformés en placement de la part du gouvernement?



M. COOPER: Oui, cela est parfaitement exact, monsieur Jackman; sauf que je tiens à faire clairement comprendre qu'il n'y a jamais eu la moindre idée de considérer cela comme une mise au point définitive, ce n'est qu'une mise au point partielle.

M. JACKMAN: Oui, je vois que ce montant ne représente pas un actif comptable, quelle que soit la valeur de l'actif réel qu'il représente. Nous arrivons maintenant à ce chiffre de \$270,000,000 en 1937 et augmenté depuis de \$89,000,000, de sorte qu'il s'élève à \$359,000,000. Vous dites que cela représente les surplus de caisse et les pertes ainsi que les gains de capital, et immobilisations du gouvernement depuis cette époque.

M. COOPER: Oui. Si vous prenez le bilan du Trust des titres, monsieur Jackman, dans le rapport du Trust des titres que nous allons examiner dans un instant, vous verrez à la page 6, du côté de l'actif, que les surplus de caisse se chiffrent à \$87,745,000; les gains de capital à \$19,105,000 et les pertes de capital à \$17,808,000, ce qui fait un gain net de \$89,043,000. Et si vous vous reportez au passif vous verrez que la valeur initiale des actions qui avait été fixée à \$270,000,000 au moment de l'émission, a été portée à \$359,000,000 par les transactions que je viens de mentionner.

M. JACKMAN: Cela est entièrement différent. Cette augmentation provient de causes différentes que celles qui ont donné naissance aux \$270,000,000; elle provient de causes valables, si je puis l'exprimer ainsi.

M. COOPER: Oui. Je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute que la valeur comptable des actions, ou bien disons de la Part de propriétaire de l'Etat dans les chemins de fer Nationaux du Canada, n'ait augmenté de \$89,000,000.

M. JACKMAN: Oui. Vous avez remis \$20,000,000 au gouvernement l'an dernier?

M. COOPER: Oui, \$23,000,000.

M. JACKMAN: De sorte que vous utilisez réellement ces \$359,000,000 comme une dette de propriétaire — si on peut dire — et que vous y avez ajouté les \$23,000,000 de l'an dernier?

M. COOPER: Si vous prenez la part de propriétaire figurant au bilan, elle se chiffre à \$754,000,000 — sur ce placement nous avons versé en acompte en 1944 la somme de \$23,000,000, et en 1945 nous espérons payer \$25,000,000. Et cela, en plus de l'intérêt sur tout ce que nous devons au gouvernement.

M. JACKMAN: Oui.

M. le PRÉSIDENT: Vous plairait-il, messieurs, de commencer au commencement du rapport et d'en écouter la lecture. Nous passons un peu trop d'une chose à l'autre. Ne vaudrait-il pas mieux que M. Cooper nous lise le rapport de M. Clark et nous pourrions partir de là? Cela servira à éclaircir certains comptes.

Des VOIX: Entendu.

M. COOPER: Le rapport est daté du 17 mars 1945 et est adressé au ministre des Transports.



TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA

Ottawa, le 17 mars 1945.

L'honorable J. E. Michaud, C.R., député,  
Ministre des Transports,  
OTTAWA.

Monsieur le ministre:

Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les transactions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1944.

La valeur comptable du capital-actions du Trust des titres a subi au cours de l'année une augmentation de \$22,400,052.60 établie comme suit:

Surplus de caisse du réseau National en 1944.....	\$23,026,924.35
Abandon de docks à Seattle, Washington.....	626,871.75
Gain net crédité à la Part de Propriétaire.....	<u>\$22,400,052.60</u>

Il n'y a pas eu au cours de l'année de transactions intéressant les valeurs en nantissement détenues par le Trust de titres.

Les régisseurs ont l'honneur de soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1944.

Pour les régisseurs,

*Le président,*

W. C. CLARK.



**TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA**  
**BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1944.**

	ACTIF		PASSIF	
<i>Créances pour capital des emprunts —</i>			<i>Capital-actions au nom de Sa Majesté —</i>	
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$312,334,805.10		5,000,000 d'actions sans valeur nominale ayant une valeur initiale fixée à.....	\$270,037,437.88
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182.33		Gain résultant de transactions postérieures au 1er janvier 1937 — ci-contre.....	89,043,077.43
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	116,006,599.08			\$ 359,080,515.31
Canadian National Railway Company.....	96,936,971.75	\$ 643,860,558.26		
<i>Créances pour intérêt des emprunts —</i>				
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$309,702,897.65			
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802.95			
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	107,326,622.84			
Canadian National Railway Company.....	54,501,313.57	574,781,637.01		
<i>Transactions postérieures au 1er janvier 1937 intéressant la valeur comptable du capital- actions du Trust des Titres —</i>				
Réseau National:				
	Année 1944	Total à date		
Surplus de caisse.....	\$23,026,924.35	\$87,745,931.64		
Gains de capital.....	.....	19,105,651.38		
Pertes de capital.....	626,871.75	17,808,505.59	89,043,077.43	
<i>Valeurs en nantissement —</i>			<i>Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt — ci-contre — excède la valeur initiale indiquée.....</i>	948,604,757.39
Voir Annexe A. 1.....		\$1,307,685,272.70		\$1,307,685,272.70

T. H. COOPER,  
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944.

Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés à l'Annexe A. 1 ci-jointe, ont été soumis à notre inspection.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1944, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

15 mars 1945.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.



TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA  
SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

ANNEXE A. 1

12

*Emprunts*

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN —	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
Dette remboursée par l'Etat en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	
Total Canadian Northern.....	\$312,334,805.10

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK —	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ulté- rieures de titres et emprunts garantis.....	
Total Grand Trunk.....	\$118,582,182.33

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC —	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par le Dominion.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98
Traité avec l'Etat en vertu du chapitre 71, 1903.....	
Total Grand Trunk Pacific.....	\$116,006,599.08

*\*Billets et nantissements*

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date du 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
Billets à vue 6%.....	33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
Billets à vue 6%.....	5,700,000.00
{Billets à vue 6%.....	7,139,399.00
{Actions-déventures 3½% et 4½%.....	56,858,496.44
Billets à vue 6%.....	
{Diverses obligations et déventures.....	14,744,817.25
{Diverses obligations et déventures.....	20,721,191.12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billet à vue 6%.....	23,288,747.15
{Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
{Déventures 4% G. T. P.....	15,000,000.00
{Actions-déventures 4%.....	60,801,700.00
{Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel.....	1,693,113.33
Obligations 1ère hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions du Grand Trunk Pacific Development Co.....	2,999,000.00

COMITÉ PERMANENT

Suite page 13



## TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>	<i>*Billets et nantissements</i>
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY —	
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91
Emprunts 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85
Emprunts 5½%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56
Emprunt provisoire 1930, remboursé.....	
<i>Moins</i> : mise au point autorisé par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	1,666,897.57
Total Canadian National Railway Company.....	\$ 96,936,971.75
TOTAL DES EMPRUNTS.....	\$643,860,558.26
	{ Billet à vue 6% Canadian Northern..... \$ 12,655,019.57
	{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific..... 3,313,530.01
	{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,530,831.96
	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 1,318,315.86
	{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific..... 4,691,173.58
	{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,530,822.24
	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 9,496,718.21
	{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific (Cr.)..... 1,422,425.17
	{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,530,802.80
	{ Billet à vue 5% Canadian Northern..... 9,062,624.30
	{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific (Cr.)..... 364,898.78
	{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific..... 1,530,880.56
	Billet à vue 5% Canadian National Railway Company..... 2,932,652.91
	Billets à vue 5% et 5½% Canadian National Railway Company.. 29,910,400.85
	Billets à vue 5½% Canadian National Railway Company..... 11,210,815.56
	{ 166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad..... 4,171,940.94
	{ Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque..... 8,609,000.00

CHEMINS DE FER ET MARINE MARCHANDE

\*Les billets à vue et autres titres de créance ainsi que les valeurs en nantissement sont disposés pour bonne garde dans les voutes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3% 1ère hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.



M. COOPER (continue): Nous venons de voir le bilan du Trust des titres. Il montre comment la valeur initiale donnée aux actions au moment de l'émission a été augmentée de \$89,000,000 et les détails figurent à gauche. Vous avez ensuite une liste des titres entre les mains des régisseurs conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital.

M. JACKMAN: A titre d'explication, les seuls changements apportés à la Part de propriétaire et ne figurant pas dans les comptes du Trust des titres sont les profits ou les pertes d'exploitation chaque année, et les crédits parlementaires accordés pour immobilisations sont représentés par des certificats ou des obligations du chemin de fer en faveur du gouvernement; est-ce exact?

M. COOPER: En ce qui concerne les avances du gouvernement pour immobilisations, elles n'ont rien à voir avec le Trust des titres.

M. JACKMAN: Rien du tout?

M. COOPER: Elles vont directement du gouvernement au chemin de fer et figurent dans les comptes ordinaires.

M. JACKMAN: Et le gouvernement reçoit du chemin de fer une obligation ou un certificat quelconque pour le montant de l'avance; en d'autres termes, le Trust des titres n'indique que les changements apportés d'une année à l'autre par les surplus ou les pertes du réseau?

M. COOPER: Ainsi que les gains ou les pertes de capital; par exemple, quand nous avons acquis les titres détenus en Grande-Bretagne nous avons fait un gain de capital d'environ \$19,000,000. Ce montant n'a pas été porté comme revenu dans notre état des revenus du réseau, mais comme un gain de capital ajouté à la valeur comptable des actions du Trust.

M. REID: Monsieur Cooper, je voudrais vous poser une ou deux questions. Puis-je m'exprimer en profane, car je vous avoue que je ne suis pas très expert en matières de finance?

M. COOPER: Ma foi, monsieur Reid, je suis un profane moi-même.

M. REID: Un profane s'embrouille dans ces chiffres, et ce que je voudrais bien comprendre, c'est le montant total de la dette des chemins de fer Nationaux depuis le début jusqu'à présent, et dans quelle mesure ce montant a été réduit — je crois qu'il a été réduit?

M. COOPER: Oui.

M. REID: Ce que je veux savoir c'est le montant de toutes les dettes en cours, tout ce que doit le réseau. Si je pouvais savoir ce chiffre, cela m'aiderait probablement à me faire une meilleure idée de toute l'affaire.

M. COOPER: Le montant que le réseau devait à l'Etat en 1944 figure au bilan et s'élève à \$661,875,000.

M. REID: C'est la dette complète?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. REID: A-t-elle jamais été réduite?

M. COOPER: Elle a été réduite par la Loi sur la revision du capital.

M. REID: Je veux dire tout ce que le réseau doit à l'Etat et au public; je veux savoir le montant de la dette totale, la dette totale du réseau.

M. COOPER: Si vous voulez dire la dette à long terme à part les exigibilités, le réseau doit \$629,453,000 au public et \$661,875,000 à l'Etat.

M. MAYBANK: Déduction faite des \$270,000,000 du Trust des titres?

M. COOPER: Qui ont été transportés du compte de la dette à la Part de propriétaire et qui figurent encore au bilan.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Et on ne voit pas non plus ces comptes de la page 6, les créances pour prêts et intérêts relatifs aux chemins de fer du réseau.

M. COOPER: Pardon, monsieur, vous dites?



M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Ce montant de \$642,000,000 — est-il compris dans le chiffre que vous venez de mentionner à M. Reid ?

M. COOPER: M. Reid a demandé quelle était la dette actuelle, mais un certain montant en a été absorbé par suite de la Loi sur la revision du capital.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Je crois qu'il cherchait à savoir combien le Dominion du Canada a avancé depuis le commencement, pour une raison ou une autre, aux compagnies formant le réseau National.

M. COOPER: C'est une affaire très compliquée. Puis-je vous renvoyer à la note au bas du bilan qui dit ceci:

NOTE — La Part de propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, comme en font foi les Comptes publics du Canada, conformément à la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

D'après la Loi, un appendice des comptes publics doit donner la liste complète de l'aide de l'Etat aux chemins de fer du Canada — les chemins de fer Nationaux, le Canadien Pacifique et tous les autres chemins de fer; et vous trouverez tous les détails concernant le Canadien National dans cet appendice.

M. HAZEN: Quel appendice ?

M. COOPER: L'appendice des comptes publics.

M. HAZEN: Quelle année ?

M. COOPER: Chaque année.

M. JACKMAN: Comme faisant partie de la dette ou soustrait du montant de la dette ?

M. COOPER: Je crois que le montant est porté au débit de la dette, mais je ferai bien de ne rien dire au sujet des comptes publics. Autant que je sache, le montant a été débité au compte de la dette nette.

M. JACKMAN: La dette nette du pays se chiffre par tant de milliards —

M. COOPER: Je suis sûr que les comptes publics indiquent très clairement la situation exacte.

M. JACKMAN: Que veut dire tout cela ?

M. COOPER: Voici ce que cela veut dire, monsieur Jackman. Au moment de l'adoption de la Loi sur la revision du capital on a réfléchi qu'en amortissant cette dette on ferait disparaître la liste de l'aide de l'Etat aux chemins de fer et pour éviter cela, la Loi décrète que chaque année les comptes publics contiendront le dossier historique complet de l'aide de l'Etat aux chemins de fer du Canada.

M. HAZEN: Permettez-moi une question. Le capital-actions de la Canadian National Steamships est de \$40,000 dans le rapport. Or je vois à la page 22 du rapport du réseau National, parmi les compagnies constituant le réseau National, n° 16, Canadian National Steamship Company, Limited — capital émis \$15,000; et plus bas au n° 47, que cette compagnie appartient à la Grand Trunk Pacific Railway Company.

M. COOPER: Il s'agit de deux choses différentes.

M. HAZEN: C'est ce que je voudrais qu'on m'explique.

M. COOPER: Le capital-actions de la Canadian National (West Indies) Steamship Company, \$40,000, appartient entièrement au Dominion du Canada, et non pas à la Canadian National Railway Company. Le capital-actions de la Canadian National Steamships, qui est la compagnie faisant le service de la côte du Pacifique, appartient au Grand Trunk Pacific Railway Company.

M. HAZEN: Cela se rapporte à des lignes particulières ?

M. COOPER: Oui, monsieur.



M. le PRÉSIDENT: Cela est-il clair, messieurs? La question suivante au programme —

M. MAYBANK: Je propose l'adoption du rapport; je suppose que c'est nécessaire.

M. le PRÉSIDENT: Oui. Quelqu'un voudrait-il bien appuyer la motion?

M. BEAUDOIN: Je me fais un plaisir d'appuyer la motion.

M. VAUGHAN: Monsieur Jackman, nous avons cet état de dépréciation que vous avez demandé; voulez-vous que je l'ajoute simplement au dossier?

M. JACKMAN: S'il vous plaît, il sera utile aux membres du Comité.

M. VAUGHAN: Très bien, c'est ce que je vais faire.

(Voir appendice D)

M. JACKMAN: Je m'aperçois, monsieur le président, que quelques-uns de ces messieurs sont encore en train de discuter le bilan du Trust des titres. Il me paraît encore assez obscur. Il me semble que nous devrions au moins avoir le sentiment que nous le comprenons. Il n'y a rien à redire à ce qu'on nous a dit aujourd'hui, mais c'est plutôt le manque de familiarité avec le sujet, la plupart de nous n'ont pas eu assez de temps pour l'étudier. Y a-t-il d'autres explications qu'on pourrait nous fournir au sujet de ces comptes? Les fonctionnaires de la compagnie sont tous ici maintenant. Quelqu'un désire-t-il des éclaircissements sur quelque chose; y a-t-il eu des changements dans les taux d'intérêt; est-ce que le ministère des Finances vous a offert l'occasion de faire un refinancement?

M. COOPER: En ce qui concerne les valeurs en nantissement, elles ne rapportent aucun intérêt. Elles servent simplement de garantie. Les seules transactions qui se rapportent à elles sont les décharges dont nous avons besoin pour nous permettre d'annuler les obligations hypothécaires qui viennent à échéance ou qui sont remboursées. Nous nous adressons alors aux régisseurs et nous leur expliquons les raisons pour lesquelles nous estimons qu'ils devraient nous donner décharge de ces valeurs, et la Loi leur accorde le pouvoir d'accorder cette décharge pour bonne et valable raison. C'est là le seul changement relatif aux valeurs en nantissement.

M. JACKMAN: Ma foi, je comprends les raisons qui ont donné lieu à l'amortissement en 1937, et la liste demeure pour mémoire. A quoi sert de porter ces valeurs en nantissement au bilan du réseau?

M. COOPER: Tant qu'il y aura des obligations du réseau entre les mains du public, et nous en avons pour \$600,000,000, si nous annulions ces valeurs en nantissement, les obligations entre les mains du public s'en trouveraient probablement améliorées, et c'est pour protéger la situation du gouvernement à cet égard que nous les conservons.

M. JACKMAN: Toutes les anciennes obligations des chemins de fer qui sont encore entre les mains du public ne portent pas la garantie de l'Etat et l'Etat veut conserver la préférence que lui confèrent certaines émissions.

M. COOPER: C'est cela.

M. MAYBANK: Si nous brûlions toutes ces valeurs en nantissement le cours des obligations entre les mains du public monterait immédiatement de plusieurs points, ce qui leur donnerait une plus-value, est-ce exact? Du moins est-ce l'idée en tout cas?

M. COOPER: Oui.

M. HARKNESS: Est-ce que les obligations entre les mains du public valent quelque chose aujourd'hui?

M. VAUGHAN: Bien sûr.

M. COOPER: Ces obligations ne sont pas entre les mains du public, elles sont détenues en garantie par le ministre des Finances ou par les régisseurs; elles ne sont pas du tout entre les mains du public.



M. JACKMAN: Je veux dire les obligations non garanties.

M. COOPER: Les obligations non garanties en cours? Bien sûr, la plupart sont cotées bien au-dessus du pair.

M. JACKMAN: Vous pourriez peut-être nous expliquer d'une façon générale et en chiffres ronds, comment cette dette obligataire et les valeurs détenues par le gouvernement arrivent à ce montant de \$270,000,000 — il y en a un certain nombre qui sont garanties.

M. COOPER: Oui. Vous trouverez tout cela à la page 19 du rapport du chemin de fer. Nous y donnons le détail de toute la dette obligataire entre les mains du public. Elle s'élève à \$629,000,000, dont \$576,000,000 garantis par le Dominion, \$2,700,000 garantis par les provinces, etc.

M. JACKMAN: Où est la dette du chemin de fer qui n'est pas garantie par un gouvernement?

M. COOPER: A la page suivante, \$33,279,000.

M. JACKMAN: Quand elles arriveront à échéance vous serez en mesure de demander au Trust des titres d'annuler toutes ces obligations parce qu'alors toutes les émissions seront garanties par l'Etat, n'est-ce pas?

M. COOPER: Malheureusement vous remarquerez que quelques-unes sont perpétuelles. Il y a quatre émissions d'obligations perpétuelles.

M. JACKMAN: Ça c'est bien long, n'est-ce pas?

M. REID: Pourquoi l'emploi de ce mot hors d'usage "gold bond"?

M. COOPER: On croyait dans le temps que cela avait de la valeur.

M. JACKMAN: Ces émissions perpétuelles ne sont pas très grosses. La plus grosse est de \$4,000,000. Tenez-vous à les rembourser? C'est principalement du point de vue de l'apparence. Elles encombrent le relevé. Essayez-vous de les rembourser?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Qu'est-ce que c'est que ces 4 p. 100 Perpetual Consolidated Debenture stocks du Canadian Northern, émission de 1903 à 1912? Savez-vous à combien elles sont cotées à la Bourse? Je suppose qu'elles se vendent au-dessus du pair?

M. COOPER: Je ne connais pas le cours, mais je suis sûr qu'elles font prime.

M. JACKMAN: Ne pouvez-vous pas rembourser une obligation perpétuelle à meilleur marché qu'un emprunt?

M. COOPER: Nous essayons de temps à autre. Par exemple, le troisième compte avant la fin de la liste, Indebtedness of the S.S. and C. Company, \$155,865.25. Ces obligations rapportent 4 p. 100. Vous remarquerez probablement dans le budget approuvé hier que nous demandons l'autorisation de racheter ces obligations dans notre budget de 1945.

M. MAYBANK: On peut les appeler au remboursement?

M. COOPER: Nous avons une option à cet effet.

M. MAYBANK: C'est là ce que signifie le mot "indéterminées" en regard?

M. COOPER: Oui, et nous allons les appeler au remboursement. Nous allons rembourser toutes les obligations que nous pourrions si elles rapportent plus de 3 p. 100 et si nous avons le droit de le faire. De fait, nous avons remboursé quelques obligations à 3 p. 100. Toutes les fois que le réseau trouve avantage à réduire ces frais d'intérêt d'une manière ou de l'autre, je puis assurer le Comité que personne n'est plus désireux de le faire que la direction.

M. JACKMAN: N'est-il pas vrai qu'une obligation perpétuelle de 4 p. 100, même dans le cas d'un gouvernement ou d'un chemin de fer, offre un rendement légèrement plus élevé qu'une obligation à longue échéance? Les gens aiment la certitude et une obligation perpétuelle, si j'ai bonne mémoire, rapporte un peu plus.



M. COOPER: Cela est prouvé, je crois, par les 3 p. 100 perpétuels du gouvernement qui rapportent un peu plus que les obligations à longue échéance.

M. JACKMAN: Si on savait à la Bourse que vous allez les rembourser, elles monteraient naturellement au même prix que les obligations à longue échéance du gouvernement ou des obligations garanties à longue échéance du C.-N., mais si vous les achetez graduellement je suppose que vous pouvez vous en débarrasser et économiser ainsi sur l'intérêt? 4 p. 100 est un taux élevé pour un chemin de fer en ce moment.

M. COOPER: C'est une affaire d'opinion. Le gouvernement du Royaume-Uni a promulgué sous le régime des mesures de guerre une ordonnance en vertu de laquelle il a acquis tous les titres appartenant aux habitants du Royaume-Uni dont il désire prendre possession. Si le Canada voulait en faire autant le gouvernement pourrait prendre possession de ces obligations.

M. JACKMAN: Ce n'est pas ce que je propose de faire. Je me demande si vous ne pourriez pas les racheter pour les remplacer à un meilleur taux?

M. VAUGHAN: Nous les surveillons attentivement et nous les rachetons quand l'occasion se présente de les remplacer à meilleur marché.

M. JACKMAN: Ce que je demande est si vous en rachetez un peu chaque année?

M. VAUGHAN: Oui. Nous faisons de notre mieux pour diminuer nos charges fixes autant que possible.

M. REID: Je voudrais poser deux questions à M. Cooper. A la page 21 je trouve quelque chose qui m'intrigue. Je vois immobilisations dans les filiales. La première colonne est intitulée "Montant en cours". La deuxième "Valeur nominale" et la troisième "Valeur comptable". Je voudrais savoir d'abord si le montant en cours est le montant placé par le C.-N. dans les filiales. Ensuite, si c'est là le chiffre de la valeur nominale et de la valeur comptable aujourd'hui, parce que dans ce cas il y a beaucoup de différence entre les deux. Je ne vois qu'une compagnie dont la valeur nominale reste la même que la valeur comptable. Et comme dernière question, est-ce que vous touchez des intérêts sur ces placements?

M. COOPER: Au cours des dernières années, lorsque la valeur comptable, qui est notre prix de revient, a excédé la valeur nominale, nous avons amorti notre valeur comptable de façon qu'elle n'excède pas la valeur nominale.

M. REID: Que signifie la première colonne: "Montant en cours". Prenez la première compagnie.

M. COOPER: La Belt Railway Company of Chicago a en circulation \$3,120,000 d'actions. Le Canadien National en possède \$240,000. Nous sommes propriétaires d'un treizième de cette propriété en commun.

M. REID: Cela explique la chose. Est-ce que vous touchez des intérêts sur votre placement dans ces compagnies?

M. COOPER: Nous avons touché un dividende de 16.67 p. 100 en 1944 sur la Belt Railway Company of Chicago.

M. JACKMAN: Je me demande ce que M. Nicholson pense de cela?

M. le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer maintenant au rapport des vérificateurs?

M. HAZEN: Puis-je poser encore une question? En réponse à une question de M. Reid vous avez dit que le total de la dette du réseau au gouvernement était de \$661,875,000. Dans l'état du Trust des titres à la dernière page, le total des emprunts, ou le sommaire des créances transférées de l'Etat au Trust des titres est de \$643,000,000.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): C'est le montant qui figure au haut de la page 6.

M. HAZEN: D'où vient la différence? Il y a une différence de \$18,000,000. Quel rapport existe-t-il entre ces deux montants?



M. COOPER: Les \$661,000,000 sont le montant que nous devons aujourd'hui. Les \$643,000,000 représentent le montant amorti en vertu de la Loi sur la revision du capital.

M. MAYBANK: Il n'y a aucun rapport entre les deux ?

M. COOPER: Aucun rapport.

M. le PRÉSIDENT: Nous ferons bien de passer maintenant au rapport des vérificateurs. Monsieur Matthews, en votre qualité de représentant de Touche & Company, voulez-vous lire le rapport, s'il vous plaît ?

M. MATTHEWS: Monsieur le président, permettez-moi de rappeler à ces messieurs que, de même que le rapport du réseau, notre rapport a été préparé le 15 mars 1945 et que ses commentaires sur la situation de temps de guerre devront être jugés en conséquence.

Monsieur le ministre des Transports,  
Ottawa, Canada.

Monsieur le Ministre, — Conformément aux dispositions de la Loi du National Canadien-Pacifique Canadien, 1936, et du chapitre 8 de la "Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, 1944", nous avons vérifié les comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par le chemin de fer, et nous offrons en outre les commentaires suivants sur l'état des revenus pour l'ensemble du réseau, sur le bilan d'ensemble, sur la portée générale de la vérification et sur les règlements uniformes de comptabilité.

Ce que nous discutons maintenant se rapporte à différentes parties du rapport sur le réseau National que vous avez entre les mains.

M. JACKMAN: Aimez-vous mieux qu'on fasse des questions au fur et à mesure ou à la fin ?

M. le PRÉSIDENT: Il vaudrait peut-être mieux attendre à la fin; nous pourrions reprendre le rapport depuis le commencement et poser nos questions.

M. MATTHEWS:

#### *Etat des revenus ensemble du réseau*

Le surplus de caisse du réseau National, environ 23 millions de dollars pour l'exercice 1944, a été établi après avoir fait provision pour les frais généraux d'exploitation — y compris les augmentations rétroactives de taux de salaire, l'indemnité de vie chère et la majoration des prix unitaires des matériaux — ainsi que: —

- (a) Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public;
- (b) Prime sur les remboursements de la dette consolidée;
- (c) Intérêt sur les prêts consentis par l'État;
- (d) Impôts généraux;
- (e) Entretien à apporter ultérieurement aux propriétés immobilières et au matériel par suite de l'état de guerre;
- (f) Quote-part du chemin de fer sur les pensions à payer aux employés en retraite — en vertu de tous les plans de pension;
- (g) Addition à la réserve pour pensions contractuelles — représentant la part du chemin de fer sur le montant estimatif de toutes les pensions contractuelles en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935;



- (h) Addition au compte de compensation pour les pensions en suspens — à l'égard des employés en activité de service à la fin de l'année quoique ayant dépassé l'âge de la retraite et ayant droit à la pension en vertu du plan de 1935;
- (i) Addition à la réserve pour inventaires de matériaux et d'approvisionnements — par suite de l'état de guerre;
- (j) Dépréciation du matériel — lignes canadiennes — y compris réserve spéciale pour usage anormal en temps de guerre;
- (k) Dépréciation du matériel et des propriétés immobilières (sauf charpente de la voie) — lignes aux États-Unis;
- (l) Retraits de propriétés immobilières — lignes canadiennes — sauf pertes de capital par suite d'abandons débitées à la Part de Propriétaire;
- (m) Retraits de propriétés immobilières — charpente de la voie des lignes aux États-Unis;
- (n) Amortissement de certains projets de défense considérés sans possibilité de valeur économique pour l'exploitation d'après-guerre, et
- (o) Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.

Le total des provisions (a) à (o) effectuées au cours de l'exercice excède 103 millions de dollars y compris environ 36½ millions de dollars crédités directement aux réserves de la compagnie. Sur ce dernier montant, environ 20½ millions représentent des réserves spéciales de temps de guerre pour entretien ultérieur, inventaires de matériaux et d'approvisionnements, dépréciation de matériel au delà du taux normal pour en prolonger l'usage et amortissement de projets de défense.

Le terme "surplus de caisse" employé dans l'état des revenus s'applique à "l'excédent de revenus" et se distingue des gains et des pertes de capital figurant à la Part de Propriétaire — Dominion du Canada. Les fonds supplémentaires ainsi rendus disponibles au cours de l'exercice par les provisions (h) à (o) au lieu d'être affectés aux fins indiquées, excèdent 28 millions de dollars et ont été principalement employés à réduire le total des affectations pour additions et améliorations, placements dans les filiales, fonds d'amortissement et acomptes annuels sur obligations; le solde a été appliqué aux besoins courants du fonds de roulement.

En ce qui concerne les propriétés immobilières auxquelles la dépréciation est applicable — définies dans l'Ordonnance de 1943 de la Interstate Commerce Commission comme édifices, gares, ateliers, ponts, etc., mais non la charpente de la voie — une réserve pour dépréciation a été effectuée au cours de l'exercice à l'égard des lignes aux États-Unis, conformément aux dispositions de l'Ordonnance de 1943 mais non pour les lignes canadiennes auxquelles continue de s'appliquer la comptabilité de retrait. Pour les lignes canadiennes, il ne paraît pas pratique d'adopter un plan semblable de dépréciation jusqu'après la fin des hostilités, à cause de la grosse dépense qu'occasionnerait le calcul du coût de chaque article antérieurement à 1923 et de la nécessité de conserver tout le personnel technique du chemin de fer au service de transport qu'exige l'état d'urgence actuel de la situation nationale. L'adoption de la comptabilité de dépréciation après la guerre pour les grosses unités immobilières des lignes canadiennes fait partie des recommandations offertes plus loin dans le présent rapport sous le titre "Règlements uniformes de comptabilité".

Quant au programme d'entretien courant, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet que, sous réserve de l'état de guerre qui a nécessité la création de la réserve pour entretien ultérieur, les propriétés immobilières et le matériel du réseau National ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice.

Le surplus de caisse pour l'exercice accuse une diminution d'environ 12½ millions de dollars par comparaison avec 1943. La plus grande partie de cette



diminution est due aux augmentations rétroactives de taux de salaire et d'indemnité de vie chère ainsi qu'à la majoration des prix unitaires des matériaux dont l'ensemble s'élève à environ 30 millions de dollars en 1944 — moins le montant extraordinaire "Recettes appliquées à la réserve pour pensions" de quelque 19 millions de dollars en 1943. Le reste de la diminution dans le surplus de caisse est principalement attribuable au plus grand nombre de travaux d'entretien, aux plus grosses additions aux réserves pour inventaires et à la diminution des bénéfices nets rapportés par l'ensemble des propriétés exploitées séparément — moins les crédits de revenus spéciaux et la réduction dans le coût des impôts, du loyer de matériel et des intérêts en 1944.

Quand la paix sera rétablie, l'effet cumulatif des augmentations de taux de salaire et des majorations de prix de matériaux en temps de guerre sur les résultats probables d'exploitation à cette époque, soulève une question qui mérite l'attention du Parlement. Nous attirons également l'attention sur le fardeau hors de proportion de charges fixes qui pèse sur le réseau National par comparaison avec les autres grands chemins de fer de l'Amérique du Nord.

### *Bilan d'ensemble*

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles figurent aux livres des compagnies constituant le réseau au 1er janvier 1923. Quant aux immobilisations apportées dans les comptes du réseau National en 1923, elles ont été soumises aux réductions autorisées par la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937. Depuis le 1er janvier 1923, les additions et les améliorations nettes figurent au prix de revient. Au cours de l'exercice 1944, les additions et améliorations nettes se chiffrent à environ 35½ millions de dollars, dont la plus grande partie a été appliquée à l'achat de matériel roulant.

Les divers fonds spéciaux du réseau National, y compris fonds d'amortissement, remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées, fonds pour entretien ultérieur, fonds d'assurance et fonds de la pension contractuelle, en tout à peu près 77 millions de dollars, consistent en argent liquide et en placements en obligations fédérales, provinciales et municipales ainsi qu'en titres de compagnies du réseau. Le cours des titres reposant dans le portefeuille de ces fonds spéciaux excédait dans l'ensemble leur valeur comptable à la fin de l'année.

Le fonds d'assurance s'est accru d'environ ½ million de dollars au cours de l'année et aucun gros règlement n'était signalé en suspens à la date du bilan. Cette augmentation est due principalement à la mise au point de pair à prix de revient de la valeur comptable des titres du réseau vendus au cours de l'exercice; les profits d'exploitation du fonds ont été transférés aux comptes de recettes du chemin de fer.

Les placements dans les filiales, dont le détail figure à l'annexe, consistent en actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au réseau National sans en faire partie. Ce genre de placement a principalement pour but de procurer des échanges de trafic et l'usage de termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par la Interstate Commerce Commission. A part les Lignes aériennes Trans-Canada qui sont traitées plus loin dans le présent rapport, les comptes non vérifiés de 1944 publiés par les compagnies faisant l'objet des principaux placements indiquent:—

- (a) Que les filiales ont utilisé les fonds réalisés par la vente de leurs titres jusqu'au 31 décembre 1944 en immobilisations et achats de matériel;
- (b) Qu'aucune perte importante d'exploitation n'a été subie au cours de 1944 sauf par la Northern Alberta Railways Company, et dans ce dernier cas 50% de la perte a été débitée au revenu du réseau National, et



- (c) Qu'aucune compagnie n'a accumulé de déficit jusqu'au 31 décembre 1944. Il convient toutefois de considérer cette situation conjointement avec les méthodes restrictives de comptabilité ayant trait à la réserve pour dépréciation des propriétés immobilières.

Au cours de l'année le chiffre des placements dans les filiales a augmenté d'un peu plus d'un million  $\frac{3}{4}$  de dollars, principalement en ce qui concerne l'achat d'obligations additionnelles de la Northern Alberta Railways Company pour procurer à cette compagnie 50% du montant dont elle a eu besoin pour faire face à ses échéances de dette consolidée et à ses additions et améliorations en 1944.

Les autres placements consistent principalement en obligations du gouvernement du Dominion, évaluées au prix de revient, et en titres de compagnies faisant partie du réseau, portés au pair, dont l'ensemble se chiffre à environ un million  $\frac{1}{2}$  de dollars; le solde consiste en placements divers.

Les matériaux et approvisionnements figurent d'après les soldes de grand livre. Par suite du surcroît de travail que la guerre impose au personnel du chemin de fer, l'inventaire habituel n'a pas été effectué en 1944.

Les divers comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains dans l'ouest du Canada.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de l'exploitation des carrières de ballast dont l'amortissement est effectué au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et d'autres voies temporaires; les débits généraux en suspens faisant contre-partie aux recettes courantes d'exploitation, et d'autres comptes débiteurs dont le manque de détails retarde le règlement final.

La dette à long terme ne comprend pas les titres déposés dans le trésor du chemin de fer ni ceux remis en nantissement au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et au Dominion.

Une réduction nette d'environ 7 millions de dollars a été effectuée au cours de l'exercice dans l'ensemble de la dette due au public, des fonds spéciaux et des prêts de l'État. En général, cette réduction nette résulte du remboursement d'environ 25 $\frac{1}{2}$  millions d'emprunts du gouvernement à même les fonds de roulement créés par le surplus de caisse, plus environ 8 $\frac{3}{4}$  millions d'acomptes annuels sur obligations, moins à peu près 27 $\frac{1}{4}$  millions de dollars représentant le solde de nouvelles avances de capitaux pour additions et améliorations.

La réserve pour dépréciation — lignes canadiennes — ne s'applique qu'au matériel et date du 1er janvier 1940; la comptabilité de retrait continue à s'appliquer aux propriétés immobilières. Quant au matériel, il convient de faire remarquer qu'aucune réserve n'ayant été effectuée avant 1940, la réserve actuelle est susceptible d'être sérieusement entamée par les pertes anormales qu'il faudrait subir dans le cas où il deviendrait nécessaire de faire d'importants retraits, par suite de long usage et de désuétude, en exécution d'un grand programme d'après-guerre pour moderniser le matériel roulant du réseau National, dans le genre des projets qu'envisagent en ce moment les autres grandes compagnies de l'Amérique du Nord. Nous recommandons au Parlement d'accorder au chemin de fer l'autorisation nécessaire pour établir une réserve spéciale de dépréciation pour parer, du moins en partie, à cette situation probable d'après-guerre. Il convient toutefois d'expliquer clairement que la création d'une réserve de ce genre serait simplement une question d'écritures, sans entraîner de ce fait aucun déboursé, attendu que toutes les dépenses que le chemin de fer se proposera de faire pour l'achat de nouveau matériel pendant la période d'après-guerre feront partie des prévisions budgétaires annuelles que le Parlement aura l'occasion d'approuver et de voter à cette époque.

La réserve pour dépréciation — lignes aux États-Unis — s'applique au matériel depuis une date antérieure au 1er janvier 1923, et aux propriétés immobilières (sauf la charpente de la voie) en général depuis le 1er janvier 1943.



Les réserves de la compagnie pour pensions contractuelles, assurances, dépréciation, entretien ultérieur, inventaires de matériaux et d'approvisionnements, et amortissement de certains projets de défense se chiffrent à quelque 160 millions de dollars, dont 71½ millions sont représentés par des fonds spécifiques. En outre, environ 66½ millions de ces 160 millions de dollars représentent l'accumulation depuis 1941 de réserves spéciales pour dépréciation en temps de guerre, supérieures au taux normal, destinées à prolonger l'usage du matériel, entretien ultérieur, inventaires de matériaux et d'approvisionnements et amortissement de projets de défense.

Les autres comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjudgées par les provinces d'Ontario et de Québec, et le solde de la dette envers l'État de Michigan pour l'élargissement du prolongement de l'avenue Woodward à Détroit.

Les autres comptes d'ordre comprennent la proportion approximative revenant aux lignes canadiennes sur le transit des marchandises en port-payé; les crédits généraux en suspens faisant contre-partie aux frais d'exploitation et aux prélèvements à même les revenus, et d'autres comptes créditeurs dont le manque de détails retarde le règlement final.

La Part de Propriétaire — Dominion du Canada — figure au bilan et fait l'objet d'une annexe, conformément aux dispositions de l'article 2 (f) de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, qui définit la composition du compte, et de l'article 12 de la Loi du National Canadien-Pacifique Canadien, 1936, qui stipule que les déficits de caisse doivent être comblés par des crédits parlementaires l'année même où ils se produisent. Le surplus de caisse de quelque 87¾ millions de dollars figurant à ladite annexe, s'étend de 1941 à 1944 inclusivement. Nous attirons l'attention du Parlement sur le fait que nos commentaires sur les immobilisations en propriétés immobilières et matériel, sur les réserves pour dépréciation et sur les plans de pension s'appliquent à l'ensemble de la valeur comptable de la Part de Propriétaire.

Les importants passifs éventuels font l'objet d'une annexe. Au sujet des plans de pensions mentionnés à cette annexe, nous ferons remarquer que:—

- (a) En vertu du plan contractuel de 1935 une réserve a été établie à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur mais pas à l'égard des pensions conditionnellement prévues. Le placement des contributions versées par les employés actuellement en service est effectué par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément, dont les comptes ne sont pas inclus dans ceux du chemin de fer.
- (b) D'après les plans antérieurs sans engagement contractuel, il n'a pas été établi de réserve pour les pensions courantes ni pour celles conditionnellement prévues.

Les comptes du réseau National sont tenus en monnaie canadienne convertie principalement au pair du change.

#### *Portée générale de la vérification*

La portée générale de la vérification des comptes du réseau National pour l'exercice 1944 peut être brièvement énoncée comme suit:—

- (a) Examen des autorisations d'importantes dépenses, basées principalement sur des décisions enregistrées des administrateurs. Ces autorisations ont été ensuite sanctionnées principalement par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;
- (b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux du réseau, donnant une coupe transversale des importantes dépenses ainsi autorisées;



- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne exercé par le personnel chargé de la vérification interne du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin, comptes à recevoir, etc., et
- (d) Vérification et certification du bilan et de l'état des revenus pour l'ensemble du réseau, pour soumettre au Parlement qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la manière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La vérification comprend les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux États-Unis et en Grande-Bretagne, avec états de revenus provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux se rapportant aux quelque 90 compagnies dont l'ensemble constitue le réseau National au point de vue exploitation.

Sauf dans le cas de la Marine marchande du gouvernement canadien, Limitée, et des Lignes aériennes Trans-Canada, le réseau, comme l'indique l'annexe relative aux filiales, ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire et en conséquence ces compagnies ne sont pas traitées comme unités du réseau National et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans quelques cas, leurs comptes sont certifiés par des comptables publics mais la plupart sont vérifiés, en temps et lieu, par des comités mixtes composés de comptables du réseau National et de représentants d'intérêts extérieurs.

#### *Règlements uniformes de comptabilité*

Etant donné les éléments contradictoires de la situation ferroviaire au Canada et la grande publicité attribuée à la question de temps à autre au cours des dix années antérieures à la guerre actuelle, nous sommes persuadés que l'uniformité dans la présentation des comptes des deux grandes compagnies de chemins de fer du Canada sera d'une très grande importance dans les années d'après-guerre pour le gouvernement, ainsi que pour le peuple du Canada en sa qualité d'actionnaire du réseau National. En conséquence, nous revenons brièvement sur le sujet dont nous faisons mention depuis plusieurs années.

Purement du point de vue exploitation, les comptes publiés par les deux chemins de fer n'ont pas fait l'objet d'une comparaison équitable à cause de:—

- (a) La différence entre les méthodes de comptabilité relatives à l'exploitation, aux revenus, aux comptes de surplus et de réserve, et entre la présentation des "comptes d'ensemble" et de ceux de la "compagnie-mère", et
- (b) La disparité dans la densité du trafic pendant les années de paix, due principalement à la différence dans les fins envisagées par la construction originale et au prolongement d'une portion considérable des deux lignes.

Nous recommandons par conséquent au Parlement l'adoption, aussitôt que possible après la guerre, de règlements uniformes de comptabilité pour les chemins de fer canadiens sous l'autorité statutaire du Dominion.

Nous recommandons en premier lieu, qu'après avoir pourvu aux besoins spéciaux propres à l'exploitation auxiliaire des chemins de fer canadiens, ces règlements relatifs à la publication des comptes suivent les grandes lignes de la classification de la Interstate Commerce Commission pour les chemins de fer des États-Unis en ce qui concerne la distribution des comptes dans l'ensemble des revenus d'exploitation, des frais d'exploitation (comprenant de préférence la dépréciation de tout le matériel et seulement des grosses propriétés immobilières auxquelles la dépréciation est applicable), du revenu net, du surplus et des comptes généraux du bilan y compris des dispositions spécifiques concernant l'utilisation des réserves.



Quoique l'adoption des grandes lignes de la classification de la Interstate Commerce Commission soit recommandée en vue de l'exploitation internationale, nous jugeons toutefois préférable, en vue des volumineux détails que comportent les ordonnances concernant les chemins de fer des États-Unis, d'en dévier quelque peu dans l'adoption de règlements pour le Canada en simplifiant les méthodes de distribution des comptes à la source et en évitant un certain montant de frais d'écritures.

Nous recommandons en outre que les règlements exigent que les états de revenus indiquent les deux principaux facteurs de densité de trafic relatifs à la quantité de tonnes de marchandises et au nombre de passagers par mille de ligne exploitée.

Les principaux avantages résultant de l'adoption de ces règlements seraient de mettre à la disposition du gouvernement et du peuple du Canada, principalement pendant les périodes de discussion publique, un moyen perfectionné de mesurer et de comparer (en dehors des charges fixes), les résultats d'exploitation des deux grandes compagnies; et cette méthode dissiperait en grande partie les malentendus causés par la tentative de comparer des résultats qui ne sont pas calculés sur la même base.

Les membres du Comité voudront bien me permettre de dire ceci à ce sujet: nous n'avons aucunement l'intention de critiquer à cet égard les méthodes de comptabilité d'autres chemins de fer, mais étant donné les discussions publiques auxquelles ce soi-disant problème des chemins de fer donne lieu depuis si longtemps, nous estimons, et cela depuis un grand nombre d'années, qu'un relevé uniforme des résultats financiers des chemins de fer serait dans l'intérêt du peuple du Canada que nous représentons par l'entremise du Parlement.

#### TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Outre notre certificat de vérification qui accompagne les comptes publiés par le Trust des titres, nous offrons les commentaires suivants sur le bilan:—

Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, en conformité des dispositions de l'article 22 de la Loi de 1937 sur la revision du capital, a été traité comme faisant partie du réseau National. L'article 23 contient toutefois une clause à l'effet que les régisseurs doivent soumettre un rapport annuel au Parlement et que le bilan du Trust des titres doit être établi séparément. La loi stipule en outre que le rapport des régisseurs doit indiquer les transactions du Trust des titres au cours de chaque exercice, lesquelles transactions comprennent le changement net apporté dans la valeur comptable de son capital-actions par les comptes du chemin de fer et, avec le consentement du Gouverneur en conseil, la remise (s'il y a lieu) de dettes ou de titres en nantissement appartenant au Trust.

Si vous le permettez, j'ajouterai à ce point, en vue de la discussion à laquelle ont déjà donné lieu le Trust des titres et la Loi sur la revision du capital dont ceci fait partie, qu'une chose très importante devrait être mentionnée aux membres de ce Comité; à savoir, la raison fondamentale pour la revision du capital et la création du Trust des titres en conséquence. Fondamentalement, la Loi sur la revision du capital avait en vue de protéger le crédit du pays. Pendant un certain nombre d'années auparavant il avait couru des idées erronées sur le montant réel de la dette du Canada au point qu'à New York et à Londres, je crois, on s'imaginait que la dette nette du Canada à cette époque était dans les environs de trois milliards de dollars et que les montants qui faisaient double emploi avaient atteint la proportion de 50 p. 100 de cette dette nette. On avait estimé qu'étant donné le problème des chemins de fer, déjà très grave en soi, il n'y avait guère de bon sens à rendre permanente une situation qui aggravait ce problème. Et j'ajouterai que pendant l'étude du bill et au cours des explications sur les raisons à l'appui de cette mesure par le ministre des Transports de l'époque, il fut question des montants



faisant double emploi; et pendant l'étude du bill par le comité du Sénat, la question revint sur le tapis. A cette époque, les banquiers de New York pour le Canada étaient ici en train de négocier un emprunt pour le Dominion; la question fut discutée avec eux et le ministre de l'époque ainsi que les banquiers déclarèrent catégoriquement que le double emploi de la dette pourrait très bien avoir un effet important sur le taux d'intérêt des emprunts du Canada. J'aimerais faire insérer cela au compte rendu à titre de renseignement pour le Comité, parce qu'on pourrait être porté à considérer en quelque sorte le Trust des titres comme un moyen détourné de compliquer les comptes du réseau National. Personne n'a jamais eu pareille intention, mais c'était une mesure nécessaire pour préserver la part d'intérêt du gouvernement en ce qui concerne les valeurs non garanties en circulation à cette époque. Je tiens à mentionner en outre qu'il fut clairement démontré à cette époque que cette revision du capital ne changeait en rien la dette entre les mains du public, et le Ministre expliqua clairement dans son exposé au comité de la Chambre que même si le bill était adopté, le fardeau des intérêts qu'aurait à payer les chemins de fer Nationaux demeurerait beaucoup plus lourd que celui des autres chemins de fer au Canada et aux États-Unis.

M. HAZEN: Où trouvez-vous la déclaration à laquelle vous venez de faire allusion, celle du Ministre de l'époque au comité? Pouvez-vous nous dire où la trouver?

M. MATTHEWS: Oui. De fait, la question souleva beaucoup d'intérêt à l'époque et j'ai ici une des copies de la déclaration que le Ministre avait préparée pour le comité, donnant les raisons fondamentales du bill et les détails complets de la loi. Plusieurs centaines d'exemplaires furent imprimés à l'époque.

M. HAZEN: Quel en est le titre?

M. MATTHEWS: C'est "Loi sur la revision de capital 1937 — explication des dispositions de la Loi."

L'hon. M. CHEVRIER: Je vais m'occuper d'en faire tenir des exemplaires aux membres du Comité.

M. le PRÉSIDENT: Et maintenant, messieurs, nous allons remettre les Lignes aériennes à plus tard.

M. MATTHEWS: Nous ne pouvons pas nous en occuper maintenant parce que les comptes n'ont pas encore été soumis au Comité. Voulez-vous passer à la Canadian National (West Indies) Limited?

M. le PRÉSIDENT: Très bien.

#### CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau National attendu que toutes les actions de la compagnie-mère appartiennent au Dominion.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par la compagnie des Steamships et nous offrons en outre les commentaires suivants sur l'état des revenus et sur le bilan:—

#### *Etat des revenus*

Le surplus pour l'exercice 1944, environ \$1,271,000, a été établi après avoir fait provision pour frais généraux d'exploitation et:—

- (a) Service de la dette consolidée due au public;
- (b) Intérêt sur les prêts de l'État;
- (c) Dépréciation des vaisseaux;
- (d) Impôts généraux, et



(e) Versements pour pensions à la Canadian National Railway Company en sa qualité d'assureur des pensions contractuelles.

L'ensemble des provisions (a) à (e) se chiffre à environ \$899,000.

Le surplus pour l'exercice accuse une augmentation de quelque \$832,000 par comparaison avec 1943. En général, cette augmentation est due à des recettes additionnelles d'affrètement et de gestion, à l'amélioration du quotient d'exploitation et à des réductions dans les frais de pensions et le service des intérêts en 1944.

### *Bilan d'ensemble*

Les immobilisations en vaisseaux et autres propriétés sont portées au prix de revient. Au cours de l'exercice le montant en a été réduit de quelque \$216,000 par l'encaissement d'assurances sur pertes de vaisseaux.

Sur le total du fonds d'assurance et de remplacement, environ \$1,154,000 s'appliquent aux assurances et \$6,113,000 aux remplacements.

L'ensemble du fonds consiste en argent liquide, réclamations en suspens contre les assureurs et en placements en obligations fédérales, provinciales et municipales. Le cours de ces obligations à la fin de l'année excédait leur valeur comptable. La portion du fonds relative aux assurances s'est accrue d'environ \$140,000 et aucun gros règlement n'était signalé en suspens à la date du bilan. La portion relative aux remplacements est employée au remplacement des vaisseaux ou au remboursement des obligations à l'échéance.

La dette consolidée n'a subi aucun changement en 1944.

Le total du principal et des intérêts de la dette envers l'État a été réduit d'environ \$1,819,000 au cours de l'année au moyen de versements à même les fonds de roulement créés par les surplus de caisse.

Sur le total de la réserve pour assurances et remplacements, environ \$1,154,000 s'appliquent à l'assurance et \$2,257,000 aux remplacements. Pour toutes fins pratiques, la portion de la réserve relative aux remplacements peut être considérée comme représentant des versements du compte de profits et pertes à l'égard de gains de capital et de bénéfices d'exploitation du fonds de remplacement.

Au sujet du passif éventuel pour pensions, nous ferons remarquer qu'une réserve a été constituée par l'entremise du C.N.R. en sa qualité d'assureur des pensions contractuelles à l'égard de la valeur approximative des pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935 mais non pour celles conditionnellement prévues. Les contributions des employés de la compagnie des Steamships en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie séparément administré sous le régime du même plan.

Les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, sont tenus en monnaie canadienne convertie principalement au pair du change.

Nous avons reçu les certificats habituels de la part des fonctionnaires compétents de la compagnie des Steamships au sujet de l'entretien courant et des retraits d'immobilisations.

En ce qui concerne la compagnie des Steamships, la preuve de vérification pour 1944 a eu la même portée que celle du réseau National détaillée plus haut dans le présent rapport.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

M. MAYBANK: Je propose l'adoption du rapport sauf en ce qui concerne les Lignes aériennes qui restent encore à étudier.



M. HAZEN: Vous faites plusieurs recommandations dans ce rapport. Voudriez-vous nous dire où elles se trouvent pour que nous puissions les avoir sous les yeux. Combien y en a-t-il?

M. NICHOLSON: Il y a la question des charges fixes à la page 2.

M. HAZEN: Quelle est la première?

M. MATTHEWS: La première se rapporte à la dépréciation des propriétés immobilières. Vous la trouverez à la page 2. Puis, au dernier paragraphe de cette page, sous la rubrique État des revenus ensemble du réseau, nous attirons l'attention du Parlement sur l'effet des taux de salaire, des prix de matériaux et des charges fixes.

M. HAZEN: Ensuite, il y en a une à la page 3, réserve pour dépréciation.

M. MATTHEWS: Oui, au bas de la page 3 et au commencement de la page 4.

M. HAZEN: C'est la deuxième, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Et les règlements uniformes de comptabilité.

M. HAZEN: Cela fait trois recommandations pour le moment?

M. MATTHEWS: Oui.

M. HAZEN: Avez-vous la liste des vaisseaux qui forment ce total de \$5,589,000? Pouvez-vous nous donner la valeur de chaque vaisseau?

M. MATTHEWS: Le chemin de fer pourra vous la donner. Je ne l'ai pas.

M. VAUGHAN: La voici:

#### CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED

Coût des vaisseaux appartenant à la Compagnie au 31 décembre 1944:

<i>Lady Nelson</i> .....	\$1,685,730.12
<i>Lady Rodney</i> .....	1,784,672.30
<i>Cathcart</i> .....	394,872.48
<i>Cavelier</i> .....	435,770.36
<i>Connector</i> .....	286,759.85
<i>Chomedy</i> .....	500,739.02
<i>Colborne</i> .....	500,724.02
	\$5,589,268.15

M. JACKMAN: Le surplus de caisse est synonyme de bénéfice net, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Alors pourquoi ne pas l'appeler ainsi?

M. MATTHEWS: Parce que cela remonte à la pratique initiale du gouvernement en 1932, lorsque le déficit total était partagé entre la dépréciation et des comptes autres que comptes de caisse; puis en 1935 ou 1936, pour présenter les résultats du Canadien National sous une forme complète, sans distinction entre surplus de caisse et autres, on adopta le principe qu'en cas de déficit la cause importe peu, qu'il s'agisse de dépréciation ou d'autres écritures de comptabilité, du moment que le déficit est comblé par un crédit parlementaire et l'argent appliqué, comme en cas de dépréciation, aux immobilisations courantes. Ce principe a été adopté il y a 8 ou 10 ans de façon à éliminer toute question au sujet du revenu total et nous avons continué à employer le terme "surplus de caisse" simplement pour cette raison; c'est pour cela que nous le mentionnons dans notre rapport parce que nous savons que le terme n'est pas employé ordinairement dans les affaires.

M. JACKMAN: A propos de l'état des revenus, pouvez-vous me dire si le réseau paye un impôt sur le revenu aux gouvernements provinciaux?



M. MATTHEWS: La question d'impôt sur le revenu a été fixée par le gouvernement. Nous ne saurions faire aucun commentaire à ce sujet. Les chemins de fer Nationaux du Canada ne payent aucun impôt sur le revenu au Dominion.

M. JACKMAN: Même s'ils gagnaient de l'argent, est-ce que les bénéficiaires seraient imposables par les provinces, je veux dire de la même façon que les autres corporations payent des impôts sur le revenu ?

M. MATTHEWS: Je ne crois pas que nous puissions discuter une hypothèse de ce genre.

M. JACKMAN: Passons à (g) addition à la réserve pour pensions contractuelles, estimez-vous que le plan est solide du point de vue mathématique et analogue aux autres méthodes commerciales dans ce pays ou aux Etats-Unis ?

M. MATTHEWS: Je ne crois pas que vous puissiez le comparer avec les Etats-Unis parce qu'ils sont organisés d'une manière entièrement différente là-bas. Mais en ce qui concerne le capital des contrats de pension en vigueur, sa valeur est établie sur ce que nous considérons une solide base mathématique qui tient compte de l'intérêt de l'argent, de la durée de la vie, etc.; et la question est soumise de temps à autres au département du Dominion qui est au courant des affaires de ce genre.

M. JACKMAN: Ces contrats en vigueur ne font aucun doute, mais étant donné que les obligations augmentent à mesure que les employés prennent leur retraite — est-ce qu'ils sont solides ?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Mais il existe un passif, peut-être pas immédiat, à l'égard des employés qui arriveront à l'âge de la retraite à 65 ans ?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Croyez-vous qu'un vérificateur devrait attirer spécialement l'attention sur cela ?

M. MATTHEWS: Nous vous signalons la chose. Nous ne pouvons faire davantage.

M. JACKMAN: Je vous comprends et je vois pourquoi vous signalez la chose; est-ce que de notre côté nous pourrions faire quelque chose à ce sujet pour avoir une idée complète des comptes ?

M. MATTHEWS: Non. Franchement notre idée à cet égard est que du moment que le Parlement du Dominion est au courant de la situation et que le plan de pension des chemins de fer Nationaux du Canada continue à prendre de l'ampleur du fait que le plan contractuel de 1935 embrasse toutes les années un nombre de plus en plus grand de retraités — nous ne saurions en ce moment faire de recommandations pour capitaliser les pensions futures. Il existe beaucoup de raisons pour cela. En premier lieu ces retraites sont entièrement conditionnelles. Il serait difficile de se faire une idée de ces retraites du point de vue mathématique — de fait je ne vois pas comment on pourrait les mettre sur une base mathématique parce qu'il ne s'agit pas seulement de tenir compte de la durée de la vie des employés mais aussi de la durée de leur emploi dans la compagnie.

M. JACKMAN: Oui, mais, monsieur Matthews, si vous preniez la suite d'une compagnie avec un tas d'employés âgés et si on vous imposait comme condition de garder ces employés et de continuer, comme le faisait la compagnie, à leur accorder une pension à l'âge de 65 ans, vous assumeriez là une grosse obligation monétaire qui aurait un effet sur la situation de la compagnie.

M. MATTHEWS: Monsieur Jackman, vous nous dites de recommander au Parlement...; je vous disais que, tout bien considéré, et à toutes fins pratiques, le plan contractuel des pensions du réseau National fonctionnera assez bien à la longue; il est vrai, comme nous le faisons remarquer, que les pensions futures et ces pensions courantes ne sont pas payées en vertu de plans contractuels — il



n'y a pas de réserve, c'est parfaitement vrai; mais en songeant à l'avenir et en envisageant la situation telle qu'elle sera dans dix ans, nous estimons que chaque année cette situation tend à se régulariser. Ce serait une tâche formidable d'essayer de capitaliser les pensions futures, soit en vertu du plan de 1935, soit en vertu de tout autre plan. Il serait beaucoup plus facile d'estimer la valeur des pensions déjà versées en vertu des plans non-contractuels; mais en ce qui concerne la capitalisation des pensions futures, sous réserve des conditions imposées par les règlements sur les pensions, je ne vois aucun moyen d'arriver à une base mathématique étant donné qu'il faut tenir compte de la durée du service des employés.

M. MAYBANK: N'est-il pas vrai que le calcul mathématique des plans de pension est une question qui demande des études particulières?

M. MATTHEWS: Oui, et la valeur actuelle des contrats de pension en vigueur est une affaire qui demande des connaissances d'actuaire.

M. MAYBANK: Et les vérificateurs ne sont pas des actuaires.

M. MATTHEWS: Non, les vérificateurs ne sont pas des actuaires.

M. MAYBANK: Non.

M. MATTHEWS: Mais M. Jackman soulève une question qui se rapporte aux pensions appartenant au plan de 1935, et aussi aux pensions que la compagnie paye actuellement en vertu de plans non-contractuels, et demande quelle est la valeur capitalisable de toutes ces pensions.

M. MAYBANK: Oui.

M. MATTHEWS: Ma réponse à cela est que nous sommes d'avis que si on accorde le temps nécessaire au plan contractuel du réseau National, il sera capable de faire face à tous les besoins raisonnables.

M. JACKMAN: Je voudrais être assuré de ceci; est-ce que le C.-N. s'occupe autant que les compagnies de chemin de fer du même genre aux États-Unis et au Canada de faire provision pour ce passif éventuel? Vous dites qu'il est difficile de faire des comparaisons exactes. Mais permettez-moi de remarquer que certaines compagnies, surtout les petites, n'ont pas de plans de pension et quand un employé se fait vieux elles prennent soin de lui, lui donnent une certaine somme, tandis que les grandes compagnies s'efforcent, principalement au cours des bonnes années quand elles ont un surplus suffisant qui leur permet de le faire, de créer un fonds de pension.

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. JACKMAN: Mais il y a cette différence que les unes s'adressent aux compagnies d'assurance tandis que d'autres créent leur propre fonds de pension, et je voudrais savoir si cette grande compagnie — qui est une des plus grandes du pays — fait autant dans cette voie pour faire face à cette obligation que les autres compagnies.

M. MATTHEWS: J'estime que la situation actuelle du réseau National en ce qui concerne la réserve pour pension dépasse de beaucoup ce que font la majorité des grandes compagnies au Canada ou aux États-Unis. J'aimerais bien voir le bilan de beaucoup de grandes compagnies qui ont capitalisé leur passif de pension dans une plus grande mesure que les chemins de fer Nationaux.

M. JACKMAN: Naturellement vous avez deux catégories de pensions. Vous en avez une qui repose sur une bonne base mathématique et vous avez l'autre qui n'est pas dans la même classe.

M. MATTHEWS: C'est vrai, mais je maintiens tout de même que par comparaison avec les entreprises industrielles les chemins de fer Nationaux sont sur une base solide.

M. JACKMAN: Que font les chemins de fer américains?

M. MATTHEWS: Aux États-Unis la situation est entièrement différente. Les pensions fonctionnent sous les auspices du gouvernement.



M. JACKMAN: S'ils adoptaient la comptabilité uniforme particulièrement d'après la classification de la Interstate Commerce Commission, est-ce que cela ferait une différence sous ce rapport?

M. MATTHEWS: Les chemins de fer américains ne font pas de réserves comparables à celles du Canadien National sur ces contrats.

M. MAYBANK: Et le Canadien Pacifique?

M. MATTHEWS: Je crois que le Canadien Pacifique est organisé d'une manière entièrement différente. Leur plan ne nous est pas réellement assez familier. Ils ont leur propre plan de pension, mais je sais que la réserve du Canadien National soutient avantageusement la comparaison avec un grand nombre de grandes corporations de ma connaissance.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, M. Maybank a proposé l'adoption du rapport.

M. REID: Je voudrais poser deux questions.

M. MAYBANK: J'ai proposé l'adoption du rapport pour permettre de faire des questions sur la motion. Voilà tout. Je n'essayais pas de précipiter les choses.

M. JACKMAN: J'ai expressément demandé si vous désiriez qu'on pose des questions au fur et à mesure ou si vous désiriez qu'on attende après la lecture du rapport.

M. le PRÉSIDENT: Il est une heure. Je vais vous dire ce qu'il nous reste à faire. Nous avons trois prévisions budgétaires et ce rapport des vérificateurs. Vous désirez encore faire des questions à son sujet. Je crois qu'on avait proposé de ne pas siéger à 4 heures dans le cas où le bill des Lignes aériennes serait soumis à la Chambre. Pourrions-nous nous entendre sur l'heure qui vous conviendrait? (Une discussion s'ensuit au sujet de l'ajournement).

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi ne pas faire ceci: suspendons la séance jusqu'à 4 heures et voyons ce qui se passe à la Chambre de 3 à 4. S'il y a une discussion nous pouvons remettre la séance à 8 heures. Qu'en pensez-vous?

(Adopté).

M. le PRÉSIDENT: Il y a autre chose, messieurs. Je dois avertir le président des Lignes aériennes de la date à laquelle ses fonctionnaires devront comparaître. Avec la permission du Comité, disons mardi?

M. HARKNESS: Je ne crois pas que vous puissiez fixer mardi parce que nous ne savons pas combien durera l'étude du bill.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous pouvons décider cela cet après-midi.

Le Comité s'ajourne à 1 heure 10 pour se réunir de nouveau selon les dispositions indiquées ci-dessus.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures sous la présidence de M. R. Maybank, vice-président.

M. le VICE-PRÉSIDENT: M. Clark a été obligé de s'absenter et en ma qualité de vice-président je vais prendre sa place. Avant la suspension de la séance de ce matin nous étions en train d'étudier le rapport des vérificateurs et nous avons commencé à interroger M. Matthews à ce sujet. Allons-nous reprendre l'interrogatoire? Je crois que vous étiez en train de poser une question, n'est-ce pas, monsieur Jackman?

M. REID: Allons-nous prendre le rapport page par page?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Nous n'avons rien décidé à ce sujet, monsieur Reid. Je crois qu'il vaudrait mieux commencer au commencement et aller jusqu'au bout.



M. REID: Cela mettra plus de suite dans la discussion.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions ou des remarques à faire au sujet de ce rapport?

M. JACKMAN: Où en sommes-nous, monsieur Matthews? En avons-nous fini avec la dernière question?

M. MATTHEWS: Je crois que nous parlions des pensions.

M. JACKMAN: Nous avons fini de discuter cela. Passons à l'alinéa (1), retraits de propriétés immobilières: je suppose que nous en avons vu le montant dans le rapport annuel, mais je ne m'en souviens pas en ce moment. Quel est-il par comparaison avec les années précédentes?

M. MATTHEWS: Environ \$1,650,000.

M. JACKMAN: Etant donné la nécessité d'employer tout le matériel disponible est-ce que cette somme est de beaucoup inférieure à celle d'une année normale d'avant-guerre?

M. MATTHEWS: En temps de guerre les retraits sont naturellement sur une moins grande échelle vu les besoins du service.

M. JACKMAN: C'est ce que je disais.

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. JACKMAN: Vous avez opéré \$1,650,000 de retraits l'an dernier. Quelle est la moyenne annuelle des retraits avant la guerre?

M. MATTHEWS: Sur le total des propriétés immobilières?

M. JACKMAN: Est-ce que les \$1,650,000 s'appliquent à toutes les propriétés immobilières?

M. MATTHEWS: Non. Je dois dire, monsieur Jackman, qu'ils s'appliquent principalement aux lignes au Canada, parce qu'aux Etats-Unis depuis 1943, comme nous l'avons dit, la comptabilité de dépréciation s'applique aux propriétés immobilières tandis que la comptabilité de retrait continue de s'appliquer aux lignes au Canada.

M. JACKMAN: Les \$1,650,000 de retraits s'appliquent aux retraits de propriétés immobilières de l'an dernier. Comment ce chiffre soutient-il la comparaison avec celui d'une année normale?

M. MATTHEWS: Je m'en remets à M. Walton sous ce rapport; mais, en jetant un coup d'œil en arrière, il me semble qu'en temps de guerre les retraits sont naturellement moins considérables parce qu'en temps de guerre on ne fait pas de retraits; on se sert du matériel beaucoup plus longtemps qu'en temps ordinaire.

M. JACKMAN: C'est ce que je dis depuis deux minutes, mais je veux savoir à quel point?

M. MATTHEWS: Comment à quel point?

M. JACKMAN: A quel point on s'en sert davantage par comparaison avec les \$1,650,000?

M. MATTHEWS: Je préfère que vous posiez cette question à M. Walton.

M. VAUGHAN: Quelle est la question?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Les retraits des années d'avant-guerre par comparaison avec les retraits de propriétés immobilières de l'an dernier.

M. COOPER: Je n'ai pas le chiffre en ce moment.

M. JACKMAN: Je ne demande qu'un chiffre approximatif.

M. COOPER: L'an dernier le chiffre des remplacements était dans les environs de \$12,000,000 et j'estime que c'est à peu près le montant normal des retraits.

M. JACKMAN: Alors à quoi se rapporte ce chiffre de \$1,650,000 que M. Matthews m'a donné pour l'an dernier?

M. MATTHEWS: C'est le chiffre porté au débit des lignes au Canada à la place du montant qui serait débité si nous appliquions la comptabilité de déprécia-



tion, sans compter la charpente de la voie. Nous ne tenons pas compte de la charpente de la voie parce que les retraits de propriétés immobilières, même sous le régime de la Interstate Commerce Commission, ne s'appliquent pas à la charpente de la voie. Il n'y a pas de réserve de dépréciation, et les renouvellements de la voie sont débités directement aux comptes des premiers frais d'exploitation. C'est là, monsieur Jackman, un montant qui doit être prélevé sur les frais de premier établissement. Le chiffre que je vous ai donné comprend les retraits sauf la charpente de la voie.

M. JACKMAN: L'alinéa (1) de votre état des revenus ensemble du réseau se rapporte aux retraits de propriétés immobilières. Tout ce que je veux savoir est si le montant de l'an dernier, étant donné l'état de guerre, est de beaucoup inférieur à celui d'une année normale et de combien?

M. MATTHEWS: Si j'ai bonne mémoire le chiffre comparatif de 1943 n'est pas très différent.

M. JACKMAN: Je suppose que ces retraits de propriétés immobilières sont traités comme un débit aux frais d'exploitation de l'an dernier?

M. MATTHEWS: En effet.

M. JACKMAN: Je suppose qu'il y en a eu moins l'an dernier parce que vous ne pouviez pas les remplacer. Vous avez continué à vous en servir. Quel est le chiffre des retraits l'an dernier? Vous m'avez donné un montant de \$1,650,000. Quel est le chiffre exact et quel est le rapport entre ce chiffre et celui d'une année normale d'avant-guerre.

M. MATTHEWS: Je ne peux pas vous répondre parce qu'il faudrait que je me reporte en arrière. On peut vous donner les chiffres des années précédentes si vous les désirez.

M. JACKMAN: Il faut qu'il soit nécessairement inférieur parce que vous êtes en train de créer à cet effet une réserve spéciale que vous ne pouvez pas dépenser en ce moment.

M. MATTHEWS: Cela n'a aucun rapport avec la réserve pour dépréciation.

M. JACKMAN: Mais c'est de l'entretien ultérieur; vous avez deux ou trois réserves.

M. MATTHEWS: Réserve pour entretien ultérieur, c'est exact. Il faut tenir compte sous ce rapport de la réserve pour entretien ultérieur, mais j'estime qu'il faut comme point de départ tenir compte du fait que la dépréciation ne s'applique pas, même aux Etats-Unis, à la charpente de la voie qui fait partie des propriétés immobilières, et que la charpente de la voie n'est pas considérée comme un retrait dans ce sens. Son renouvellement est compté comme réparations et débité aux comptes d'entretien de la voie et des constructions. C'est une différence de termes. Cela se rapporte aux constructions, etc., des lignes au Canada principalement.

M. JACKMAN: Je vous ai posé une simple question. Je veux que vous me donniez seulement deux chiffres, celui de cette année et celui d'une année d'avant-guerre.

M. MATTHEWS: Comme je viens de vous le dire je n'ai pas ceux des années précédentes mais je peux vous les procurer.

M. REID: Il existe une différence entre la dépréciation des propriétés immobilières et les retraits à en juger par la méthode américaine sous le régime de l'ordonnance de la Interstate Commerce Commission. Cela n'est-il pas plus important que vous l'avez tantôt donné à entendre au Comité? Je remarque à ce sujet que vous recommandez au Comité de ne pas essayer d'imiter l'ordonnance de la Interstate Commerce Commission jusqu'à la fin des hostilités en ce qui concerne les immeubles, les gares, les ateliers et les ponts.

M. MATTHEWS: En effet.

M. REID: En ce moment au Canada nous leur appliquons la comptabilité de retrait dans notre bilan?



M. MATTHEWS: C'est exact.

M. REID: Tandis qu'aux Etats-Unis c'est différent?

M. MATTHEWS: Ils appliquent la comptabilité de dépréciation depuis 1943.

M. REID: Quelle serait la différence dans le bilan si nous suivions l'ordonnance de la Interstate Commerce Commission?

M. MATTHEWS: Nous ferions une provision annuelle pour la dépréciation et nous appliquerions une réserve pour dépréciations aux propriétés immobilières comme ils le font aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Si M. Reid veut bien lire le mémoire préparé par M. Cooper il verra la différence entre les deux systèmes.

M. REID: Comme je ne suis pas comptable, je veux qu'on me l'explique en peu de mots, aussi peu que possible. Je peux le lire mais je voudrais le voir ou l'entendre en termes que je peux comprendre.

M. MATTHEWS: Même dans ce cas, comme vous le verrez, la dépréciation ne s'applique pas à la charpente de la voie. On répare la voie mais on n'y applique pas de dépréciation.

M. JACKMAN: M. Cooper pourra peut-être me renseigner au sujet de ceci qui n'est pas très important. Les retraits de propriétés immobilières sont débités aux frais d'exploitation de l'exercice, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Je voudrais savoir si le montant débité aux frais d'exploitation l'an dernier est de beaucoup inférieur à celui d'une année normale par suite de l'état de guerre?

M. COOPER: Légèrement inférieur, monsieur Jackman, parce qu'à cause de l'état de guerre nous avons maintenu en service tout ce qu'il a été possible de maintenir.

M. JACKMAN: Je comprends la raison, mais quels sont les montants?

M. COOPER: La seule façon de vous répondre serait de vous donner les chiffres pour cinq ou six années, ce que nous pouvons faire, et cela vous montrera clairement le montant mis de côté en 1944 par comparaison avec les cinq ou six années précédentes, mais en général, pendant la guerre, nous n'avons pas fait autant de retraits que si nous avions eu à notre disposition le matériel et la main-d'œuvre pour faire les remplacements. Quant au montant, je ne peux pas vous donner le chiffre de mémoire, mais nous pouvons faire préparer un état très rapidement. Nous pouvons le donner au sténographe et le faire insérer au compte rendu.

M. JACKMAN: Si la direction ne m'inspirait pas la plus grande confiance je pourrais croire que vous n'avez débité que \$5,000,000 aux frais d'exploitation l'an dernier tandis que vous en débitez peut-être \$25,000,000 d'habitude. Je ne le soupçonne pas. Je veux simplement savoir, voilà tout.

M. COOPER: Il est regrettable que nous n'ayons pas fait lecture du mémoire qui a été présenté au sujet de la dépréciation parce qu'un des paragraphes dit:

Nous attirons l'attention sur la provision portée dans les comptes depuis 1940, s'élevant à \$34,000,000, pour l'entretien des propriétés immobilières et du matériel que nous avons été obligés de remettre à plus tard par suite de la difficulté d'obtenir la main-d'œuvre et les matériaux nécessaires. Ce montant comprend la réserve pour la perte imputable aux frais d'exploitation en ce qui concerne les propriétés immobilières dont le retrait normal a été renvoyé à plus tard pendant la guerre.

M. JACKMAN: En d'autres termes, vous avez établi vos comptes aussi prudemment que possible. Vous avez montré un surplus de caisse aussi bas que possible.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Je trouve ce paragraphe excellent.



M. VAUGHAN: Nous allons déposer ce mémoire à votre intention, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Très bien, monsieur Vaughan.

M. HARKNESS: Que signifie ce dernier alinéa, amortissement de l'escompte?

M. MATTHEWS: Il s'agit des émissions du chemin de fer dont le produit a été inférieur au pair et le montant de l'escompte est réparti sur la durée de l'emprunt, et chaque année la proportion est débitée au revenu de sorte qu'à l'échéance l'escompte est entièrement payé.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à ce sujet?

M. JACKMAN: Un peu plus loin, à l'endroit où vous parlez de la dépréciation des propriétés immobilières et où vous faites ensuite une recommandation relative à la I.C.C., qu'est-ce que vous recommandez à l'égard des hôtels qui, autant que je sache, ne font pas partie des réseaux de chemins de fer américains?

M. MATTHEWS: En ce qui nous concerne nous sommes en faveur pour le moment de la dépréciation pour les grosses propriétés immobilières, ce qui comprend les hôtels.

M. JACKMAN: Vous êtes partisan du système de dépréciation pour tout le réseau?

M. MATTHEWS: Oui, surtout si le plan fonctionne bien aux Etats-Unis. Naturellement, il faut tenir compte du fait qu'ils ne l'ont adopté qu'en 1943. Nous avons raison de croire que l'impôt sur le revenu a modifié leur façon de penser, car je me souviens qu'en 1928, lorsque la première ordonnance No 15,100 a été promulguée, les chemins de fer américains étaient fortement opposés à l'application de la dépréciation aux propriétés immobilières. Mais à partir du 1er janvier 1943, la Interstate Commerce Commission a appliqué la comptabilité de dépréciation aux propriétés immobilières sauf la charpente de la voie. Du point de vue du Canadien National au Canada, nous estimons que la Commission est allée trop loin en faisant appliquer les dispositions de la comptabilité de dépréciation aux propriétés immobilières et en la faisant appliquer à des unités relativement peu importantes; et par conséquent, pour le Canadien National, nous préférons l'appliquer seulement aux grosses constructions, comme les terminus, les hôtels et les grands ponts, etc. Cela ne demanderait pas beaucoup de travail de bureau. Il y a un point au delà duquel on fait plus de mal que de bien. Après tout, le principal but de la dépréciation est d'éviter de grever outre mesure les frais d'exploitation d'un exercice; et, si dans un réseau aussi considérable que le Canadien National on n'appliquait la comptabilité de dépréciation seulement qu'aux grosses constructions, nous estimerions que ce but est atteint. Toutefois il y a toujours des divergences d'opinion au sujet de ces questions. Voilà la nôtre.

M. JACKMAN: Vous croyez qu'elle ne devrait s'appliquer qu'aux grosses unités?

M. MATTHEWS: Ma foi, monsieur Jackman, nous disons qu'étant donné que la comptabilité de dépréciation a finalement été adoptée par les chemins de fer américains, nous sommes d'avis que le Canada devrait en étudier l'application par les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Passons maintenant à l'avant-dernier paragraphe de la page 2:

Quand la paix sera rétablie, l'effet cumulatif des augmentations de taux de salaire et des majorations de prix de matériaux en temps de guerre sur les résultats probables d'exploitation à cette époque, soulève une question qui mérite l'attention du Parlement.

Vous mentionnez également le fardeau des charges fixes du réseau National par comparaison avec les autres grands chemins de fer de l'Amérique du Nord. Je ne suis pas sûr — et j'exprime ma propre opinion — mais il me semble qu'il n'est pas usuel de trouver un paragraphe de ce genre dans le rapport d'un vérificateur. Il me semble que les directeurs pourraient trouver mauvais que leurs



vérificateurs expriment des opinions semblables, à moins qu'ils ne les partagent eux-mêmes. Qu'allez-vous dire au Comité à ce sujet? Que croyez-vous que le Comité puisse faire à cet égard?

M. MATTHEWS: D'abord, en ce qui concerne les fonctions des vérificateurs, ils n'attireraient pas d'ordinaire l'attention sur une question de ce genre, mais les vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada n'occupent pas la même situation que ceux d'une compagnie ordinaire. Permettez-moi de vous rappeler monsieur Jackman, les termes de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien à l'égard des vérificateurs. Une des dispositions de cette loi dit ceci: "leur rapport annuel signalera toutes affaires qui, à leur avis, exigent considération ou remède". Ce sont là des instructions assez larges à donner à des vérificateurs et nous estimons, vu le niveau des revenus au cours de ces dernières années et des excellents résultats d'exploitation, qu'il convient de ne pas perdre l'occasion d'exprimer notre point de vue dans notre rapport au Parlement. La loi dit que c'est ce que doivent faire les vérificateurs. Nous sommes d'avis que parce que les revenus ont été plus considérables en temps de guerre, nous ne devrions pas donner l'impression dans nos rapports qu'il n'y a pas en même temps des frais considérables qui pourraient bien nous retomber sur le dos après la guerre, et si les revenus retombaient au niveau d'avant-guerre — c'est juste un commentaire que nous faisons en passant.

M. JACKMAN: Permettez-moi de vous dire tout de suite que je suis heureux d'apprendre l'ordre de renvoi qui régit les vérificateurs, et notre ordre de renvoi à nous nous enjoint certainement d'examiner toutes les affaires et de faire rapport de temps en temps des observations et des opinions du Comité à leur égard. C'est pourquoi je soulève la question en ce moment. C'est pourquoi j'ai demandé au cours de séances précédentes si la direction avait l'intention de solliciter une augmentation des taux de voyageurs ou de marchandises. On m'a dit qu'elle n'en avait rien fait jusqu'à présent. Mais les vérificateurs estiment évidemment que les coûts du chemin de fer avaient augmenté sous le rapport de la main-d'œuvre et des matériaux, et qu'avec la diminution dans le volume du trafic à laquelle il faut s'attendre en temps de paix la direction trouvera peut-être de la difficulté à faire marcher les choses à moins qu'on ne l'aide au moyen d'une augmentation de taux.

M. VAUGHAN: Je crois que j'ai mentionné cela au cours de remarques précédentes. J'ai dit que je n'avais pas préparé de mémoire à ce sujet pour la Commission des transports, mais si les dépenses demeurent au niveau actuel et le trafic diminue il est probable que nous aurons besoin d'aide.

M. JACKMAN: Monsieur le président, en notre qualité de comité nous aurons à faire rapport au Parlement et nous devons soumettre ce rapport par écrit. Est-ce que vous désirez qu'en notre qualité de comité nous disions quelque chose au sujet d'une augmentation de taux?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Jackman, je ne remplace le président que temporairement; mais je suppose qu'un peu plus tard le comité chargé de rédiger notre rapport aura à s'occuper de cette question et nous aurons à l'étudier ici. Pendant que vous étiez en train de parler, et justement à cause de ce que vous disiez, j'ai pensé que nous aurions à nous en occuper plus tard. C'est ce qui m'est venu à l'esprit pendant que vous parliez. J'ai pensé qu'il était naturel de faire cela.

M. JACKMAN: La dernière phrase du même paragraphe du rapport des vérificateurs dit ceci: "Nous attirons également l'attention sur le fardeau hors de toute proportion de charges fixes qui pèse sur le réseau National par comparaison avec les autres grands chemins de fer de l'Amérique du Nord."

M. le VICE-PRÉSIDENT: C'est exact.

M. JACKMAN: De toutes les façons, pour faire des observations intelligentes au Parlement et nous acquitter de nos devoirs — c'est notre devoir ou cela ne l'est pas — nous devons faire une étude minutieuse de ces questions; ou bien allons-nous les traiter à la légère? Je ne veux pas insister outre mesure, mais il me semble



que c'est réellement notre fonction ou bien il faudrait modifier la responsabilité qui incombe au Comité. Nous ne pouvons pas comprendre en très peu de temps les affaires de cet immense réseau, surtout aussi intelligemment que nous le devrions, et nous avons besoin de toute l'aide que peut nous donner le président. Il peut arriver qu'entre l'ancienne charpente de la voie et les nouveaux frais tous nos revenus y passent et que nous ayons de nouveau un déficit; c'est ce que pense la direction et nous devons y penser aussi en notre qualité de comité. Mais la plupart de nous ne s'y connaissent guère. Que devons-nous faire?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Ne pensez-vous pas qu'il est bon de se rappeler que les fonctionnaires du réseau ne peuvent pas dicter la politique du gouvernement et que dans leur rapport et dans tous leurs mémoires ils doivent s'en tenir à exposer des faits. Je ne crois pas que vous puissiez vous attendre à ce qu'ils fassent davantage que signaler leurs difficultés. Alors, naturellement, le Comité peut faire des recommandations à ce sujet au gouvernement. Mais il me semble que vous les mettriez en mauvaise posture si vous leur demandiez d'aller trop loin en traçant la politique du gouvernement.

Lhon. M. CHEVRIER: Je devrais probablement dire ici que les fonctionnaires du réseau ont parlé au Ministre à plus d'une reprise au sujet de la réduction des charges fixes. La question est à l'étude, et je ne suis pas autorisé à dire maintenant ce qu'on fera à cet égard; mais je peux dire qu'on s'en occupe.

M. JACKMAN: Cela est très intéressant; on vous en a parlé à vous; évidemment le Comité ne compte pas.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous dites qu'on s'adresse au Ministre d'abord; j'estime que c'est au Ministre qu'on doit s'adresser; et je suppose que c'est pourquoi la question est soulevée dans le rapport des vérificateurs. Vous ne suggérez pas, je suppose, qu'on s'adresse à d'autres personnes que le Ministre en premier lieu. Il me semble que le Ministre devrait être au courant des idées du réseau au sujet de la réduction des charges fixes.

M. JACKMAN: Il devrait certainement l'être; mais il me semble, comme le signalent les vérificateurs, que le réseau devrait être dans une situation plus en rapport avec les autres chemins de fer de la même classe et nous n'avons pas beaucoup de renseignements à ce sujet; pourtant, on vous a soumis des relevés ou des suggestions en faveur d'une réduction, mais nous n'en avons guère entendu parler durant cette session du Comité en tout cas; et si la question doit être discutée avec vous, et elle l'a été, et elle nous est signalée par les vérificateurs — peut-être pas dans le rapport même — il me semble que nous devrions l'examiner un peu si nous sommes un vrai comité; autrement, nous ne saurons pas ce que nous venons faire ici.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Puis-je demander, monsieur le président, si cette question est soulevée pour la première fois cette année-ci ou bien si on l'a déjà soulevée les années précédentes, auquel cas, qu'a-t-on fait à ce sujet?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne me souviens pas de l'an dernier; je n'étais pas membre du Comité, donc je ne sais pas, mais je crois qu'elle a été soulevée auparavant.

M. le VICE-PRÉSIDENT: La question est venue sur le tapis plusieurs fois; je crois dans presque tous les comités. On a toujours signalé et fait observer que le réseau porte le fardeau dont nous parlons en ce moment.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): C'est l'avis d'environ 11,000,000 de Canadiens.

M. le VICE-PRÉSIDENT: C'est vrai. Cette question a été soumise au Comité à différentes reprises et je crois que le gouvernement a toujours été au courant de la chose.

M. VAUGHAN: Quand j'ai fait mes remarques préliminaires j'ai déposé un état indiquant nos charges fixes par comparaison avec les autres chemins de fer, et il me semble que le Comité nous rendrait service s'il consentait à recommander de mettre nos charges fixes plus en rapport avec nos revenus.



M. JACKMAN: Pourvu que nous ayons une bonne raison de nous former une opinion de ce genre.

M. VAUGHAN: Je crois que l'état que j'ai déposé vous fournit une bonne raison d'étudier la question.

M. HAZEN: L'état que vous avez déposé est un appendice. Est-ce qu'il donne les noms des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Il donne les noms des principaux chemins de fer, ceux qui peuvent être comparés au Canadien National.

M. HAZEN: Ce que j'avais à l'idée est qu'il pourrait y avoir d'autres chemins de fer de première classe aux Etats-Unis qui ont des charges fixes plus élevées que celles que vous mentionnez.

M. VAUGHAN: La moyenne de cet état est la moyenne des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.

M. HAZEN: Vous nous donnez une moyenne. Je pensais qu'il pourrait y avoir d'autres chemins de fer de première classe que ceux que vous citez. Vous citez plusieurs chemins de fer dans cet appendice. Il y a d'autres chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.

M. VAUGHAN: Nous avons choisi les plus gros qui peuvent être comparés au nôtre et je suis sûr qu'il n'y a pas un seul chemin de fer aux Etats-Unis qui ait des charges fixes comparables aux nôtres par rapport à leurs revenus.

M. HAZEN: Je pensais que vous aviez peut-être choisi ceux qui ont les plus faibles charges fixes.

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Il y a là trois des plus grosses compagnies.

M. VAUGHAN: Je dois dire qu'avant la guerre la situation était très différente, pire de notre point de vue, et il pourrait en être ainsi de nouveau. Par exemple, nos charges fixes étaient de 26.24 en 1939, et la moyenne des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis n'était que de 15.21, et celle d'un grand nombre beaucoup plus basse. J'estime qu'il est juste de supposer que nous pouvons prendre comme base de comparaison des chemins de fer comme le Santa Fe et l'Union Pacifique, qui sont deux des plus grosses et plus importantes compagnies des Etats-Unis. Leurs charges fixes sont de 6.91 pour le Santa Fe, et de 8.66 pour l'Union Pacifique, par comparaison avec notre chiffre de 26.24.

M. HAZEN: En 1939 qu'avez-vous demandé, ou bien avez-vous demandé qu'on mette les charges fixes du Canadien National au même niveau que la moyenne des chemins de fer des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Non, nous n'avons pas fait cela. Nous sommes en train de discuter avec le ministère des Finances certaines mises au point de nos charges fixes. Si vous le permettez, je vais faire une suggestion au Comité. Certaines questions sont en ce moment en voie de négociation. Nous aurons bientôt une autre réunion, vers le mois de mars, et nous pourrions discuter la chose avec plus de détails à cette époque.

M. JACKMAN: Ce que je suggère, monsieur le président, est que si nous allons mentionner cet aspect du chemin de fer dans notre rapport, nous devons l'étudier. Je suis prêt à abandonner le sujet, mais si nous nous en occupons, cela prendra certainement du temps.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Vous ne voudriez pas adopter une chose de ce genre sans lui consacrer beaucoup plus d'étude que nous ne faisons en ce moment.

M. JACKMAN: C'est ce que je dis.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous admettez, monsieur Jackman, qu'il y a à peine deux mois que la guerre est finie et que le gouvernement occupé des affaires de guerre n'a pas eu le temps d'accorder à cette question toute l'attention qu'elle mérite. C'est une bonne raison pour laisser la chose en suspens jusqu'à la prochaine session qui aura lieu bientôt après celle-ci.



M. JACKMAN: Je veux bien la laisser en suspens. Mais j'espère que lorsque le moment viendra vous donnerez d'autres raisons que celles qui ont été fournies lors de l'amortissement de 1937.

L'hon. M. CHEVRIER: 1939.

M. JACKMAN: Était-ce en 1939?

M. VAUGHAN: 1937.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous parlez maintenant de la Loi sur la revision du capital?

M. JACKMAN: Oui; parce que la compagnie a évidemment une grosse dette. On ne peut pas faire disparaître entièrement la trace de ses péchés. Avant de me lancer dans la politique, je m'étais laissé dire que le Canadien Pacifique était un monument à la mémoire de sir John A. Macdonald et le Canadien National un monument à la mémoire d'un autre grand Canadien.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Continuons, messieurs. Avez-vous d'autres questions ou remarques à faire?

M. REID: En sommes-nous à la page 2?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Nous avançons, monsieur Reid.

M. REID: Je voudrais quelques renseignements au sujet du fonds d'assurance.

M. MATTHEWS: A votre service.

M. REID: Je remarque au haut de la page 3:

"Les divers fonds spéciaux du réseau National, y compris fonds d'amortissement, emploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées, fonds pour entretien ultérieur, fonds d'assurance et fonds de la pension contractuelle, en tout à peu près 77 millions de dollars..."

ainsi de suite. Je remarque qu'il s'est accru d'un demi-million. De quelle assurance s'agit-il?

M. MATTHEWS: C'est la propre assurance du réseau pour le paiement de ses sinistres et le fonds fonctionne depuis une quinzaine d'années ou davantage. Il remonte à un grand nombre d'années.

M. REID: Est-ce que le montant varie beaucoup?

M. MATTHEWS: Il ne varie pas beaucoup parce que c'est un fonds automatique, et quand il rapporte des bénéfices ceux-ci sont transportés à l'état des revenus du réseau; de sorte qu'à toutes fins pratiques le fonds ne varie guère sauf que les valeurs des compagnies constituant le réseau figurent toujours au pair et les valeurs qui sont achetées au-dessus ou au-dessous du pair sont mises au point chaque année. En 1944 il y a eu une rectification de ce genre par suite de l'écart entre le pair et le prix de revient de certaines valeurs du fonds. Mais à part cela, les bénéfices d'exploitation du fonds sont versés à l'état des revenus du réseau.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Pas d'autres questions?

M. HAZEN: La Northern Alberta Railways Company ne semble pas avoir eu beaucoup de succès, à en juger par le relevé. Quelle est la longueur de cette ligne et de quelle partie du pays fait-elle le service?

M. VAUGHAN: Le Northern Alberta Railways va d'Edmonton à la Rivière de la Paix, jusqu'à Dawson Creek. Il y a aussi un embranchement à l'est qui va au nord d'Edmonton. Il fait le service de ce qu'on appelle la Rivière de la Paix. La ligne appartient en commun au Canadien Pacifique et au Canadien National.

M. HAZEN: Est-ce que sa situation a des chances de s'améliorer à mesure que la région deviendra plus peuplée?

M. VAUGHAN: Elle devrait s'améliorer à mesure que plus de gens viendront s'établir dans le pays, qu'il y aura plus de blé à expédier et plus de trafic, mais



je n'en vois pas la possibilité immédiatement. La ligne n'a pas trop mal marché pendant la guerre lorsque de nombreux entrepreneurs expédiaient de grandes quantités de matériaux pour la construction de la route de l'Alaska.

M. JACKMAN: Cela me rappelle, monsieur le ministre, que nous oublions le chemin de fer de la Baie d'Hudson. J'espère que cela ne prendra pas longtemps.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous sommes prêts.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Rien d'autre à cette page?

M. JACKMAN: Il est difficile d'aller si vite. Ce fonds d'assurance s'est accru d'environ un demi-million de dollars. Vous parliez de cela tantôt. Aucune grosse perte n'a été signalée. Ce fonds d'assurance a pour objet de payer vos sinistres?

M. le VICE-PRÉSIDENT: C'est le réseau qui est sa propre compagnie d'assurance.

M. VAUGHAN: Nous nous assurons nous-mêmes. Nous avons notre propre fonds et je crois que nous avons environ \$13,000,000 dans ce fonds placé en bonnes valeurs et plus que suffisant pour régler nos sinistres.

M. JACKMAN: Avez-vous fixé un maximum pour ce fonds? Je veux dire que si le fonds s'accroît d'un demi-million par an, ne viendra-t-il pas un moment où il suffira à tous les besoins?

M. VAUGHAN: Oui. Nous en sommes arrivés au point où nous n'avons plus besoin de l'accroître.

M. JACKMAN: Je n'arrive pas à comprendre d'après le texte comment vous obtenez ce petit bénéfice d'un demi-million simplement en rectifiant l'écart entre le pair et le prix de revient des titres vendus chaque année. Pouvez-vous me l'expliquer?

M. MATTHEWS: Oui. Cela ne me surprend pas. Quand nous achetons des titres du réseau pour le fonds, nous les inscrivons au pair dans les comptes du fonds, qu'ils soient achetés au-dessus ou au-dessous du pair. Cette année-là, le réseau a eu la chance de vendre des titres que le fonds avait eu à accepter au-dessous du pair, mais au moment de la vente, le cours était suffisamment au-dessus du pair pour compenser l'escompte amorti par le fonds au moment de l'achat.

M. JACKMAN: Je dois dire que c'est là une drôle de façon de faire les choses.

M. MATTHEWS: Pas du tout, car d'après le principe appliqué aux titres des compagnies du réseau, ceux-ci figurent au pair du côté de l'actif pour compenser le pair de l'autre côté du grand-livre. Je trouve que c'est une méthode raisonnable, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Pourquoi ne pas les inscrire au prix de revient? La valeur au pair ne signifie rien.

M. MATTHEWS: Tous les titres des compagnies du réseau figurent maintenant au pair dans les fonds spéciaux dont le fonds d'assurance fait partie.

M. JACKMAN: Le surplus s'explique probablement par le fait que vous les achetez au-dessous du pair et que vous mettez le chiffre au point quand vous les vendez.

M. MATTHEWS: Exactement. Cela rentre dans les bénéfices d'exploitation du fonds, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Si ce sont des bénéfices d'exploitation, que sont-ils devenus?

M. MATTHEWS: Les bénéfices d'exploitation du fonds sont versés à l'état des revenus du réseau chaque année.

M. JACKMAN: C'est justement ce que je voulais demander. Pourquoi n'avez-vous pas laissé les bénéfices d'exploitation au crédit du fonds?

M. MATTHEWS: Parce qu'on a trouvé que le montant auquel le fonds a été fixé suffit et a suffi pour régler les pertes du réseau depuis de nombreuses années. En d'autres termes, on finit par arriver au point où le fonds est à un niveau raisonnablement suffisant, et par conséquent le réseau a adopté la pratique au cours



des dernières années de transférer les bénéfices d'exploitation du fonds à l'état des revenus du réseau. Tout cela repose sur le fait que le montant du fonds a été trouvé suffisant pour le but en vue duquel il a été créé.

M. JACKMAN: Le revenu annuel du fonds — non pas l'écart entre le montant et les pertes, mais le revenu annuel est conservé dans le fonds pour payer les pertes.

M. MATTHEWS: Non. Si le fonds souffrait une perte d'exploitation au cours d'une année, elle serait payée.

M. JACKMAN: Payée par le réseau ?

M. MATTHEWS: Oui. Le fonds opère sur le principe que le montant du fonds varie selon que les valeurs des compagnies du réseau sont au-dessus ou au-dessous du pair. C'est le principe général. Comme je l'ai dit, monsieur Jackman, dans n'importe quelle entreprise quand vous créez une réserve que le temps a prouvée raisonnablement suffisante, vous ne continuez pas à l'alimenter à même vos bénéfices. Vous arrivez finalement à un point où ce n'est plus nécessaire. C'est ce qu'a fait le réseau et jusqu'ici les résultats ont justifié la pratique.

M. JACKMAN: Ce n'est pas une chose très importante, monsieur Matthews. Mais si je ne me trompe le réseau est son propre assureur ?

M. MATTHEWS: En effet.

M. JACKMAN: Et vous avez là un fonds consistant en obligations du réseau, et titres d'une sorte ou de l'autre ?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Vous avez pendant un certain nombre d'années payé une prime annuelle ?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Vous avez payé une prime chaque année.

M. MATTHEWS: Oui, surtout au début, au moyen de débits portés aux frais d'exploitation pour créer une réserve.

M. JACKMAN: Au début. Vous ne payez pas de prime annuelle maintenant.

M. MATTHEWS: Non. Les débits aux frais d'exploitation ne sont pas très élevés.

M. JACKMAN: Ils n'ont aucun rapport avec ce que vous auriez à payer à une compagnie commerciale ?

M. MATTHEWS: Non, c'est exact; parce qu'au cours des années nous avons créé une réserve et atteint le point où l'expérience a établi que son montant était suffisant et les pertes sont portées en compte chaque année au débit des revenus du fonds.

M. JACKMAN: Et le fonds est si gros et si solide maintenant que vous n'avez pas à demander au réseau de prime quelconque ou l'équivalent d'une prime. Est-ce exact ?

M. MATTHEWS: Je ne dirais pas tout à fait cela. Je n'ai pas sous les yeux l'analyse complète du fonds. Monsieur Cooper, quelle est la proportion des primes dans le fonds ?

M. COOPER: Nous ne payons plus aucune prime au fonds, sauf en ce qui concerne les assurances que nous souscrivons à l'extérieur.

M. JACKMAN: Vous voulez dire que vous réassurez une partie de vos propriétés pour diminuer le risque ?

M. COOPER: Nous nous assurons à des compagnies d'assurance pour les risques spéciaux.

M. JACKMAN: Quels sont les risques spéciaux dans un chemin de fer ?

M. COOPER: Les cautionnements, les wagons transbordeurs du Grand Trunk Milwaukee, l'assurance de guerre des vaisseaux de la côte du Pacifique, et les choses de ce genre.



M. JACKMAN: Le fonds figure quelque part au bilan, n'est-ce pas ?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Très bien.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Vous voulez dire, monsieur Cooper, que vous versez maintenant au fonds que le montant qu'il doit payer à une compagnie d'assurance ?

M. COOPER: Oui. Le montant est versé au fonds, celui-ci le paye à la compagnie d'assurance et le solde du fonds reste le même. D'une façon générale, pour répondre à la question de M. Jackman, le réseau ne paye aujourd'hui aucune prime d'assurance. Le revenu des placements du fonds suffit à régler les sinistres.

M. JACKMAN: Dans le cas où vous penseriez que je vous critiquais, je tiens à vous féliciter d'avoir un si joli fonds. Vous avez de la chance.

M. HARKNESS: Un paragraphe dit ceci: "Les divers comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains dans l'ouest du Canada". Est-ce que la compagnie a encore beaucoup de terrains dans l'ouest du Canada ?

M. VAUGHAN: Oui, nous en avons encore pas mal à vendre.

M. HARKNESS: Où cela figure-t-il dans le bilan. J'ai parcouru le bilan et je ne vois pas de montant pour la valeur de ces terrains. Je vois seulement autres actifs au prix de revient.

M. VAUGHAN: Probablement le montant ne figure pas séparément.

L'hon. M. CHEVRIER: N'est-il pas compris dans propriétés diverses ?

M. COOPER: Le montant à recevoir sur les ventes de terrains dans l'ouest figure sous la rubrique divers comptes créditeurs et s'élève à \$2,126,000.

M. JACKMAN: C'est le montant à recevoir l'an dernier sur les versements échelonnés.

M. HARKNESS: Où figure-t-il dans le bilan d'ensemble ?

M. COOPER: Il figure sous la rubrique générale "Comptes créditeurs" et c'est le dernier compte "Divers, \$3,176,378." Comme le disent les vérificateurs dans leur rapport ce compte consiste principalement en montants à recevoir sur ventes de terrains dans l'ouest qui se chiffrent à \$2,126,000.

M. HARKNESS: Ce sont les terrains déjà vendus ?

M. COOPER: Oui.

M. HARKNESS: Je voulais dire les terrains qui ne sont pas vendus.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous ayons ce chiffre mais nous serons heureux de vous le procurer.

M. HARKNESS: Où paraît-il dans votre bilan ou ailleurs ?

M. MATTHEWS: Il est compris dans "Propriétés diverses".

M. COOPER: Dans le bilan sous la rubrique "Propriétés diverses, \$65,127,197" la troisième ligne de l'actif. Ce montant comprend \$2,234,000 de terrains non vendus. Ces terrains figurent généralement dans les comptes à \$5 l'acre.

M. JACKMAN: Savez-vous de mémoire combien de milliers d'acres vous possédez ?

M. VAUGHAN: Au début ?

M. JACKMAN: Non, qui vous restent.

M. COOPER: Je ne saurais dire de mémoire.

M. JACKMAN: Dans les 400,000.

M. VAUGHAN: Probablement un peu moins de 400,000 mais nous serons heureux de déposer un relevé à cet égard.

M. HARKNESS: Ce n'est pas la valeur réelle. C'est la valeur que vous lui donnez.



M. COOPER: Nous avons amorti le montant autant que nous avons pu. Nous avons pensé que \$5 l'acre était le minimum auquel nous pouvions les porter au bilan.

M. HARKNESS: En réalité je pense que ces terrains valent beaucoup plus aujourd'hui.

M. COOPER: J'en suis sûr, principalement dans les conditions actuelles, mais vous ferez bien de tenir compte que ce sont ceux qui nous restent et naturellement ils sont plus mauvais que ceux que nous avons vendus.

M. HARKNESS: Est-ce que la compagnie s'efforce de vendre ces terrains aujourd'hui étant donné que le prix des terrains dans l'ouest du Canada est aussi haut que jamais ?

M. VAUGHAN: Nous avons un très bon service de vente. Nous vendons un grand nombre de terrains chaque année. Notre service pousse constamment la vente de ces terrains.

M. HARKNESS: J'aurais cru qu'on aurait pu employer une partie de ces terres pour le rétablissement des anciens combattants sous le régime de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants.

M. VAUGHAN: Je crois que nos gens ont entrepris des négociations à cet effet. Je ne sais pas ce qu'il en est résulté, mais je sais qu'ils ne perdent aucune occasion de disposer de ces terres.

M. EMMERSON: Ce ne sont pas des terres qui ont été mises en valeur ?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas d'irrigation. La plupart sont des terrains qui ne sont pas défrichés.

M. EMMERSON: On n'a pas essayé de coller cela aux anciens combattants, j'espère ?

M. HARKNESS: La plupart de ces terres sont relativement près du chemin de fer et à mon avis elles conviendraient bien pour le rétablissement des anciens combattants.

M. VAUGHAN: Une partie est près du chemin et une autre partie un peu éloignée, mais nous ne négligeons aucune occasion de vendre ces terrains à un prix que nous estimons raisonnable. Notre service de vente s'en occupe très activement.

M. REID: Est-ce que votre service de la colonisation a fait des enquêtes sur ces terrains ? Avez-vous envoyé des experts faire l'essai du sol et du climat ?

M. VAUGHAN: Nous avons notre service de la colonisation et de l'agriculture qui s'occupe de cela. Il a un rapport sur chaque arpent de terre que nous possédons.

M. REID: Quelle est son opinion ?

M. VAUGHAN: Comme l'a dit M. Cooper, une partie de ces terres n'est pas ce que nous avons eu de mieux. Il y a des terres qui conviennent parfaitement à l'agriculture mais je ne saurais vous dire la qualité des différentes parcelles. Elles sont réparties dans différents endroits.

M. BEAUDOIN: Je voudrais faire une question mais c'est à la page 5.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons avancé et reculé.

M. BEAUDOIN: Ma question est au sujet de la page 5. Je crois que je ferai bien de lire ce dont il s'agit. C'est sous le titre "Règlements uniformes de comptabilité".

Etant donné les éléments contradictoires de la situation ferroviaire au Canada et la grande publicité attribuée à la question de temps à autre au cours des dix années antérieures à la guerre actuelle, nous sommes persuadés que l'uniformité dans la présentation des comptes des deux grandes compagnies de chemins de fer du Canada sera d'une très grande importance dans les années d'après-guerre pour le gouvernement, ainsi que pour le peuple du Canada en sa qualité d'actionnaire du réseau National. En conséquence, nous revenons brièvement sur le sujet dont nous faisons mention depuis plusieurs années.



Et vous ajoutez un peu plus loin :

Nous recommandons en outre que les règlements exigent que les états de revenus indiquent les deux principaux facteurs de densité de trafic relatifs à la quantité de tonnes de marchandises et au nombre de passagers par mille de ligne exploitée.

Enfin, dans le dernier paragraphe, vous signalez que l'adoption de ces recommandations dissiperait les malentendus causés par la tentative de comparer des résultats qui ne sont pas calculés sur la même base. Ce que je voudrais savoir, c'est la raison pour laquelle on a rien fait malgré vos persistantes recommandations depuis plusieurs années ?

M. MATTHEWS: Il y a eu quelque chose de fait sous ce rapport. En réalité, un comité ministériel, comprenant des représentants des deux grands réseaux, a été constitué, au début de la guerre, pour faire une étude préliminaire de la question. Je crois que cet organisme était à cette époque sous la présidence de M. Howe, mais que, par suite du temps de guerre, on constata qu'il était alors impossible de mener l'affaire à bonne fin. Cette question avait déjà été examinée, mais la guerre a soulevé des problèmes plus importants. Dans l'après-guerre, et en tenant compte des années 1930, nous estimons que cette question mérite la sérieuse considération du parlement.

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être convient-il d'ajouter qu'en 1937 le ministre des Transports organisa un comité. Ce comité était simplement chargé de faire une revue complète de la question de règlements uniformes de comptabilité pour les chemins de fer sous l'autorité statutaire du Dominion. Il se réunit et effectua beaucoup de travail, mais la guerre l'arrêta, comme l'a dit M. Matthews. Il fut ensuite convenu d'en faire cesser les délibérations pour le moment, vu qu'il était évident que le surcroît de travail imposé par la guerre ne permettait pas d'apporter des changements radicaux dans les méthodes de comptabilité.

M. BEAUDOIN: Ce comité existe-t-il encore ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le crois pas.

M. BEAUDOIN: Était-il composé de représentants du Canadien National et du Canadien Pacifique ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, j'ai ici une liste des noms. Je crois que ce comité n'existe plus. Je suppose que les vérificateurs parlent de cela dans leur rapport pour y attirer l'attention du Comité et du gouvernement et suggérer la formation d'un comité semblable ou peut-être du même comité.

M. BEAUDOIN: J'imagine, monsieur Vaughan, qu'il est à prévoir que vos fonctionnaires se mettront en communication avec ceux du Pacifique à cette fin ?

M. VAUGHAN: Nos fonctionnaires ont de temps à autre des relations avec le Canadien Pacifique. Il y a eu beaucoup de divergences d'opinions au sujet de cette question de comptabilité, et je suppose qu'il y en aura encore.

M. BEAUDOIN: Mais cette question fait l'objet de discussions.

M. VAUGHAN: Il y aura encore des divergences d'opinions. Nous ne sommes pas encore tout à fait d'accord avec le Canadien Pacifique ni avec M. Matthews à ce sujet, mais il n'y a pas beaucoup de tirage et nous pourrions peut-être nous entendre.

M. REID: Je voulais demander à M. Matthews si, à son avis, d'autres réseaux possèdent un meilleur système de comptabilité et, dans ce cas, qu'est ce qui empêchera le Canadien National de changer son système de façon à être à la hauteur des autres réseaux, s'il pense que ceux-ci lui sont supérieurs ? Pourquoi y aurait-il contrainte ? Si les autres ont un meilleur système, pourquoi ne pas l'adopter ? Qu'est-ce qui vous empêche de le faire ?

M. MATTHEWS: Nous faisons allusion à l'uniformité parce que la situation relative des deux réseaux a été l'objet d'une grande publicité dans le passé. En



ce qui concerne le réseau National, il suit en général le principe de l'I.C.C., mais il s'agit en fin de compte d'autoriser un ministère du gouvernement à édicter des règlements comme le fait l'I.C.C. et à voir à leur application uniforme par les chemins de fer du Canada.

M. REID: La lecture de cette recommandation porte presque à croire que le bilan du Canadien Pacifique apparaît sous un meilleur jour, sauf la différence dans les frais généraux. En faisant abstraction de cette différence et en nous en tenant uniquement aux opérations des réseaux et à leurs systèmes de comptabilité, cette lecture donne à entendre que le Pacifique possède un meilleur système et que le bilan qu'il présente au public donne un aperçu beaucoup plus favorable.

M. VAUGHAN: Nous n'acceptons certes pas cela. Nous estimons que son système n'est pas meilleur que le nôtre.

M. BEAUDOIN: Je crois que vous songez à dissiper les malentendus chez le public, mais vous ne voulez pas dire que le Canadien Pacifique ou un autre réseau vaut mieux que le Canadien National.

M. MATTHEWS: Je croyais que j'avais bien fait comprendre en lisant ce paragraphe qu'il ne s'agit pas de préconiser un système plutôt qu'un autre, mais de recommander l'adoption de règlements uniformes qui s'appliqueraient aux deux grandes compagnies de chemins de fer du Canada, en suivant surtout les grandes lignes du système de comptabilité uniforme institué par l'Interstate Commerce Commission pour tous les chemins de fer des Etats-Unis.

M. REID: Je veux bien accepter d'emblée l'assertion de M. Vaughan à l'effet que le système de comptabilité du réseau National est meilleur. Je l'accepte sans faire de manières et, cela fait, je ne comprends pas pourquoi le Canadien National le cède en quelque chose à un autre aux yeux du public, sauf en ce qui concerne les immobilisations.

M. VAUGHAN: M. Matthews peut fort bien dire s'il considère notre système de comptabilité satisfaisant ou non.

M. MATTHEWS: Nous ne vérifierions pas les comptes si nous n'étions pas de cet avis. Mais cette question concerne une situation beaucoup plus vaste que cela. Elle intéresse l'histoire des relations extérieures des chemins de fer Nationaux du Canada lorsqu'on les compare avec le Canadien Pacifique; et je crois que ceux qui se souviennent de la publicité attribuée à la question de la situation plus ou moins désespérée du réseau National aux yeux d'un grand nombre de Canadiens lors de la discussion du projet de revision du capital et auparavant, ne peuvent s'empêcher de penser que l'uniformité dans la présentation des comptes serait avantageuse pour le peuple canadien qui est propriétaire du réseau National. Comme je l'ai dit ce matin, je ne veux pas que l'on pense que je fais des commentaires sur la comptabilité de compagnies que nous ne connaissons que par les comptes qu'elles publient. Mais, pour l'après-guerre, nous songeons, par exemple, à la question des réserves et de leur utilisation, et nous croyons fermement qu'il importe d'adopter des moyens pour assurer l'utilisation uniforme de ces réserves. Selon nous, le seul moyen d'y arriver est de placer l'initiative sous les auspices du gouvernement, qui jouerait en quelque sorte le même rôle que l'Interstate Commerce Commission par rapport aux chemins de fer des Etats-Unis. Nous comprenons que c'est une question litigieuse, mais l'expérience nous révèle que ce serait un avantage.

M. MUTCH: Un avantage pour le public en ce sens que cela lui permettrait de se faire une idée de la situation relative des réseaux.

M. MATTHEWS: Exactement, sans critiquer l'un ou l'autre.

M. MUTCH: C'est peut-être une bonne idée, vu qu'un système répond mieux que l'autre aux fins de la publicité.

M. JACKMAN: Permettez-moi de dire que la commission proposée par MM. Beaudoin et Reid en vue d'étudier la question de la comptabilité ne sera guère



nécessaire étant donné que le présent Comité se réunira de nouveau dans quelques mois. Devons-nous mentionner cela dans notre rapport ou allons-nous y voir maintenant ?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Nous pourrions l'étudier, comme vous l'avez dit tantôt, quand nous traiterons des frais généraux.

M. HAZEN: Je ne crois pas qu'il nous faille décider maintenant d'insérer cela dans notre rapport.

M. REID: Nous pourrions peut-être examiner cela plus à fond lors d'une autre séance.

M. HAZEN: Quand cela a-t-il été constitué ?

L'hon. M. CHEVRIER: En 1937.

M. BEAUDOIN: Avons-nous fini la page 5, Lignes aériennes Trans-Canada ?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, pas encore.

M. JACKMAN: Je ne vois pas, monsieur Matthews, que vous signaliez les bénéfiques provenant des filiales. Je me demandais si vous pourriez nous dire s'il existe des recettes considérables réalisées par les filiales, susceptibles de revenir au Canadien National, mais qui n'ont pas encore été déclarées sous forme de dividende.

M. MATTHEWS: Les pertes nous intéressent davantage.

M. JACKMAN: Vous avez signalé toutes les pertes, mais vous ne parlez pas des bénéfiques et vous ne dites pas s'ils ont été versés ou non à la compagnie.

M. MATTHEWS: Parfaitement, mais notre principal souci au sujet des immobilisations de ce genre consiste à faire savoir au Parlement si les filiales subissent des pertes qui ne sont pas indiquées.

M. JACKMAN: Je comprends; ce sont surtout les pertes qui vous intéressent; mais nous, nous nous préoccupons des deux: des pertes et des bénéfiques.

M. MATTHEWS: M. Cooper a fait remarquer ce matin que l'état des dividendes de plusieurs de ces filiales était excellent.

M. JACKMAN: Il en a mentionné un de 16 p. 100. Je ne sais pas si cela a été versé ou non. Je suppose qu'il parlait des dividendes.

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Je demande s'il y a des montants considérables réalisés dans les filiales, qui ont été versés et quelle a été notre part ?

M. MATTHEWS: Certaines filiales américaines ont naturellement un surplus, comme n'importe quelle autre compagnie, mais la Toronto terminals, par exemple dans laquelle le réseau a des immobilisations considérables, est une compagnie sans surplus ni déficit.

M. JACKMAN: Tout ce que je veux savoir, c'est s'il y a des montants considérables relativement à...

M. MATTHEWS: Voulez-vous dire des montants retenus d'une façon anormale ?

M. JACKMAN: Je veux dire des montants considérables réalisés qui ne sont pas versés ?

M. MATTHEWS: Je ne crois pas en tout cas qu'il y ait de surplus additionnel, non, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Mais...

M. MATTHEWS: Les filiales payent des dividendes tous les ans quand elles en réalisent, mais, naturellement, elles ne payent pas davantage à même leur surplus que toute autre compagnie bien administrée.

M. JACKMAN: Vous comprenez, la Loi des compagnies a jugé à propos de faire dire aux compagnies si les filiales versent toutes leurs recettes ou en cachent une partie aux actionnaires. Comme vous le savez, nous sommes les actionnaires dans le cas présent, et je vous pose simplement cette question.



M. MATTHEWS: Au point de vue de l'impôt sur le revenu, c'est tout à fait exact.

M. JACKMAN: Ce n'est pas du point de vue de l'impôt sur le revenu, c'est de celui des actionnaires; nous sommes les actionnaires, nous en sommes du moins les représentants. Je ne sais pas si ces compagnies ont eu des recettes considérables.

M. MATTHEWS: Nous ne connaissons aucune compagnie qui accumule des surplus excessifs sans payer de dividendes.

M. REID: Au sujet de la page 4, portée générale de la vérification; est-ce que votre vérification même est très étendue?

M. MATTHEWS: Etendue?

M. REID: Oui.

M. MATTHEWS: Oui; en ce qui concerne le territoire, nos bureaux au Canada; nous les utilisons dans la plupart des principaux endroits, comme à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver; et aux Etats-Unis, à...

M. REID: Vous possédez des bureaux dans tous ces endroits du pays?

M. MATTHEWS: C'est exact; et aux Etats-Unis, nous avons des bureaux à Détroit, Duluth, Cleveland et St. Albans; et notre succursale de Londres s'occupe des bureaux du Canadien National à Londres et à Paris. La vérification s'en trouve variée d'autant aux principaux endroits.

M. JACKMAN: Pour revenir aux filiales, pourquoi avez-vous jugé bon d'insérer l'alinéa (c), "Qu'aucune compagnie n'a accumulé de déficit jusqu'au 31 décembre 1944. Il convient toutefois de considérer cette situation conjointement avec les méthodes restrictives de comptabilité ayant trait à la réserve pour dépréciation des propriétés immobilières." Que devons-nous en conclure?

M. MATTHEWS: Tout d'abord, il serait déplorable que les chemins de fer Nationaux possèdent de grosses immobilisations dans des filiales qui auraient des déficits pour commencer.

M. JACKMAN: Oui.

M. MATTHEWS: Ensuite, nous disons qu'il n'en est pas ainsi, que les compagnies n'ont pas de déficits; mais il ne faut pas oublier qu'aux Etats-Unis comme au Canada il n'y a pas longtemps que ces compagnies ont des réserves pour dépréciation des propriétés immobilières; ce n'est que depuis le 1er janvier 1943.

M. JACKMAN: Cela a-t-il pour but de nous avertir que la comptabilité de retrait n'est peut-être pas suffisante en ce qui concerne certaines de ces compagnies?

M. MATTHEWS: Non. Ce n'est qu'une constatation; en considérant la véritable situation financière des filiales, nous constatons que leur mode de procéder à l'égard de la dépréciation des propriétés immobilières a été conforme à celui de l'Interstate Commerce Commission dont l'origine ne remonte qu'à 1943.

M. JACKMAN: En d'autres termes, nous pouvons en conclure que cet alinéa ne constitue pas un avertissement.

M. MATTHEWS: C'est une constatation.

M. JACKMAN: En effet; il convient de considérer cela conjointement avec les méthodes restrictives de comptabilité; vous dites: "Il convient toutefois de considérer cette situation conjointement avec les méthodes restrictives de comptabilité ayant trait à la réserve pour dépréciation des propriétés immobilières." Je prétends qu'il y a là un avertissement pour attirer mon attention sur quelque chose; c'est-à-dire que cela n'est pas aussi bien que l'indiquent les livres.

M. MATTHEWS: Pas du tout. Cela a simplement pour but de vous faire remarquer que la comptabilité ayant trait aux propriétés immobilières a commencé il n'y a pas longtemps et que, comme tous les autres réseaux aux Etats-Unis, ces compagnies n'ont adopté que dernièrement la comptabilité de dépréciation pour les propriétés immobilières.



M. MOORE: On a parlé à mainte et mainte reprise des frais généraux du Canadien National. Je crois que quelqu'un a dit qu'ils étaient à peu près les plus élevés dans tous les chemins de fer du continent américain. Y a-t-il une raison pour laquelle les frais généraux du réseau National doivent être plus élevés que ceux de tout autre réseau ?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Voulez-vous dire pourquoi ils doivent demeurer plus élevés ?

M. REID: Pourquoi ils doivent être plus élevés.

M. VAUGHAN: Par suite de la façon dont les réseaux ont été construits. Il y avait de gros frais d'intérêt quand ces lignes ont été prises en main et intégrées dans le réseau National, et cela a persisté.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser ?

Messieurs, nous espérons, vous vous en souvenez, en finir aussi avec les crédits. Je ne veux presser personne. Je signale simplement que nous espérons en finir.

M. JACKMAN: Me permettez-vous de poser une question à M. Matthews au sujet du paragraphe suivant qui se rapporte à la Northern Alberta Railways ?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Il y est dit: "Au cours de l'année le chiffre des placements dans les filiales a augmenté d'un peu plus d'un million  $\frac{3}{4}$  de dollars, principalement en ce qui concerne l'achat d'obligations additionnelles de la Northern Alberta Railways Company pour procurer à cette compagnie 50 p. 100 du montant dont elle a eu besoin pour faire face à ses échéances de dette consolidée et à ses additions et améliorations en 1944." Combien a été affecté aux additions et aux améliorations sur ce montant ?

M. MATTHEWS: Environ un demi-million de dollars. Il y avait une obligation échue de \$2,420,000, dont chacun des deux chemins de fer ont fourni 50 p. 100, la part du Canadien National étant de \$1,210,000.

M. REID: Je propose l'adoption du rapport.

M. BEAUDOIN: J'appuie la proposition.

M. JACKMAN: Et la dernière page ? Il y a une couple d'alinéas sur la portée générale de la vérification. Y a-t-il beaucoup de détournements, trouvez-vous des détournements ?

M. MATTHEWS: Non. Comme nous l'indiquons, nous nous occupons d'abord du contrôle de vérification interne exercé par le réseau, et les fonctionnaires du chemin de fer ont toujours collaboré avec nous chaque fois qu'il a paru opportun d'apporter des modifications pour protéger les intérêts du réseau. En outre, monsieur Jackman, je vous prie de remarquer que le réseau a eu soin de s'assurer d'un très bon cautionnement universel, ce qui constitue un excellent principe.

M. JACKMAN: Il n'y a donc pas de détournements de fonds ?

M. MATTHEWS: Je ne dirai pas qu'il n'y a pas de pertes, mais il n'y a pas de pertes appréciables.

M. JACKMAN: Mais vous avez dit que certaines primes payées à des compagnies d'assurances avaient pour but de protéger la compagnie contre les détournements de fonds.

M. MATTHEWS: C'est là le cautionnement.

M. JACKMAN: Vous êtes en réalité complètement protégés contre tout détournement de fonds.

M. MATTHEWS: Nous le croyons à bon droit, monsieur Jackman, partout dans le monde.

M. JACKMAN: Sous la rubrique Portée générale de la vérification, les vérificateurs signalent qu'ils ont examiné les procès-verbaux, les statuts, etc. Je me



demande, étant donné l'importance de la compagnie et le fait que le Parlement a jugé opportun, il y a quelques années, d'insérer dans la Loi des banques la prescription de publier le registre de présence des administrateurs (les administrateurs de la compagnie touchent, je crois, \$5,000 par année et s'acquittent très bien de leurs fonctions à mon sens), s'il serait ou non dans l'intérêt du Parlement et du public de tenir et de publier des registres de présence comme dans le cas des banques à charte? Après tout, les chemins de fer nous touchent de beaucoup plus près que les banques dans un sens, car nous en sommes les propriétaires, tandis que les banques ne sont que des organismes d'intérêt public.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il y ait d'inconvénient spécial. Les administrateurs sont presque toujours présents pendant toute l'année.

M. REID: Y a-t-il des vacances?

M. VAUGHAN: Permettez-moi de vous faire remarquer que la tâche des administrateurs ne se borne pas à assister aux réunions.

M. HAZEN: Quelle est la fréquence des réunions?

M. VAUGHAN: Ils se réunissent une fois par mois, mais ils font beaucoup de travail pour les chemins de fer Nationaux du Canada dans l'intervalle.

M. MUTCH: Ont-ils droit à certains frais sans payer d'impôt sur le revenu?

M. REID: Je vois qu'il n'y en a pas pour la Colombie-Britannique. Voilà pourquoi je me suis enquis des réunions des administrateurs.

M. MUTCH: C'est trop loin.

M. JACKMAN: Voulez-vous recommander...

M. le VICE-PRÉSIDENT: Il y a eu une motion de présentée; je ne l'ai pas mise aux voix, car vous avez alors posé une question, monsieur Jackman. Mais MM. Reid et Beaudoin ont présenté une motion sur l'adoption du rapport des vérificateurs. Est-ce là ce que vous voulez me demander?

M. JACKMAN: Non. Je n'en ai pas parlé.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Je croyais que vous aviez demandé s'il y avait une motion, excusez-moi.

M. JACKMAN: Non. Je vous demandais si, vu qu'il ne s'agit pas seulement d'un organisme d'intérêt public mais d'un réseau d'Etat et que le Parlement a jugé à propos d'ériger un registre de présence des administrateurs de banques, nous devons ou non à l'avenir en exiger un des administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Ceci vous convient-il, monsieur Jackman? Nous siégerons pour étudier le rapport après le départ des fonctionnaires, comme nous avons l'habitude de le faire, et cette question viendra normalement sur le tapis. N'est-ce pas?

M. JACKMAN: Oui.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Allez-vous vous en souvenir et nous y faire penser en temps voulu?

M. JACKMAN: Je vais essayer.

M. BEAUDOIN: Quelle est la question suivante?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Sommes-nous prêts à mettre la motion aux voix?

M. JACKMAN: Non.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Très bien. Je voulais simplement le savoir.

M. JACKMAN: Nous remettons l'étude des L.T.C. à la semaine prochaine, n'est-ce pas?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

L'HON. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à mettre la motion aux voix?



Des VOIX: Aux voix.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de la motion disent "oui". Y en a-t-il qui sont contre?

Des VOIX: Adopté.

La motion est adoptée.

M. le VICE-PRÉSIDENT: La motion est donc adoptée.

Cela termine l'étude des rapports des chemins de fer Nationaux.

M. REID: Je me demande si je puis poser une question à M. Vaughan. C'est une question qui m'intrigue toujours chaque fois que je passe de l'Ouest à l'Est. Combien percevez-vous en réalité des pauvres voyageurs qui prennent des repas en traversant la Saskatchewan? Je sais que cela ne porte pas atteinte au réseau, mais je me suis toujours demandé combien vous perceviez et si vous en teniez compte.

M. VAUGHAN: Je ne sais pas si nous pouvons séparer cela ou non.

M. MUTCH: Demandez-le au parti C.C.F.

M. REID: Le parti C.C.F. n'a rien à y voir. Cela date d'avant son arrivée au pouvoir. Je m'en suis plaint.

M. VAUGHAN: Il se peut qu'un homme se présente au wagon-restaurant en Alberta et paye sa note en Saskatchewan ou qu'il s'y présente en Saskatchewan et paye sa note au Manitoba.

M. REID: Je me demandais si on tenait des comptes de cela; chaque fois que vous mangez en Saskatchewan, vous payez tant le repas.

M. VAUGHAN: La taxe va à la province de la Saskatchewan. Vous le savez.

M. NICHOLSON: Et nous nous faisons un devoir de la percevoir.

M. VAUGHAN: Il en est ainsi dans la province de Québec.

M. REID: Oui?

M. VAUGHAN: Oui.

M. MUTCH: Mais il y a une petite compensation dans Québec.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Cela termine le rapport du Canadien National. Je ne sais pas si nous avons besoin des fonctionnaires du réseau National pour discuter les prévisions budgétaires.

L'HON. M. CHEVRIER: Non, à moins qu'ils ne veuillent rester.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Nous n'allons pas les chasser. Je suis certain que le Comité désire que je les remercie d'être venus.

M. REID: Je propose un vote de remerciements pour leur présence et les renseignements qu'ils nous ont donnés.

Des VOIX: Bravo! Bravo!

M. le VICE-PRÉSIDENT: C'est un vote unanime qui est consigné au compte rendu.

M. VAUGHAN: Permettez-moi de dire au Comité, au nom du réseau, que nous le remercions beaucoup de son amabilité.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Comme je l'ai dit, nous ne vous chassons pas, monsieur Vaughan. Je crois que la question suivante peut vous intéresser. Je le crois en tout cas. La question suivante comprend trois crédits. Il reste encore des budgets des dépenses ici.

M. HAZEN: De quelle page s'agit-il?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Il s'agit des crédits nos 377, 378 et 421. Les deux premiers se trouvent à la page 48. Voici le no 377:

Pour autoriser par ces présentes et solder, au besoin, pendant l'année financière 1945-46 envers la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, la différence (évaluée par les vérificateurs des comptes de ladite



compagnie et par eux certifiée au ministre des Transports à la demande de ce dernier), occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les tarifs normaux (d'après les prescriptions de l'article 9 de ladite loi à l'égard des compagnies y mentionnées) sur toutes les marchandises transportées en 1945, sous le régime des tarifs approuvés, sur les lignes de l'Est (mentionnés à l'article 2 de ladite loi) des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le montant est de \$3,500,000. C'est le même que l'année dernière. Que désirez-vous faire au sujet de ce crédit?

M. JACKMAN: Avant d'aller plus loin, je tiens à faire remarquer au président du Comité, tandis que les administrateurs sont encore ici, que nous n'avons pas encore abordé la question du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Cela ne prendra probablement pas beaucoup de temps.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous sommes prêts à aborder cette question quand vous voudrez.

M. JACKMAN: Vous êtes libres de le faire quand cela vous plaira. Je l'oublie toujours et vous ne m'y faites pas penser.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que c'est de la faute du Ministre. Il devrait vous le rappeler.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a ici un fonctionnaire du chemin de fer de la Baie d'Hudson; nous sommes donc prêts à étudier la question.

M. JACKMAN: Je ne crois pas que nous ayons besoin des fonctionnaires du Canadien National.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Avant de partir pour Churchill, que pensez-vous du présent crédit?

M. JACKMAN: Cela nous est soumis parce que c'est un crédit du ministère des Transports?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Et il s'agit d'un crédit statutaire en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. JACKMAN: Avons-nous le pouvoir de le changer?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Vous avez le pouvoir de modifier la Loi ou du moins le Parlement en a le pouvoir.

M. JACKMAN: Quelles sont nos attributions à son égard?

M. le PRÉSIDENT: Nous devons l'approuver.

L'hon. M. CHEVRIER: Il est soumis au Comité des subsides et transmis au Comité des chemins de fer et de la marine marchande en vertu de la motion qui institue ce dernier. Il en est ainsi depuis quelques années, mais cela n'enlève pas au Parlement le droit de discuter, d'étudier et d'examiner ces crédits quand la Chambre se forme en comité des subsides.

M. JACKMAN: Ce que je veux savoir, c'est ce que nous devons faire à ce sujet.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Nous n'avons jamais fait autre chose que de les adopter.

M. NICHOLSON: Quelqu'un peut-il nous exposer la situation pendant les années de guerre? Nous n'avons jamais consacré beaucoup de temps à en étudier les détails. Pourrions-nous avoir quelques détails à ce sujet?

M. JACKMAN: Ce que je voudrais, monsieur le ministre, c'est savoir si nous avons un but en vue, et, si oui, quel est-il? Je voudrais savoir à quoi nous visons. Il est très difficile de poser des questions avant de savoir de quoi il s'agit.

L'hon. M. CHEVRIER: Dois-je dire qu'en vertu des articles 2 et 9 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes...



M. HAZEN: A quel chapitre?

L'hon. M. CHEVRIER: Au chapitre 79.

M. HAZEN: 1927?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est dans les Statuts révisés du Canada de 1927. Cette loi autorise les chemins de fer Nationaux du Canada à solder pour chaque année financière la différence entre les tarifs normaux et les taux de tarifs sur les lignes de la région de l'Est du réseau National ou sur les lignes de l'Est, savoir les lignes du réseau National en service dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse ainsi que dans la partie est de la province de Québec, qui vont de la jonction Diamond à Lévis.

M. BELZILE: Mais oui, l'ancien inter-colonial.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aurai l'occasion d'en parler. Nous discuterons cela au crédit suivant. Le présent crédit ne porte que sur la réduction de 20 p. 100 dans les tarifs payés aux chemins de fer Nationaux et non pas aux autres lignes qui desservent cette région.

M. REID: Aucun crédit ne saurait prêter davantage à discussion que celui-ci, si nous nous y mettons.

M. le VICE-PRÉSIDENT: C'est exact.

M. REID: Car je le discute depuis plusieurs années à la Chambre, lorsque nous comparons les taux avec ceux de la Colombie-Britannique. Toutefois, je n'engagerai pas de débat là-dessus aujourd'hui. Mais si vous voulez le faire, je suis prêt à croiser le fer avec n'importe qui.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que vous feriez mieux de jouer de la cornemuse. Nous aimons la musique.

M. REID: Je n'engagerai pas la discussion.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous regardez les comptes du réseau, je crois que vous constaterez que cela y figure comme recettes. Je crois que M. Cooper en a dit quelques mots hier soir.

M. COOPER: Pardon, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Je parle du montant de \$3,500,000 que le gouvernement verse au réseau.

M. COOPER: Cela se trouve à la page 15. Le montant en est de \$3,853,000 en 1944 par comparaison avec \$4,140,000 en 1943.

M. MUTCH: Il s'agit simplement d'une contribution en vue de venir en aide aux provinces Maritimes, n'est-ce pas?

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

M. NICHOLSON: Comment calculez-vous ce montant?

L'hon. M. CHEVRIER: Il est évalué par la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et certifié par les vérificateurs. Ce crédit a été institué, je crois, par suite du rapport de la commission Duncan qui constata que les provinces Maritimes n'étaient pas traitées sur le même pied que le reste du Canada et recommanda de leur accorder une certaine aide sous forme de réduction des taux de transport des marchandises. M. Dunning présenta cette loi au Parlement en 1927 ou 1928, je crois, et dit alors qu'elle avait pour objet de venir en aide aux provinces de l'Est.

M. REID: A propos, je crois que c'est la seule partie du rapport Duncan que le Parlement adopta. Cela fit exception.

Des VOIX: Non, non.

M. REID: Je le crois, en tout cas.

M. JACKMAN: Quels sont les pouvoirs du Comité par rapport à ce crédit, monsieur le ministre?



M. le VICE-PRÉSIDENT: Je n'en vois aucun, si ce n'est que l'on peut le compléter au moyen de résolutions au cours du débat, je suppose, mais je n'en suis pas certain. C'est un montant prévu par la loi.

M. JACKMAN: Me permettez-vous de poser une question à M. Vaughan? Il en sait parfois plus qu'il n'en dit. Pouvons-nous faire quelque chose à ce sujet, monsieur Vaughan? Que devons-nous faire? Le savez-vous? Pouvons-nous nous tirer d'embarras?

M. VAUGHAN: En réalité, cela ne nous concerne pas beaucoup, car il s'agit de la différence entre les taux de tarifs et le montant que les habitants des provinces Maritimes doivent payer, semble-t-il, d'après la Commission Duncan. Nous touchons toujours les taux de notre tarif.

M. HAZEN: Cela est-il 20 p. 100 de moins que le taux du tarif?

M. VAUGHAN: Oui.

M. McCULLOCH: Pas dans tous les cas.

M. HARKNESS: Est-ce une somme globale, ou cela dépend-il du volume de trafic?

M. VAUGHAN: Cela dépend du volume de trafic.

L'hon. M. CHEVRIER: Et les chemins de fer Nationaux calculent le volume du trafic.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Une somme plus considérable a été versée l'an dernier.

M. JACKMAN: Sommes-nous censés étudier maintenant les motifs de toute l'affaire?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Non, car il s'agit d'une loi du Parlement.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est un crédit prévu par la Loi, et je crois savoir que le Parlement ne vote pas de crédits de ce genre. Ils figurent au Budget des dépenses comme celui-ci. On est libre de les discuter, mais je ne crois pas que l'on puisse les abroger, les annuler ou les modifier.

M. MUTCH: La seule façon de le modifier, si je comprends bien, est de s'en prendre à la Loi elle-même et de la modifier.

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

M. MUTCH: Notre Comité n'est donc pas plus autorisé à faire cela que n'importe quel particulier.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas.

M. MUTCH: Nous pouvons dire, dans notre sagesse, que nous pensons que quelqu'un doit le modifier, mais c'est tout.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien cela.

M. BEAUDOIN: Il ne reste qu'une chose à faire; c'est de proposer l'adoption des crédits.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Il faut les adopter ou y apporter une modification, oui. Nous nous sommes toujours contentés de les adopter jusqu'ici.

M. REID: Pour vous prouver ma grande largeur d'esprit, je propose l'adoption du crédit.

M. EMMERSON: J'appuie la proposition.

M. JACKMAN: Il doit y avoir une raison à cela.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Nous en adoptons tous les jours à la Chambre des communes.

M. JACKMAN: Cela a été soumis spécialement à notre Comité.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Mais oui. C'est que cela se rattachait en quelque sorte aux chemins de fer Nationaux du Canada. Il s'agit d'une somme versée au Canadien National. Je me rappelle que lorsque M. Dunning présenta cette Loi, on dit:



Cela se rattache au Canadien National et peut en même temps être soumis au Comité.

C'est ainsi que les choses se sont passées.

M. JACKMAN: Il s'agit pour nous de savoir si ce crédit est trop élevé ou pas assez.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que vous puissiez en changer le montant.

M. REID: Cela est prévu par une loi du Parlement.

M. JACKMAN: Ne pouvons-nous pas le reviser ?

L'hon. M. CHEVRIER: Voici: cela figure aux crédits déposés à la Chambre des communes et soumis au Comité des subsides. Ce crédit a été enlevé au Comité des subsides, à la demande de la Chambre, il y a quelques années, et depuis il a toujours été soumis au présent Comité.

M. HAZEN: Adopté.

M. HARKNESS: Vous dites que nous ne pouvons pas en changer le montant. Voilà pourquoi j'ai demandé si c'était une somme globale.

L'hon. M. CHEVRIER: La Loi n'en fixe pas le montant. Cela dépend du transport et du trafic. Les chemins de fer Nationaux font part au gouvernement du volume du trafic, qui est certifié par les vérificateurs, et nous payons.

M. JACKMAN: J'imagine que cela fournit l'occasion aux habitants des provinces Maritimes de demander une augmentation.

M. McCULLOCH: Je propose l'adoption de ce crédit.

M. le VICE-PRÉSIDENT: M. Hazen va probablement appuyer cela.

M. HAZEN: Oui.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Tout le monde d'accord ?

(Adopté).

Le no 378 dit:

Pour solder au besoin, pendant l'année financière 1945-46, la différence (évaluée par la Commission des transports et par elle certifiée au ministre des Transports à la demande de ce dernier) occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les taux normaux (mentionnés à l'article 9 de ladite loi) sur toutes les marchandises transportées en 1945 sous le régime des tarifs approuvés par les compagnies suivantes: Canada & Gulf Terminal Railway.

Il y a là une assez longue liste de compagnies, et le montant est de \$900,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Celui-ci est exactement sur la même base que l'autre, sauf qu'il est versé à d'autres réseaux que le Canadien National.

M. REID: J'en propose l'adoption.

M. McCULLOCH: J'appuie la proposition.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Appuyé par M. McCulloch, M. Reid propose l'adoption de ce crédit. Tout le monde d'accord ?

(Adopté).

Le crédit no 421 se trouve à la page 54: Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Edouard:

Somme requise pour effectuer le paiement au cours de l'année financière 1945-46 à la Canadian National Railway Company (ci-après appelée la "Compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports, que la Compagnie du National pourra de temps à autre soumettre au ministre des Finances et à être appliquée par la Compagnie du National au payement du déficit (certifié par les vérificateurs de la Compagnie du National) résultant de l'exploitation du bac transbordeur et des termini de l'Île du Prince-Edouard au cours de l'année civile 1945.



Le montant prévu est de \$713,000.

M. REID: Je n'ai qu'une question à poser à ce sujet. Je vois dans le Budget un crédit pour la construction d'un brise-glace et d'un bac transbordeur de wagons de chemin de fer, de camions, etc.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Ce sont des immobilisations.

M. REID: Cela sera très utile une fois en service.

M. VAUGHAN: Cela relève du gouvernement. C'est pour remplacer le bac qui a été perdu.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce transbordeur est actuellement en construction. Le crédit a été voté l'an dernier.

M. McCULLOCH: Est-ce que l'ancien bac était assuré par le gouvernement ou par une compagnie privée?

M. VAUGHAN: Nous avons eu de la chance à ce sujet. Ce bateau n'était pas assuré, mais nous avons pensé qu'étant donné qu'il devait prendre l'Atlantique pour se rendre à St-Jean pour y être mis en cale sèche, il valait mieux le faire assurer; nous l'avons donc fait assurer pour \$1,000,000 et nous avons touché le montant.

M. McCULLOCH: Bravo.

M. VAUGHAN: Et nous l'avons remis au gouvernement.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Je crois que vous êtes très modeste en disant que vous avez eu de la chance.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Quelle est votre décision à ce sujet?

M. McCULLOCH: J'en propose l'adoption.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): J'appuie cette proposition.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Vous êtes tous pour?

(Adopté).

A quoi passons-nous maintenant, messieurs?

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Jackman, voulez-vous aller faire un tour à la Baie d'Hudson?

M. JACKMAN: J'aimerais bien y jeter un coup d'œil.

M. McCULLOCH: En route pour Churchill.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Auparavant, je dois vous dire que ces crédits font ordinairement l'objet d'un rapport distinct à la Chambre et y sont adoptés séparément. Ils constituent d'habitude le deuxième rapport du Comité. Proposez-vous que rapport en soit fait à titre de deuxième rapport du Comité?

M. REID: J'en fais la proposition.

(Adopté).

M. le VICE-PRÉSIDENT: Le rapport sera rédigé et soumis de la façon ordinaire.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Jackman, il n'y a qu'une chose que je désire mentionner au sujet du chemin de fer de la Baie d'Hudson. L'année financière de ce réseau ne coïncide pas avec celle du réseau National. Nous possédons tous les renseignements que vous voudrez avoir, je crois. M. MacLachlan, qui est fonctionnaire des chemins de fer Nationaux du Canada et connaît bien le chemin de fer de la Baie d'Hudson, est parti de Du Pas pour témoigner là-dessus. Il sera peut-être difficile de comparer les comptes du National avec ceux du chemin de fer de la Baie d'Hudson, car les comptes de ce dernier sont établis sur la même base que ceux du gouvernement.

M. JACKMAN: L'année financière se termine au 31 mars.

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

M. JACKMAN: C'est peut-être le réseau sur lequel le Canadien National désire une forte circulation.



M. VAUGHAN: Vous comprenez sans doute la méthode selon laquelle le chemin de fer de la Baie d'Hudson est exploité. Il est exploité par les chemins de fer Nationaux du Canada qui font office d'agents du gouvernement. M. MacLachlan est directeur du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

M. JACKMAN: J'avais l'impression qu'il présentait chaque année une grosse facture et que nous devons l'étudier. Certains députés demandent d'en accroître le service et d'ouvrir la route de la Baie d'Hudson. Je crois que quelques-uns d'entre nous doivent en savoir quelque chose à la Chambre des communes.

M. NICHOLSON: Je crois que c'est la première fois que le Major MacLachlan est ici présent depuis que je fais partie du Comité. Je me demande s'il pourrait nous faire un exposé concernant le réseau, avant de continuer.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sache pas que M. MacLachlan soit venu ici pour faire un exposé. Il est venu ici pour discuter les comptes du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Voilà la question qui a été soulevée à la Chambre des communes, et j'ai répondu, je crois, que ces comptes seraient à notre disposition quand le Comité siégerait. Si je l'avais su avant, j'aurais peut-être dit à M. MacLachlan de préparer un exposé sur l'économie générale du réseau, mais si nous devons l'inviter tous les ans, nous pourrions le faire.

M. JACKMAN: S'il vient. Je suppose qu'il pourra venir, sinon le réseau National qui exploite ce chemin de fer, répondra aux questions. Je ne crois pas qu'elles soient très nombreuses ni très difficiles. Ce sont les parties fondamentales que nous voulons, et non pas la quantité de graisse d'essieu employée.

M. REID: Je voudrais entendre un exposé, sinon pendant cette session, du moins pendant la prochaine, car j'ai désiré, chaque année depuis mon arrivée à Ottawa en 1930, excepté pendant les années de guerre, écouter un exposé sur Churchill, et sauf le respect que je dois au député qui a présenté ce projet (et je crois qu'il a bien fait), je n'ai jamais entendu une raison valable pour en motiver l'adoption. Si j'étais député de cette région, je présenterais naturellement ce projet et je voudrais qu'il soit adopté.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Je suis certain que vous n'avez pas bien écouté.

M. MUTCH: Il est six heures moins le quart. Je ne voudrais pas aborder cela maintenant, mais vous pouvez vous procurer ces renseignements.

M. JACKMAN: N'avons-nous pas un bilan et un état d'exploitation?

M. NICHOLSON: Le major MacLachlan est venu de loin. Il est dommage de le faire venir de Du Pas sans lui permettre de dire quelque chose à ce sujet.

M. JACKMAN: Nous attendons tous.

M. REID: Combien de temps cela prendra-t-il? Je veux bien vous écouter toute la journée, demain et dimanche, mais j'espère que vous finirez cela avant six heures.

M. JACKMAN: Avez-vous un état de l'actif et du passif et l'état d'exploitation de l'an dernier?

M. MACLACHLAN: J'ai les recettes et les dépenses de l'année dernière.

M. JACKMAN: Vous n'en avez qu'un seul exemplaire?

L'hon. M. CHEVRIER: La distribution en est prête, et vous pouvez poser des questions.

(Le rapport du ministère des Transports sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson est publié sous le titre d'appendice E).

M. le VICE-PRÉSIDENT: Les membres peuvent poser des questions, monsieur Jackman, et cela sera ensuite consigné au compte rendu.

M. VAUGHAN: Il me semble que toute l'affaire revient à savoir si le gouvernement veut faire exploiter ce réseau ou non. Le fait est qu'il est impossible d'exploiter ces lignes d'une autre façon. On nous a reproché de ne pas envoyer plus de grain à Churchill. Nous n'avons rien à y voir. Le marchand de grain est libre de consigner son grain comme il l'entend. Tant qu'il y aura un minimum de trafic à destination de cet endroit, il y aura forcément une perte.



M. REID: La bombe atomique peut changer la situation.

M. McCULLOCH: Convient-il de discuter cela ici ?

M. VAUGHAN: C'est uniquement une question d'administration.

M. McCULLOCH: Il ne convient pas d'examiner cela ici, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Nous assurons un minimum de service à raison d'un train par semaine et même parfois toutes les deux semaines seulement. Ce sont des trains mixtes. En faisant circuler un train par mois au lieu de toutes les deux semaines, nous économiserions peut-être de l'argent, mais pas beaucoup, car il faut compter avec l'entretien de la voie et des constructions.

M. JACKMAN: Nous avons réussi à en faire soumettre les comptes au Comité, et je crois que les fonctionnaires du Canadien National peuvent nous faire bénéficié de leur avis, comme nous l'avons demandé, sur ce réseau au point de vue des contribuables. Ce réseau est-il nécessaire; et, si l'on tient compte du trafic et des résultats, n'est-il pas dans le même cas que certaines lignes secondaires qu'il faudrait abandonner.

M. BELZILE: Tous les résultats de ses opérations sont ici.

M. JACKMAN: Naturellement.

M. NICHOLSON: Je constate que les recettes commerciales ont grandement diminué, comme l'indique la première page. Peut-on nous donner des explications à ce sujet ?

M. MACLACHLAN: Vous voulez parler de 1944-1945 ?

M. NICHOLSON: Oui.

M. MACLACHLAN: L'année précédente, nous avons transporté beaucoup de matériel pour l'armée américaine. Cela a diminué en 1944-1945 et entraîné une baisse dans les recettes de transport.

M. JACKMAN: Croyez-vous qu'il y aura d'autres diminutions dans cette région ?

M. MACLACHLAN: Oui. Nous avons transporté beaucoup de marchandises à destination de l'étranger, cette année.

M. JACKMAN: Quelles seraient à peu près les recettes d'exploitation d'une année normale ?

M. MACLACHLAN: C'est difficile à dire, car il n'y a pas d'années normales. Nous avons transporté du grain il y a quelques années, mais c'est assez difficile à dire.

M. HAZEN: Quel a été le total de vos recettes d'exploitation au cours des années antérieures à 1940, 1941 et 1942 ? Pouvez-vous donner les chiffres de ces années ?

M. MACLACHLAN: En 1941-1942, nous avons réalisé \$104,985.15; en 1942-1943, \$1,102,161.15.

M. HAZEN: Et en 1940-1941 ?

M. MACLACHLAN: En 1940-1941, \$113,488.74. En 1943-1944, \$647,941.90.

M. JACKMAN: Nous avons cela ici.

M. HAZEN: Vos chiffres se rapportent à 1942-1943 ?

M. MACLACHLAN: C'est indiqué là.

M. JACKMAN: En d'autres termes, \$100,000...

M. MACLACHLAN: ... \$110,000.00 est, semble-t-il, le montant minimum que rapporte le trafic local.

M. REID: Le déficit indiqué ici représente le déficit net d'exploitation du réseau; ce n'est pas comme le déficit qu'accuse parfois le réseau National. Il n'y a pas de dette dont il faut payer l'intérêt ?

M. MACLACHLAN: C'est exact.



M. REID: C'est simplement une affaire d'exploitation.

M. VAUGHAN: Il n'y a pas d'intérêt sur les placements.

M. REID: Il n'y a pas d'intérêt sur le placement de \$33,000,000 ?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Quand ce chemin de fer a-t-il été construit ?

M. MACLACHLAN: Il a été commencé en 1909 et terminé en 1929.

M. JACKMAN: Y a-t-il eu une année où vous avez fait vos frais d'exploitation ?

M. MACLACHLAN: Oui, en 1942-1943.

M. JACKMAN: Quelle est la perte nette d'exploitation de 1929 à date; ou, de chaque année, si vous voulez l'exprimer ainsi ?

M. le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur Jackman, le sténographe ne vous entend pas bien, de même que M. MacLachlan. Je crois que c'est parce que vous vous parlez trop directement l'un à l'autre.

L'hon. M. CHEVRIER: Voulez-vous répéter la question ?

M. JACKMAN: La perte ou le profit net d'exploitation depuis 1929.

M. MACLACHLAN: J'ai ces renseignements. Je ne les ai pas à partir de 1929, mais de 1935 seulement.

1935-1936.....	\$239,702.75	(Déficit)
1936-1937.....	252,854.81	"
1937-1938.....	364,413.77	"
1938-1939.....	285,035.11	"
1939-1940.....	330,382.06	"
1940-1941.....	417,558.50	"
1941-1942.....	459,859.28	"
1942-1943.....	112,120.75	(Surplus)
1943-1944.....	347,872.90	(Déficit)
1944-1945.....	564,940.02	"

Nos dépenses ont considérablement augmenté.

M. JACKMAN: Ces augmentations sont probablement dues en grande partie à la hausse du prix du matériel ?

M. MACLACHLAN: Il a toujours augmenté depuis 1940-1941.

M. JACKMAN: Cette année-ci, il va y avoir une diminution dans le transport lourd à destination de l'étranger, et il n'y a pas de sources de nouveau trafic. Vous aurez une perte d'exploitation en 1945-1946 ?

M. MACLACHLAN: Notre budget prévoit un déficit de \$500,000.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Si vos recettes sont de \$150,000 l'année prochaine, en 1946-1947, quel sera le montant de vos dépenses ? Subiront-elles également une diminution ?

M. MACLACHLAN: C'est difficile à dire; si les prix continuent à augmenter, c'est peu probable.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Pour faire suite à la question de M. Jackman, vous allez perdre cette année presque un peu plus d'un demi-million de dollars ?

M. MACLACHLAN: Il s'agit en ce moment de l'année 1945-1946 ?

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Oui.

M. MACLACHLAN: Nos prévisions budgétaires sont de \$500,000.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): C'est à peu près le montant le plus élevé. L'an dernier, elles étaient de \$564,000. Je vais vous lire les chiffres comparatifs de 1944-1945 et 1945-1946. En 1944-1945, nous avons encaissé \$150,481 pour marchandises. Pour 1945-1946, nous comptons encaisser \$146,600, ce qui est une diminution. Les voyageurs nous ont rapporté \$42,074 en 1944-1945, et sont censés nous rapporter \$40,000 cette année, d'après le budget.



M. JACKMAN: Nous avons le budget de 1944-1945 sous les yeux. Donnez-nous seulement les prévisions de 1945-1946, et nous pourrons peut-être en prendre note.

M. MACLACHLAN: Postes, \$3,600; messageries, \$7,000; télégraphe, \$12,000; ensemble des autres recettes, \$17,000; ce qui donne un total de \$226,200.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Quels sont maintenant vos frais d'exploitation?

M. MACLACHLAN: Entretien de la voie et des constructions pour l'année en cours, \$365,000; entretien du matériel, \$52,300; transport, \$180,100; frais divers, \$15,750; frais généraux, \$26,250; ce qui fait un total de \$639,400. Il y a d'autres dépenses qui entrent en ligne de compte, savoir: location de wagons de marchandises, \$26,300; location de locomotives, \$37,000; location de voitures de voyageurs, \$5,575.

M. REID: En quoi consiste la location de locomotives? Vous n'avez pas de locomotives?

M. MACLACHLAN: Nous n'en possédons pas.

M. VAUGHAN: Le chemin de fer de la Baie d'Hudson ne possède pas de matériel ferroviaire, c'est-à-dire de wagons de marchandises, de locomotives ni de voitures de voyageurs.

M. MACLACHLAN: Location de voitures de voyageurs, \$5,575; location d'installations de chargement, \$26,100; total des locations, \$94,975. Nous avons un crédit de \$11,375 pour les services en commun et de \$112, pour les autres revenus divers, ce qui donne un total de \$11,487.

M. JACKMAN: Et le déficit est d'environ \$500,000?

M. MACLACHLAN: De \$500,000, oui.

M. MUTCH: En avez-vous fini avec cette question?

M. JACKMAN: Oui.

M. MUTCH: Pouvez-vous donner une idée au Comité du nombre de militaires qui ont été transportés au cours de la guerre, dans cette région, et, pendant que vous y êtes, de la quantité de matériel de guerre, si vous avez ces renseignements?

M. MACLACHLAN: Nous n'avons pas accès à ces chiffres, sinon d'une façon indirecte, car ils sont tous secrets et confidentiels; mais le total des wagons qui ont été nécessaires pour l'armée américaine s'élève à quelque 8,500.

M. MUTCH: 8,500 wagons. Il s'agit de wagons de marchandises?

M. MACLACHLAN: En majeure partie. C'est le total.

M. MUTCH: Je soulève cette question parce qu'il s'agit naturellement de la porte de derrière de notre continent. La stratégie alliée a fait une étude sérieuse de la menace d'invasion par le nord, dont le chemin de fer de la Baie d'Hudson constituait l'entrée. Outre les résultats tangibles du réseau, il faut tenir compte de sa très grande contribution à la défense de notre continent au cours des cinq dernières années. Je crois qu'il vaut la peine de remarquer en passant que cette lignes nous a rendu service.

M. NICHOLSON: A ce propos, je crois que si ce chemin de fer n'avait pas été en service, il est fort probable que la partie centrale de notre continent aurait été exposée à une attaque ennemie pendant la guerre.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): N'engageons pas de discussion sur la valeur du réseau. Tenons-nous en aux prévisions budgétaires. Quelqu'un a commencé à discuter la question de savoir si cette ligne a ou non sa raison d'être, mais nous n'avons pas besoin d'entamer de débat à ce sujet.

M. NICHOLSON: Si l'on considère uniquement le déficit de \$500,000 par année, on pourrait croire qu'il n'a aucune valeur.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Ne prenez pas les membres du Comité pour des gens sans intelligence.



M. MOORE: Il y a cinquante ans, nous aurions pu en dire autant au sujet du National ou du Pacifique.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Il est près de six heures. Aurons-nous une autre séance sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson?

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Non. Finissons-en.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Je me demande si c'est possible. Tant mieux si nous le pouvons.

M. HARKNESS: Je crois que nous devrions ajourner.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Désirez-vous y revenir, monsieur Jackman, ou pouvons-nous en finir cet après-midi?

M. JACKMAN: Je vais tâcher d'en finir, si le Comité le désire, mais j'ai beaucoup de questions à poser.

M. VAUGHAN: Nous partons ce soir; par conséquent, si vous avez des questions à poser aux fonctionnaires des chemins de fer Nationaux, nous essayerons d'y répondre le mieux possible pendant que nous sommes ici.

M. JACKMAN: Il semble que je suis loin d'être le seul que cela intéresse.

M. MOORE: Je veux demander au président s'il pense qu'à l'avenir, y compris les deux ou trois mois pendant lesquels les fonctionnaires disent que l'on peut exploiter avec succès le chemin de fer de la Baie d'Hudson, il sera possible de faire passer suffisamment de produits par le port de Churchill pour permettre à ce chemin de fer de payer ses propres frais.

M. VAUGHAN: Il n'est pas difficile de répondre à cette question. S'il y a assez de trafic, nous pouvons certainement le faire rapporter. Le réseau lui-même peut être exploité toute l'année sans trop de difficulté; mais, comme vous le savez, le port de Churchill n'est ouvert que pendant trois ou quatre mois de l'année.

M. MOORE: C'est précisément ce que j'ai demandé: est-il possible de permettre au chemin de fer de payer ses frais d'une année si le port n'est ouvert que trois mois?

M. VAUGHAN: J'en doute. Cela dépendra uniquement du volume de trafic qu'il y aura. Il y a lieu de se demander si une entreprise peut payer ses frais en ne fonctionnant que trois mois?

M. JACKMAN: Vous ne connaissez aucun autre réseau au monde qui a pu réaliser des bénéfices pendant trois mois d'exploitation, justement parce que vous êtes immobilisé au point de départ et que vous ne pouvez faire circuler les produits, sauf pendant trois mois.

M. BELZILE: Est-il possible d'avoir du trafic à destination du pays?

M. VAUGHAN: Il n'y a eu que peu de trafic à destination du pays, mais le fait est qu'il n'y a jamais eu beaucoup de trafic à destination ou en provenance du port de Churchill. A qui la faute, je l'ignore. Je ne suis pas en mesure de le dire. Il n'y a pas de doute que cette ligne a eu une grande valeur du point de vue stratégique.

M. JACKMAN: Est-ce que les coopératives de l'Ouest, le syndicat du blé, ont quelque chose à voir dans la destination ou l'expédition du grain, ou est-ce que cela relève du gouvernement?

M. VAUGHAN: Les syndicats du blé ont beaucoup à voir dans l'expédition du grain.

M. JACKMAN: Ceux des provinces des Prairies se chargent d'expédier leur grain comme ils l'entendent.

M. VAUGHAN: En effet.

M. JACKMAN: En expédient-ils beaucoup sur la présente ligne? Il semble évident que non. Est-ce un fait?

M. VAUGHAN: Monsieur MacLachlan, avez-vous un rapport à ce sujet?

M. MACLACHLAN: J'ai la quantité de grain transporté chaque année.



L'hon. M. CHEVRIER: J'ai déposé ces renseignements lors de la discussion de la résolution à la Chambre. Cela figure déjà aux Débats.

M. MUTCH: C'est au compte rendu. A quoi bon y envoyer le grain, si l'on ne peut avoir de navires.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. MUTCH: Il y a une divergence d'opinions, une honnête divergence d'opinions, je l'espère, sur la raison pour laquelle il est parfois impossible d'obtenir des navires. Il y a certes une divergence d'opinions sur le temps que l'on peut laisser le port ouvert.

L'hon. M. CHEVRIER: D'ici à mars l'an prochain, nous ne pouvons pas avoir de navires. Cela est sans contredit. En outre, il n'y a pas de trafic à destination du pays. S'il y a du grain à expédier, il n'y a rien à faire venir; et les navires ne veulent pas y aller à moins d'être chargés aller et retour.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Si vous aviez des navires, ils ne pourraient pas y entrer tout de suite.

M. VAUGHAN: On ne peut se baser sur les 6 dernières années, car il était impossible d'obtenir des navires pour expédier le grain qui se trouvait dans les élévateurs.

M. JACKMAN: La situation n'était guère meilleure auparavant. De fait, elle était un tout petit peu plus mauvaise avant la guerre.

M. BEAUDOIN: Il y avait peut-être certains facteurs à cette époque.

M. JACKMAN: Il y en a toujours.

M. BEAUDOIN: Je croyais que ce chemin de fer avait été terminé en 1929.

M. NICHOLSON: Juste au début de la crise.

M. BEAUDOIN: Et qu'il avait traversé cette période.

M. VAUGHAN: Il me semble que le trafic qui s'y développera, dépendra uniquement de la mesure dans laquelle les commerçants de grain se serviront du port.

M. NICHOLSON: Je crois qu'il y a eu une discussion assez approfondie sur le rapport du chemin de fer de la Baie d'Hudson à la Chambre, et, à moins que les membres du Comité n'aient quelque chose de pressant, nous devrions adopter ce rapport.

M. JACKMAN: Monsieur MacLachlan, il n'y a pas de diminutions sensibles à prévoir dans les frais d'exploitation, selon vous? L'entretien de la voie et des constructions doit s'effectuer, et cela coûtera près de \$400,000?

M. MACLACHLAN: Cela augmente au lieu de diminuer, parce que les constructions datent de 1926 et 1927 et en arrivent au point où il faudra plus de réparations.

M. JACKMAN: Les frais de transport dépendent dans une assez grande mesure du volume?

M. MACLACHLAN: Le prix du charbon et de toutes les autres choses de ce genre a énormément augmenté et continuera probablement à le faire, autant que nous le sachions.

M. JACKMAN: Si les trains ne circulent pas, vos frais de transport diminuent. Voilà une autre considération importante à ce sujet.

M. MACLACHLAN: Sauf qu'il y a une certaine partie des frais de transport qui ne varie pas. Quel que soit le nombre de trains en service, il faut entretenir les terminis.

M. JACKMAN: Qui en fait les fonds?

M. MACLACHLAN: Le gouvernement fédéral.

M. JACKMAN: Et l'élévateur de tête de ligne appartient également au gouvernement?



M. MACLACHLAN: Il est exploité par le Conseil des ports nationaux.

M. JACKMAN: Y a-t-il d'autres immobilisations relatives au chemin de fer de la Baie d'Hudson, à part les élévateurs, qui sont payés par le gouvernement et ne figurent pas dans les comptes du réseau ?

M. MACLACHLAN: L'élévateur n'y figure pas.

L'hon. M. CHEVRIER: Il est exploité par le Conseil des ports nationaux.

M. JACKMAN: Y a-t-il d'autres installations nécessaires à l'exploitation sous forme d'immobilisations, qui appartiennent au gouvernement, mais qui ne sont pas sous la direction du réseau ? Le réseau est sous votre direction; les élévateurs sous celle du Conseil des ports nationaux. Et les docks ?

M. MACLACHLAN: Il y a aussi le bateau du port.

M. JACKMAN: Y a-t-il autre chose ?

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a un certain nombre d'installations.

M. JACKMAN: Sont-elles importantes ?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, je les ai énumérées l'autre soir pendant la discussion.

M. NICHOLSON: Où en est actuellement le service de restaurant ?

M. MACLACHLAN: Vous voulez dire les wagons-réfectoires et les restaurants. Nous avons actuellement un déficit à ce sujet, car il ne nous est pas permis de faire payer les repas plus cher qu'avant la guerre. Il en résulte que le compte d'alimentation de nos propres employés accuse un léger déficit, et à certains endroits, comme Churchill, nous servons également le public, parce qu'il n'y a personne pour le faire.

M. JACKMAN: J'imagine que nous allons bientôt ajourner. Je ne retiendrai pas le Comité là-dessus. J'espère qu'à la prochaine séance M. Vaughan sera en mesure de nous dire comment le présent Comité peut rendre le plus de services, non seulement dans son rapport au Parlement en sa qualité de propriétaire, mais aussi aux fonctionnaires du réseau. A ce que je vois en ce moment, notre Comité ne peut réellement étudier les questions importantes qui lui sont soumises dans le peu de temps dont il dispose. Je voudrais que nous analysions nos propres travaux et que nous cherchions si l'ordre de renvoi de la Chambre et peut-être la constitution du Comité doivent subir certains changements. Avec la permission du Comité, je signale à M. Vaughan que nous lui serons très obligés des recommandations qu'il voudra bien nous faire à la prochaine séance.

L'hon. M. CHEVRIER: Le Comité est libre de prendre tout le temps qu'il lui plaira pour analyser les divers rapports qui lui ont été soumis, mais mes adjoints me disent que cela a pris deux ou trois jours les années précédentes, car le comité peut effectuer ce travail dans ce délai. Toutefois, si le Comité désire prendre une semaine, je ne crois pas que les fonctionnaires du réseau National ou le président s'y opposent. Ils sont aux ordres du Comité.

M. JACKMAN: Je fais simplement remarquer qu'il s'agit d'une question très importante, et je me demande si nous faisons œuvre utile à ce sujet. Je crois que ces tergiversations sur les rapports que nous avons à faire (je ne dirai pas que nous les expédions, car nous sommes libres de prendre le temps que nous voulons) ne nous sont pas aussi utiles qu'elles pourraient l'être. Je crois que la situation mérite plus de considération. Je ne suis pas certain que l'on puisse y remédier, mais j'ai l'impression de perdre mon temps.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne croyez-vous pas que cela pourrait être discuté lorsque l'on présentera la motion instituant le Comité ?

M. JACKMAN: La Chambre est un organisme très conventionnel. Je crois que M. Vaughan aura des recommandations à nous faire.

L'hon. M. CHEVRIER: A mon avis, nous devons nous en tenir à l'ordre de renvoi de la Chambre des Communes.



M. JACKMAN: Oui, mais je veux dire que si nous avons des recommandations à lui faire, la Chambre modifiera peut-être l'ordre de renvoi.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis sûr que si M. Vaughan a des recommandations à faire, il se fera un plaisir de les transmettre au président ou au Ministre.

M. JACKMAN: Je ne lui demande pas de le faire tout de suite.

M. VAUGHAN: Vous voulez que nous étudions la chose d'ici à la prochaine réunion du Comité en mars.

M. JACKMAN: Oui.

M. MUTCH: Si cela est entendu, je propose l'ajournement.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Avant d'ajourner, nous avons dit ce matin que nous nous réunirions peut-être mardi pour étudier les Lignes aériennes. Depuis, le Ministre m'a donné à entendre que l'on avait pris des mesures provisoires pour faire venir M. Symington ce jour-là. C'est-à-dire qu'il sera à notre disposition si c'est la date que nous fixons. Allons-nous ajourner jusqu'à mardi à 11 heures pour aborder le rapport des L.A.T.?

M. JACKMAN: Quelle que soit la date que nous choisissons, cela va déranger.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout ce que nous faisons dérange quelque chose.

M. JACKMAN: C'est un mauvais moment, mais il n'est pas plus mauvais qu'un autre.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous en sommes tous là.

M. le VICE-PRÉSIDENT: Mardi matin à 11 heures.

A 6 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mardi 30 octobre 1945, à 11 h. du matin.



## APPENDICE "A"

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

## RECETTES NETTES D'EXPLOITATION PAR RÉGION, ETC. — ANNÉE 1944

	Recettes	Dépenses	Net
Lignes au Canada			
Région de l'Atlantique.....	\$ 52,268,828	\$ 49,670,625	\$ 2,598,203
Région centrale.....	186,441,170	130,176,727	56,264,443
Région de l'Ouest.....	136,076,849	85,701,640	50,375,208
Frais communs, comme dépréciation, administration générale et réserves.....		41,393,275	41,393,275
Messageries, non compris les recettes du réseau mentionnées plus haut.....	9,800,894	9,763,916	36,978
Service des télégraphes commerciaux.....	6,998,161	6,629,431	368,730
Total.....	391,585,902	323,335,614	68,250,288
Lignes aux Etats-Unis.....	49,561,608	39,211,429	10,350,179
Réseau.....	\$441,147,510	\$362,547,043	\$ 78,600,467

## APPENDICE "B"

## BUDGET D'IMMOBILISATION POUR LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE — ANNÉE 1945

	Québec	N.-B.	N.-E.	I. P.-E.	Gén.	TOTAL
Rails et boulons neufs — diverses sections.....	\$ 528	\$ 43,431	\$ 986			\$ 41,917
Repose au moyen de rails partiellement usés ou usagés — diverses sections.....	27,399	9,907	7,855	4,915		50,076
Repose au moyen de rails partiellement usés ou usagés — voies de dédoublement et de triage, et voies publiques d'évitement.....					13,931	13,931
Sellettes.....					28,020	28,020
Ancres.....					77,920	77,920
Ballast en pierre et en gravier lavé et tamisé.....	86,000	113,990	53,540			253,530
Ballast en scorie.....			20,400			20,400
Agrandissement de déblais et de remblais.....	5,000	20,000				25,000
Enrochement.....	50,000					50,000
Drains en tuile et autres drainages.....	15,025					15,025
Amélioration de la voie — Bathurst		525				525
Clôtures de l'emprise et protection contre les animaux, y compris plantage d'arbres et de haies tenant lieu de clôtures.....		10,565				10,565
Autres matériaux pour la voie, voies de triage et voies publiques d'évitement.....	15,180	36,175	8,300			59,655
Voies de dédoublement.....		930			5,490	6,420
Voies commerciales et industrielles..					35,000	35,000
Machines et petits outils pour la chaussée.....		14,500	1,060		112,934	128,494
Accessoires divers pour la chaussée..		3,300				3,300
Nouveaux ponts en acier ou remplacement par des ponts en béton ou en acier.....	14,300	7,575	25,230	54		47,159
Ponceaux.....		3,500				3,500
Nouveaux ponts et estacades en bois, y compris remplacements.....	1,160	58,380	3,300			62,840
Amélioration des ponts.....		1,000	370		511	1,881
Protection des passages à niveau....					10,000	10,000
Stations et abris — construction et remplacement.....	18,560		2,430			20,990
Stations et abris — améliorations....	6,870	605	6,000			13,475
Hangars à marchandises — améliorations.....			2,900			2,900
Logements de sections.....	5,509	1,375				6,684



	Québec	N.-B.	N.-E.	I. P.-E.	Gén.	TOTAL
Quais.....	685	3,880	1,288	1,008		4,285
Constructions — érection et remplacements.....		44,400				44,400
Services de messageries.....		4,905	6,076			10,981
Postes d'alimentation d'eau.....		2,541	700			1,841
Postes à combustible.....			3,000	4,500		7,500
Plaques tournantes.....		5,440				5,440
Fosses à escarbilles.....			4,150			4,150
Remises à locomotives et ateliers.....		12,500	9,750			22,250
Constructions pour locomotives et wagons.....		32,416				32,416
Signaux automatiques et enclenchements.....		20,005	19,246			39,251
Machines et outillage d'atelier.....		47,816	900	5,760	34,000	88,476
Achat de terrain.....					3,000	3,000
Réserve pour parachèvement des projets de 1944.....		60,722	900		97,763	159,385
Fonds éventuel général.....					90,000	90,000
Réserve pour remboursements.....					170,000	170,000
Magasins, édifices régionaux et outillage.....		2,250				2,250
	\$ 245,160	\$ 557,551	\$ 173,833	\$ 16,237	\$ 338,569	\$ 1,331,350

## APPENDICE "C"

## ÉTAT DES REVENUS — ANNÉES 1929-1944

*Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.*

	16 années jusqu'au 31 décembre 1945
<b>RECETTES D'EXPLOITATION</b>	
Fret.....	\$ 52,307,957 75
Passagers.....	12,303,361 15
Subventions.....	3,273,096 47
Autres recettes.....	934,960 44
Affrètement.....	2,095,510 95
Total.....	\$ 70,914,886 76
<b>FRAIS D'EXPLOITATION</b>	
Voyages complets.....	58,993,309 90
Frais de désarmement.....	49,986 74
Traitements et salaires.....	1,737,932 37
Loyers, impôts et assurance.....	144,385 52
Frais de déplacement.....	74,611 93
Impression et papeterie.....	35,427 37
Publicité.....	580,326 88
Port, câblogrammes et télégrammes.....	90,557 26
Fournitures et frais de bureau.....	294,475 81
Pensions.....	84,774 53
Divers.....	46,249 92
Frais d'inauguration.....	113,647 06
Intérêt et change.....	105,941 34
Total des dépenses.....	\$ 62,351,626 63
Bénéfice ou déficit d'exploitation.....	\$ 8,563,260 13
Service de la dette due au public.....	6,958,611 12
Change sur la monnaie américaine.....	275,733 34
Autre intérêt dû au public.....	505,411 15
Amortissement de l'escompte.....	77,362 00
Surplus ou déficit.....	\$ 746,142 52
<b>AUTRES FRAIS</b>	
Amortissement de l'escompte.....	
Intérêt dû au gouvernement.....	4,190,615 86
Dépréciation des navires.....	4,625,588 17
Déficit net.....	\$ 8,070,061 51



## APPENDICE "D"

Pour la gouverne du Comité:

Voici comment procèdent les chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui concerne la dépréciation de ses propriétés:

*Matériel*

Avant 1940, la coutume était de débiter aux frais d'exploitation les pertes sur le matériel détruit ou hors de service au moment de la réforme des diverses unités. En 1940, prévoyant que les réformes seraient vraisemblablement réduites au minimum par suite de la guerre et désirant que les comptes de chaque année contiennent leur part proportionnelle de frais de réforme de matériel, indépendamment de la date de mise au rancart, le réseau adopta la comptabilité de dépréciation pour le matériel roulant et le matériel flottant de ses lignes au Canada, à compter du 1er janvier 1940. Comme des mesures semblables étaient en vigueur depuis quelque temps sur ses lignes aux États-Unis, en vertu des règlements de comptabilité régissant les chemins de fer américains, les dispositions prises en 1940 eurent pour effet de mettre la comptabilité des réformes de matériel de tout le réseau en harmonie avec la méthode régulière adoptée par les chemins de fer américains.

Les taux de dépréciation établis en 1940 furent fixés au minimum dans l'intention de les reviser et de les rectifier au besoin à la lumière de l'expérience. On constata bientôt que la forte demande du trafic de guerre suscitait une rapide accélération de la dépréciation, et la réserve pour dépréciation fut augmentée en conséquence. On y arriva en établissant le rapport entre les frais de dépréciation prélevés en 1940 (année de base) et le trafic de la même année et en adaptant ce rapport au trafic de chacune des années de 1941 à 1944. Voici, d'après cette méthode, les frais de dépréciation sous forme de pourcentage des immobilisations dans le matériel pour le réseau:

1940	1941	1942	1943	1944
2.64	3.12	3.85	4.31	4.16

Vu que l'usure du matériel ne sera pas aussi prononcée dans l'après-guerre, il a été décidé qu'à compter du 1er janvier 1945, le réseau National constituerait une réserve pour dépréciation en appliquant au total de ses immobilisations dans le matériel des lignes au Canada la moyenne des taux de dépréciation des chemins de fer de première classe aux États-Unis, et un taux de 3½ p. 100 sur les immobilisations fut adopté en conséquence.

Le mode de procéder lors de la réforme du matériel consiste à débiter à la réserve pour dépréciation la perte sur les unités en cause que représente leur valeur dans le compte d'immobilisation moins le produit de la récupération. Aux États-Unis, où la comptabilité de dépréciation s'applique depuis plusieurs années et où il existe des réserves considérables, il est peu probable que ce débit de la perte complète à la réserve entraîne une diminution sensible dans la réserve par rapport aux immobilisations sur lesquelles elle porte. Evidemment, dans le cas des lignes au Canada du réseau National, où la comptabilité de dépréciation n'existe que depuis peu, le débit à la réserve des grosses sommes qui se sont accumulées dans le passé (avant 1940) en matière de dépréciation, pourrait avoir un effet grave sur la réserve constituée pour parer à la dépréciation qui a eu lieu par



la suite. Il est donc proposé pour 1945 et les années suivantes de porter dans les comptes comme perte d'immobilisation la partie des pertes sur réformes de matériel applicable à la période antérieure au 1er janvier 1940 et de la débiter à la Part de propriétaire (équivalant à un débit au compte des profits et pertes dans les livres des compagnies ordinaires), et les pertes subies par la suite seront débitées à la réserve pour dépréciation. Cette méthode est tout à fait conforme au procédé suivi par les chemins de fer des États-Unis lors de leur adoption de la comptabilité de dépréciation, c'est-à-dire que la proportion des pertes applicable à la période antérieure à la date de mise en vigueur de cette comptabilité fut débitée au compte des profits et pertes et le reste à la réserve.

### *Propriétés immobilières*

En vertu des règlements de comptabilité qui régissent les chemins de fer des États-Unis, la comptabilité de dépréciation s'applique à certaines catégories de propriétés immobilières depuis le 1er janvier 1943. Ces catégories comprennent édifices, gares, ateliers, ponts, etc., mais non la charpente de la voie (rails, boulons, traverses, ballast), dont les pertes de réforme sont débitées aux comptes correspondants dans les frais d'exploitation. Avant 1943, les chemins de fer américains étaient en général vigoureusement opposés à la comptabilité de dépréciation pour les propriétés immobilières, mais la forte augmentation de l'impôt sur les revenus des compagnies et les surplus de bénéfices du temps de guerre les fit changer d'attitude. Les lignes du réseau National aux États-Unis ont adopté ce genre de comptabilité, mais le reste du réseau s'en tient toujours à la comptabilité de retrait que pratiquaient les chemins de fer américains avant le 1er janvier 1943. D'après la comptabilité de retrait, les pertes sur les unités réformées sont débitées aux frais d'exploitation au moment du retrait définitif. La décision de ne pas adopter la comptabilité de dépréciation pour les propriétés immobilières des lignes du réseau National au Canada repose sur le fait que cette mesure constituait une dérogation importante à un procédé consacré par le temps et sur l'idée qu'il convenait de voir les résultats obtenus par les chemins de fer américains pour étudier la question plus à fond. On a également tenu compte de l'énorme somme de travail que la compilation des données nécessaires à l'adoption de ce système imposerait au personnel technique, et l'on a jugé à propos de ne pas l'entreprendre par suite des nombreuses occupations des employés des chemins de fer pendant la guerre.

Nous attirons l'attention sur la réserve de \$34,000,000 constituée dans les comptes depuis 1940 pour l'entretien des propriétés immobilières et du matériel qu'il a fallu remettre à plus tard à cause de la rareté de la main-d'œuvre et des matériaux. Cette somme comporte une réserve pour les pertes payables à même les frais d'exploitation et concernant les propriétés immobilières dont la réforme a dû être retardée par suite de la guerre.



## APPENDICE "E"

 MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
 CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

*Etat des revenus des années financières 1944-45 et 1943-1944*

	Année financière 1944-45	Année financière 1943-1944
<b>RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Marchandises.....	\$ 150,481 22	\$ 459,895 30
Voyageurs.....	42,074 39	110,045 23
Postes.....	3,654 22	5,204 96
Messageries.....	6,601 50	15,271 32
Télégraphes.....	21,704 54	27,066 42
Toutes les autres.....	21,713 25	30,458 67
<b>Total des recettes d'exploitation.....</b>	<b>\$ 246,229 12</b>	<b>\$ 647,941 90</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 396,331 54	\$ 371,855 57
Entretien du matériel.....	52,984 96	69,455 52
Transport.....	216,307 65	329,546 91
Exploitations diverses.....	18,943 53	4,958 56
Généraux.....	26,580 54	28,463 37
<b>Total des frais d'exploitation.....</b>	<b>\$ 711,148 22</b>	<b>\$ 804,279 93</b>
<b>Recettes nettes d'exploitation.....</b>	<b>\$ 464,919 10</b>	<b>\$ 156,338 03</b>
Impôts.....	\$ 3,684 38	\$ 3,010 42
<b>Revenu d'exploitation.....</b>	<b>\$ 468,603 48</b>	<b>\$ 159,348 45</b>
<b>Locations de matériel</b>		
Location de wagons de marchandises — débit.....	\$ 31,058 97	\$ 67,350 73
Location de locomotives.....	43,965 25	77,825 04
Location de wagons de voyageurs.....	4,807 86	15,822 73
Location de matériel de service.....	28,178 38	39,736 26
<b>Total des locations de matériel.....</b>	<b>\$ 108,010 46</b>	<b>\$ 200,734 76</b>
Location de propriétés exploitées en commun — crédit.....	\$ 11,510 00	\$ 12,010 00
Locations diverses — crédit.....	163 92	200 31
	\$ 11,673 92	\$ 12,210 31
<b>Déficit net.....</b>	<b>\$ 564,940 02</b>	<b>\$ 347,872 90</b>

## CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

## RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

	Année financière 1944-45	Année financière 1943-1944
<b>RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Marchandises.....	\$ 150,481 22	\$ 459,895 30
Voyageurs.....	42,074 39	110,045 23
Bagages.....	447 94	624 12
Wagons-lits.....	3,081 35	6,749 70
Postes.....	3,654 22	5,204 96
Messageries.....	6,601 50	15,271 32
Autres trains de voyageurs.....	283 69	293 32
Lait.....	206 16	641 61
Aiguillage.....	600 60	4,000 00
Wagons-restaurants et buffets.....	1,238 90	1,172 22
Restaurants.....	11,019 95	.....
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	688 58	673 33
Emmagasinage — marchandises.....	25 14	70 05
Surestarie.....	131 16	3,743 06
Télégraphes.....	21,704 54	27,066 42
Energie.....	541 63	7,561 00
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	2,319 76	4,193 97
Divers.....	1,128 39	736 29
<b>Total des recettes d'exploitation.....</b>	<b>\$ 246,229 12</b>	<b>\$ 647,941 90</b>



## CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

## FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

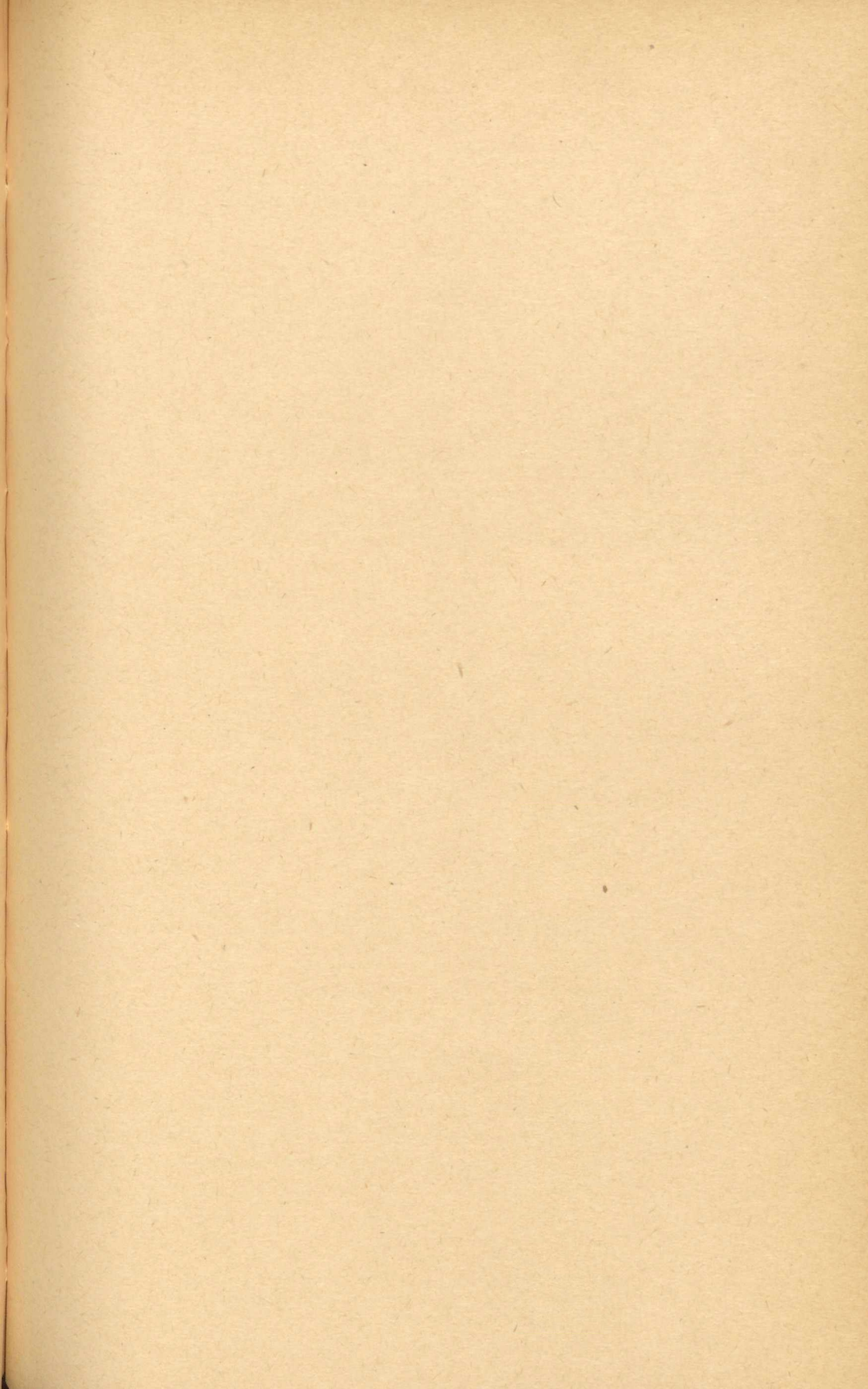
	Année financière 1944-1945	Année financière 1943-1944
<b>FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER</b>		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 396,331 54	\$ 371,855 57
Entretien du matériel.....	52,984 96	69,455 52
Transport.....	216,307 65	329,546 91
Divers.....	18,943 53	4,958 56
Généraux.....	26,580 54	28,463 37
<b>Total des frais d'exploitation.....</b>	<b>\$ 711,148 22</b>	<b>\$ 804,279 93</b>
Recettes nettes.....	\$ 464,919 10	\$ 156,338 03
<i>Entretien de la voie et des constructions</i>		
Surintendance.....	\$ 30,057 24	\$ 32,117 52
Entretien de l'infrastructure.....	69,356 05	56,721 40
Ponts, estacades et ponceaux.....	13,361 22	6,588 73
Traverses.....	39,173 69	21,127 54
Rails.....	28 69	69 69
Autres matériaux pour la voie.....	1,180 31	1,613 62
Ballast.....	24,274 69	35,098 82
Pose de la voie et revêtement.....	156,616 83	151,192 01
Clôtures, protection contre la neige et signaux.....	151 46	70 59
Stations et bureaux.....	9,253 18	6,257 64
Edifices sur l'emprise.....	2,843 56	1,842 59
Postes d'alimentation d'eau.....	5,193 24	2,349 99
Postes à combustible.....	1,207 89	73 42
Ateliers et remises à locomotives.....	1,195 72	1,462 53
Lignes des téléphones et télégraphes.....	7,855 60	7,233 72
Machines pour la chaussée.....	2,995 41	9,859 49
Petits outils et accessoires.....	13,048 56	14,721 17
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	19,925 48	17,033 13
Assurance.....	2,987 50	10,500 15
Impression et papeterie.....		87 95
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, débit.....	1,087 58	1,460 14
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, crédit.....	5,462 36	6,010 00
Services de protection.....		383 73
<b>Total.....</b>	<b>\$ 396,331 54</b>	<b>\$ 371,855 57</b>
<i>Entretien du matériel</i>		
Surintendance.....	\$ 3,991 81	\$ 3,781 82
Machines d'atelier — réparations.....	1,365 61	3,871 06
Machines d'usines génératrices — réparations.....	16 78	2,098 74
Locomotives à vapeur — réparations.....	30,048 41	38,060 35
Wagons à marchandises — réparations.....	1,126 69	2,724 47
Voitures de voyageurs — réparations.....	8,790 41	3,067 53
Matériel de service — réparations.....	5,152 97	7,714 89
Assurances.....	943 42	3,355 54
Autres frais.....	1,548 86	4,781 12
<b>Total.....</b>	<b>\$ 52,984 96</b>	<b>\$ 69,455 52</b>



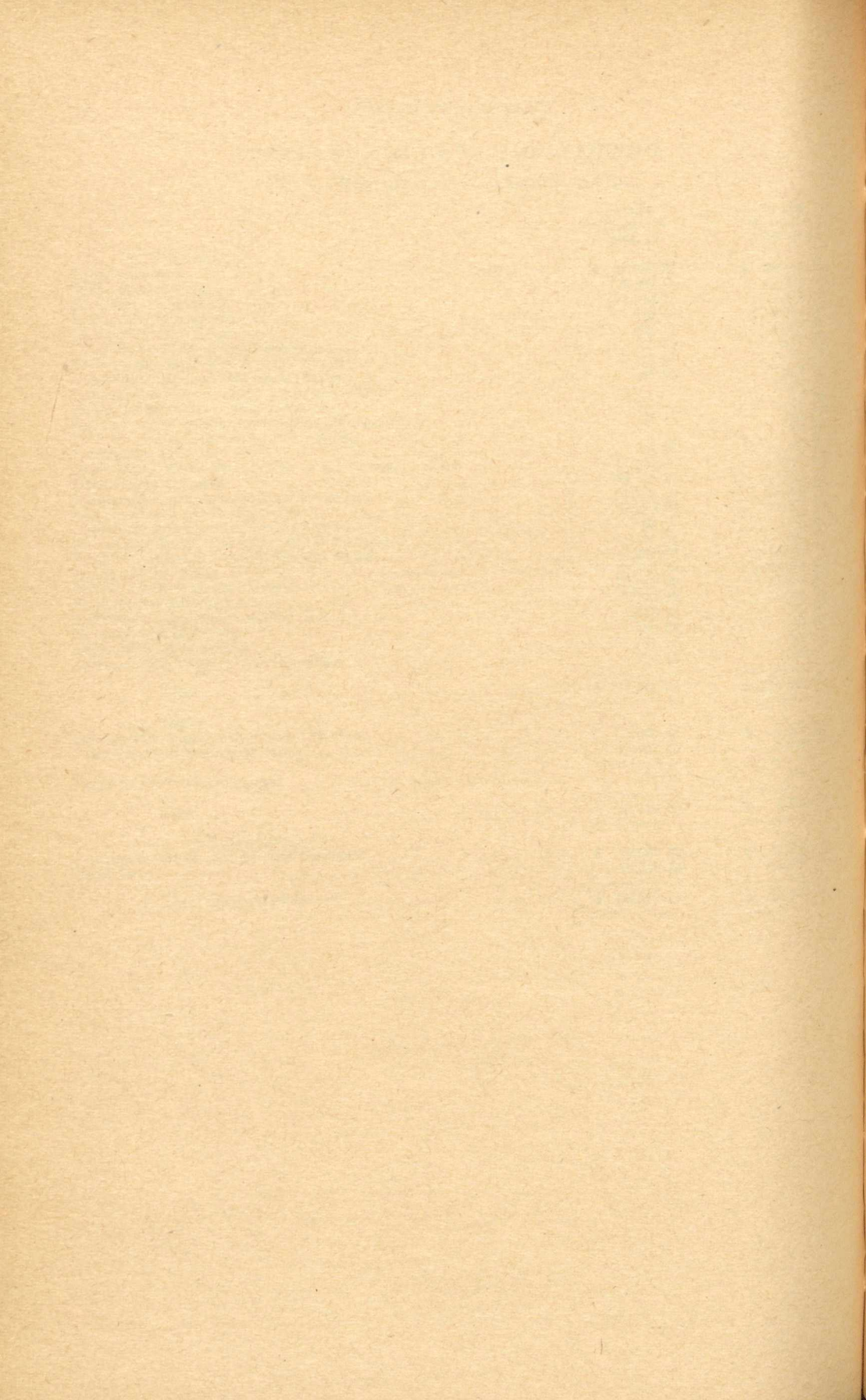
CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON  
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

	Année financière 1944-45	Année financière 1943-1944
<i>Transport</i>		
Surintendance.....	\$ 22,037 03	\$ 20,461 56
Ordonnance des trains.....	4,408 60	12,721 85
Personnel des stations.....	19,992 77	27,975 57
Fournitures et frais des stations.....	7,216 48	8,774 65
Chefs et commis de gares.....	238 77	4,174 85
Conducteurs et serre-freins des gares.....	55 83	4,718 89
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	15 63	96 24
Conducteurs de locomotives des gares.....	44 50	3,382 78
Combustible pour locomotives de manoeuvre.....	.....	7,257 47
Eau pour locomotives de manoeuvre.....	.....	81 74
Autres fournitures pour locomotives de manoeuvre.....	33 41	261 90
Frais de remises à locomotives — gares.....	.....	795 85
Fournitures et frais de gares.....	31 06	130 02
Exploitation en commun des gares et terminus — débit.....	11,627 48	12,867 63
Mécanicien des trains.....	16,769 17	26,814 92
Combustible pour locomotives des trains.....	51,278 43	90,065 00
Eau pour locomotives des trains.....	28,170 99	30,371 13
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	81 57	196 65
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	44 54	197 56
Frais de remises à locomotives des trains.....	8,411 73	13,023 42
Employés des trains.....	23,388 24	34,912 60
Fournitures et frais des trains.....	20,234 99	26,994 89
Exploitation des wagons-lits.....	1,179 78	1,232 03
Exploitation des ponts mobiles.....	116 36	83 37
Impression et papeterie.....	683 95	797 06
Déblayage des accidents.....	31 27	781 27
Pertes et dommages — marchandises.....	304 15	376 51
Total.....	\$ 216,307 65	\$ 329,546 91
<i>Divers</i>		
Service des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 1,863 89	\$ 1,906 10
Restaurants et wagons-réfectoires.....	16,402 45	2,224 16
Vente de production d'énergie.....	677 19	828 30
Total.....	\$ 18,943 53	\$ 4,958 56
<i>Frais généraux</i>		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 12,000 00	\$ 12,766 00
Pensions.....	14,580 54	15,697 37
Total des frais généraux.....	\$ 26,580 54	\$ 28,463 37



















SESSION DE 1945  
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE  
LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

---

PORCÈS VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule no 4

---

SÉANCE DU MARDI 30 OCTOBRE 1945

---

TÉMOINS:

M. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président des Lignes aériennes Trans-Canada;  
M. W. F. English, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada;  
M. T. H. Cooper, contrôleur des Lignes aériennes Trans-Canada.

OTTAWA  
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.P.H.,  
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
1946



## ERRATUM

Par mégarde, dans les fascicules antérieurs des Procès-verbaux et Témoignages, M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada, a été désigné comme contrôleur des Chemins de fer Nationaux du Canada.



ORDRE DE RENVOI

Le LUNDI, 29 octobre 1945

*Ordonné:* Que le bill ci-dessous soit transmis audit Comité:—

Bill no 21—Loi modifiant la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada, 1937.

*Copie certifiée conforme*

*Le Greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE







## PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI, 30 octobre 1945

CHAMBRE 429

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. Murray Clark.

*Sont présents:* MM. Clark, Beaudoin, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Mutch, Nicholson, Reid, Shaw.

L'honorable C. D. Howe, ministre de la Reconstruction, est aussi présent et prend part aux délibérations.

*Sont aussi présents:* Les hauts fonctionnaires suivants des Lignes aériennes Trans-Canada: M. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président; M. W. F. English, vice-président; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. S. Thompson, directeur des relations publiques.

*Vérificateurs:* MM. O. A. Matthews et F. M. Stone, de la maison George A. Touche & Co.

Les fonctionnaires suivants du ministère des Transports: M. C. P. Edwards, O.B.E., sous-ministre; M. R. H. Lang et M. A. B. Hopper.

Le Comité étudie le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1944. M. H. J. Symington, président, est appelé et présente le rapport. Il s'ensuit un interrogatoire de M. Symington.

La discussion du rapport est remise à la séance suivante.

A 1 h. 55 la séance est suspendue jusqu'à quatre heures de l'après-midi.

---

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de M. S. Murray Clark.

*Sont présents:* MM. Clark, Beaudoin, Emmerson, Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Mutch, Nicholson, Reid, Shaw.

L'honorable M. C. D. Howe, ministre de la Reconstruction, est aussi présent et prend part aux délibérations.

*Sont aussi présents:* Les hauts fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada et les fonctionnaires du ministère des Transports dont les noms figurent au procès-verbal de la séance du matin, et M. G. Herring, du ministère des Postes.

M. Symington, assisté de MM. English et Cooper, est de nouveau entendu.

Sur la proposition de M. Reid, ledit rapport est adopté à l'unanimité.

Le Comité s'ajourne à six heures du soir pour se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi le mercredi 31 octobre 1945.

*Le secrétaire du Comité,*

ANTOINE CHASSÉ.







## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES

Le 30 octobre 1945

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

Le PRÉSIDENT: A l'ajournement, lors de la dernière séance, il a été entendu, je crois, que nous entendrions aujourd'hui les représentants des Lignes aériennes Trans-Canada. La manière de procéder jusqu'à présent a été d'entendre la lecture du rapport par le président. Vous conviendrait-il que M. Symington donne d'abord lecture du rapport avant que nous abordions l'étude du bilan et les autres sujets?

M. REID: D'accord.

M. SYMINGTON:

### LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Montréal, 15 MARS 1945,

Aux actionnaires:

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944.

Au cours de leur septième année au service du public, les Lignes aériennes Trans-Canada ont continué de s'affirmer comme instrument du progrès national tout en satisfaisant aux besoins immédiats d'un pays en guerre. Elles se sont aussi employées assidûment à former des projets pour le temps où elles auront non seulement à multiplier leurs services au Canada mais, à titre d'unique agence canadienne chargée par l'Etat d'exploiter des routes aériennes internationales, à étendre leur exploitation à l'étranger.

Comme membres de la délégation canadienne, les représentants de la Compagnie ont pris une part active à la conférence du Commonwealth britannique, tenue à Montréal, et à la conférence de Chicago. Ces conférences réunissaient les représentants des gouvernements alliés pour préparer l'avenir de l'aviation civile. Il est encore trop tôt pour juger des résultats de ces discussions en autant qu'elles affectent Air-Canada, mais la Compagnie est prête à assumer toutes nouvelles responsabilités qui pourraient en découler.

Les services des voyageurs, du courrier et des messageries ont presque atteint le maximum de capacité de la Compagnie. Le service transatlantique de l'Etat canadien a été étendu. Ce service est exploité par la Compagnie dans le but principal de transporter le courrier militaire dans les deux sens ainsi que du matériel de guerre essentiel et urgent. Une augmentation substantielle est rapportée dans les travaux accomplis pour le compte de l'Aviation Royale Canadienne et de la British Overseas Airways Corporation.



En juillet, l'itinéraire des envolées dans les Provinces Maritimes a été révisé afin de rapprocher les grandes lignes des villes de Fredericton et de Saint-Jean, N.-B. Un service direct a aussi été établi entre Halifax et Sydney, N.-E.

C'est l'intention d'Air-Canada d'étendre ses services transcontinentaux et inter-cités aussitôt que le personnel et le matériel le permettent.

Un service direct Winnipeg-Edmonton et un raccourci de la ligne transcontinentale par les Grands Lacs n'attendent que la complétion des aéroports et l'établissement des commodités nécessaires.

Les projets d'envolées internationales, autres que l'actuelle envolée transatlantique, sont encore spéculatifs, mais les Antilles, l'Amérique du Sud et le Pacifique sont des régions qui intéressent indubitablement la Compagnie. Les nouvelles routes entre le Canada et les États-Unis qui ont été accordées à Air-Canada seront exploitées aussitôt que possible. Ce sont: Halifax-Boston, Toronto-Cleveland, Toronto-Chicago, Port Arthur-Duluth, Victoria-Seattle et Whitehorse, Yukon-Fairbanks, Alaska. La Ligne Toronto-New-York d'Air-Canada fonctionne déjà depuis 1941.

A la suite de la décision prise par l'État canadien de fabriquer au Canada un quadrimoteur Douglas du type DC-4, Air-Canada, à titre de futur usager de cet appareil spécialisé, a établi une liaison étroite avec les dessinateurs et les fabricants.

En 1944, le nombre de passagers transportés a augmenté de 12%, le volume de messageries aériennes de 4% et celui du courrier aérien de .3%. L'augmentation n'a pas été aussi considérable que par les années passées, mais si la Compagnie avait eu le personnel et le matériel nécessaires, elle aurait pu transporter beaucoup plus.

### RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1944	1943
Recettes d'exploitation . . . . .	\$ 10,314,941	\$ 9,379,501
Frais d'exploitation . . . . .	10,070,807	8,974,902
	<hr/>	<hr/>
	\$ 244,134	\$ 404,599
Impôts et intérêts . . . . .	236,725	256,710
	<hr/>	<hr/>
Surplus . . . . .	\$ 7,409	\$ 147,889

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$10,314,941, une augmentation de \$935,440 ou de 10% sur les chiffres de 1943. Les recettes du service des passagers ont augmenté de \$243,168 ou de 6%; celles du service postal de \$286,588 ou de 8%; celles des services fortuits de \$419,331 ou de 33% et les recettes des messageries ont diminué de \$3,848 ou de 1%. Le taux de compensation reçu du ministère des Postes pour le transport du courrier aérien a été de 42.03 cents par mille de vol, chiffre que l'on compare à 42.90 cents en 1943, 45.57 cents en 1942, 48.16 cents en 1941 et 60 cents en 1940. Le courrier a contribué 37% du total des recettes en 1944, contre 37% en 1943, 44% en 1942, 53% en 1941 et 62% en 1940.

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$10,070,807, une augmentation de \$1,095,905 ou de 12% sur ceux de l'année précédente. Cette augmentation s'explique surtout par le coût additionnel de la circulation et des services, l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et du matériel, d'importantes réparations aux avions et au matériel de vol, et aux frais encourus en vue d'une exploitation plus étendue.



Déduction faite du service de la dette de la Compagnie et autres charges payées à même le revenu, le surplus, en 1944, s'élève à \$7,409.

## RÔUTES ET SERVICES

Au 31 décembre, 1944, les Lignes aériennes Trans-Canada (à l'exclusion du service transatlantique) assuraient un service de courrier, de passagers et de messageries sur un parcours aérien de 5,299 milles s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, une augmentation de 396 milles sur l'année précédente. Les routes exploitées sont les suivantes:

	Milles
Halifax-Victoria (via Moncton et Toronto).....	3,303
Halifax-Sydney.....	201
Halifax-Blissville.....	172
Moncton-St-Jean, Terre-Neuve.....	751
New York-Toronto.....	365
Toronto-Windsor.....	206
Lethbridge-Edmonton.....	301
	<hr/>
	5,299

Le nombre de milles-horaire parcourus quotidiennement s'élevait à 26,264 au 31 décembre, 1944 contre 25,872 à la fin de 1943, une augmentation de 392 milles. Au cours de l'année ont été parcourus 10,034,805 milles contre 8,963,786 en 1943, une augmentation de 1,071,019 milles.

Le 1er juillet, le parcours de l'envolée Montréal-Halifax via Moncton a été modifié de façon à passer par Blissville, N.-B., dont l'aéroport est accessible par route de St-Jean et Fredericton. Ceci pour rapprocher, autant que possible, la grande ligne de ces deux villes qui ne possèdent pas encore d'aéroports permettant aux avions d'Air-Canada d'y faire escale.

A la même date une envolée quotidienne relia Halifax à Sydney.

*Service de l'Atlantique*

L'addition en 1944 de nouveaux avions Lancaster de fabrication canadienne a permis au service aérien transatlantique de l'État canadien d'accélérer son service de transport du courrier militaire dans les deux sens ainsi que celui de passagers et de marchandises jouissant d'une priorité. Plus d'un million de livres de courrier ont été transportées au cours de l'année. La fréquence des envolées a nécessité l'augmentation du personnel navigant et d'entretien ainsi que l'agrandissement des installations au terminus de Montréal. Le repas standard des avions d'Air-Canada a été servi aux passagers transatlantiques. La route directe d'environ 3,000 milles entre Montréal et la Grande-Bretagne est parcourue à présent à la fréquence de trois envolées aller-retour par semaine. De nouveaux avions seront ajoutés au service et les envolées deviendront plus fréquentes.

*Service des passagers*

Le nombre de passagers payants transportés par Air-Canada, en dehors du service transatlantique, s'est élevé à 156,884 en 1944, chiffre que l'on compare à 140,276 en 1943, une augmentation de 16,608 ou de 12%. La moyenne du trajet pour chaque passager a été de 538 milles en 1944 contre 560 milles en 1943.



La recette moyenne par passager a été de \$28.41 et celle par mille-passager payant de 5.28 cents en 1944 contre \$30.04 et 5.37 cents respectivement en 1943.

#### *Courrier aérien*

En 1944, Air-Canada a transporté à peu près le même volume de courrier qu'en 1943, abstraction faite du service transatlantique. Au cours de l'année il a été transporté 3,739,105 livres de courrier contre 3,726,607 en 1943. La recette par livre-mille a été de 1.08 mill, soit la même qu'en 1943.

#### *Messageries*

Le volume des messageries a augmenté de 821,606 livres en 1943 à 856,016 en 1944, mais la distance moyenne parcourue a été plus courte. Le transport de marchandises par air continue d'être une aide essentielle à l'effort de guerre du pays.

#### *Installations*

Malgré la rareté de matériaux et de main-d'œuvre due à la guerre, le ministère du Transport a continué, en 1944, d'améliorer les pistes, les terrains, l'éclairage et les aides à la navigation que réclament la sécurité et la ponctualité de l'exploitation.

### PROPRIÉTÉS ET MATÉRIEL

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

Au 31 décembre 1944, la flotte de la Compagnie (à l'exclusion des avions de l'État affectés au service transatlantique) se composait de:

Douze bi-moteurs Lockheed 14-08, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à double rangée de cylindres, de 1200 c.v. chacun.

Quatorze bi-moteurs Lockheed Lodestar, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à double rangée de cylindres, dont trois ont été achetés en août.

Le programme des réparations aux avions a été réalisé de façon à maintenir la flotte au plus haut point d'efficacité. Après enquête et étude, de nouvelles méthodes de vol ont été adoptées qui ont pour objet d'économiser le combustible et de prolonger la durée des appareils.

L'amélioration du système de chauffage des Lodestar ayant été réalisée, on s'est employé à la répéter sur les avions du type 14-08.

A Winnipeg la Compagnie a occupé un nouvel édifice, un hangar et une annexe servant de bureau. Cet immeuble était nécessaire pour la bonne administration des quartiers-généraux.

L'agrandissement du hangar de Moncton, complété en 1944, a permis de doubler la surface de plancher.

Le premier circuit radiophonique à fréquence modulée servant au Canada, à une exploitation commerciale, a été installé par la Compagnie entre Vancouver et Victoria. Il permet une conversation dans les deux sens, sans parasitisme et par un procédé très simple.

Pour la commodité des passagers, Air-Canada a ouvert des bureaux de billets à Moncton, Lethbridge, Saint-Jean et Sydney.

Afin de faciliter les réserves de places, le bureau de contrôle des places dans l'Ouest a été déménagé de Winnipeg à Edmonton et celui de la région de l'Atlantique dans des quartiers nouveaux et plus vastes, à Halifax.



## PERSONNEL

Au 31 décembre 1944, 263 employés masculins et 16 employés féminins d'Air-Canada s'étaient enrôlés dans les forces armées. Sur ce nombre, 14 ont perdu la vie.

Au 31 décembre 1944, la Compagnie comptait 2,790 employés dont un tiers était des femmes employées au pays. La proportion était de 35% à la fin de 1943. Pour la première fois depuis le début de la guerre la proportion des employés féminins est donc en régression. Les femmes continuent à rendre de façon efficace de nombreux services, mais elles sont remplacées graduellement par des membres de l'Aviation et autres services armés qui retournent à la vie civile.

Comme suite de son accord avec l'Aviation Royale Canadienne, la Compagnie a continué de prendre à son service des aviateurs ayant terminé leur stage actif outre-mer. Six classes d'entraînement ont été conduites pour ces hommes au cours de l'année et trente-huit pilotes diplômés se sont vu confier des postes. Ce programme de réadaptation se continue à un rythme accéléré.

Air-Canada entraîne aussi d'anciens aviateurs comme radio-téléphonistes, ordonnanciers, agents d'aéroports et de trafic, etc.

## TRAVAUX DE GUERRE SPÉCIAUX

A Montréal, un fort personnel d'Air-Canada continue d'entretenir, servir et convertir les avions Liberator qu'emploie la British Overseas Airways Corporation pour son *North Atlantic Return Ferry Service* ainsi que les avions du Service aérien transatlantique de l'État canadien. La plus grande fréquence d'envolées par ces deux services, en 1944, a nécessité l'embauchage et l'entraînement d'un personnel additionnel. Au 31 décembre, 1944, il y avait 553 personnes employées à ce genre de travail contre 286 en décembre 1943.

Les contrats de guerre exécutés par les ateliers de la Compagnie à Winnipeg comprenaient des réparations aux avions militaires, aux moteurs, aux hélices, aux instruments et accessoires. La suspension du plan d'entraînement aérien du Commonwealth a mis fin à ces travaux.

Durant l'année, les installations d'Air-Canada ont été à la disposition de tous les avions militaires. Elles ont servi en particulier aux escadres de communication de l'Aviation Royale Canadienne.

## OFFICIERS ET EMPLOYÉS

La direction exprime encore une fois son appréciation des bons et loyaux services des officiers et employés de la Compagnie qui ont continué à rendre possible la contribution essentielle d'Air-Canada à notre effort de guerre. Elle est fière de la belle conduite des membres de son personnel en service dans les forces armées. Aux familles de ceux qui sont tombés au champ d'honneur elle offre ses sincères condoléances.

Viennent ensuite le bilan et les comptes de dépenses que vous préférez sans doute discuter au lieu de les entendre lire, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: En effet. Messieurs, avez-vous des questions à poser à M. Symington, avant de passer aux détails des rapports financiers?

M. REID: Je tiendrais à poser à M. Symington des questions se rapportant à la page 5. Au troisième paragraphe, il est fait mention de la Conférence du Commonwealth britannique tenue à Montréal et de la Conférence mondiale de Chicago. Combien de pays ont participé à la conférence? Combien de pays étaient représentés?



M. SYMINGTON: A Chicago ?

M. REID: Oui.

M. SYMINGTON: Cinquante-trois.

M. REID: Puis-je demander si la Russie y était représentée ?

M. SYMINGTON: La Russie n'était pas représentée. Elle avait des représentants mais ils ne participèrent pas à la conférence. Comme vous le savez, les délégués de la Russie se sont rendus jusqu'à Winnipeg et en sont revenus; elle avait toutefois des observateurs. Je les ai rencontrés souvent ainsi que les journalistes russes qui ont envoyé directement à la Russie deux millions de mots au sujet de la conférence, mais comme je l'ai dit, la Russie ne prit pas part à la conférence.

M. REID: Cela n'a rien à voir à la question. On semble toujours craindre de poser des questions touchant la Russie de peur d'être traité d'antifaciste. On dirait qu'au pays, certaines gens se font l'idée que le fait de poser des questions concernant la Russie est une preuve que nous sommes opposés à ce pays. Je suis intéressé à la Russie, car je crois comprendre qu'aucun aéronef n'a le droit d'atterrir dans ce pays ?

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. REID: Je me demande si les autres pays lui accordent ce droit et pourquoi elle le refuse. S'il doit y avoir coopération, elle doit être universelle.

M. SYMINGTON: Selon ce qu'on m'a dit, il n'y a que deux manières dont ils peuvent se rendre dans d'autres pays. Faire partie de la conférence, signer la convention, obtenir les droits accordés aux autres nations, accorder les mêmes droits accordés par les autres nations, ou conclure une entente bilatérale avec un autre pays. Je m'écarte peut-être du sujet, mais j'ai lieu de supposer qu'aucun pays ne permettra à la Russie de le survoler à moins qu'elle n'accorde ce droit aux autres pays. Voilà la situation actuelle. Elle n'a aucun droit dans un autre pays et vice versa.

M. SHAW: La Russie a-t-elle donné une raison pour ne pas participer officiellement à la conférence ?

M. SYMINGTON: Elle n'a donné aucune raison.

M. SHAW: Elle n'a pas fourni de renseignements ultérieurs pouvant indiquer la raison ?

M. SYMINGTON: Je crois que chaque pays a essayé de savoir pourquoi. Des pourparlers ont probablement eu lieu dans certains ministères de l'Etat et ainsi de suite, mais aucune raison n'a été donnée.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Dois-je comprendre que la Russie n'a conclu d'ententes avec aucun pays ?

M. SYMINGTON: C'est ce que je comprends.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Depuis la conférence de Chicago ?

M. SYMINGTON: Leurs avions n'atterrissent dans aucun pays et vice versa.

M. JACKMAN: A la suite de la conférence de Chicago et de celle qui a lieu à Montréal, je suppose, qu'est-ce que le Canada tient à avoir de plus qu'il n'a en vertu de l'accord international ?

M. SYMINGTON: Si vous me demandez ce que le Canada désire, je ne saurais vous répondre. Je sais ce que je veux, et c'est qu'il faut éclaircir les points, qui se réduisent à peu de choses, et qui nous ont empêché d'obtenir à Chicago ce que j'estime un résultat idéal, à savoir une entente universelle entre les nations. Nous n'avons pas réussi par suite d'une petite divergence d'opinion entre deux pays dont je ne veux pas parler. Suivant moi, ces deux pays tenaient à obtenir plus que les autres; mais tout de même, ils n'ont pas pu tomber d'accord.

M. JACKMAN: Est-ce au sujet de la clause "ascensionnelle" ?

M. SYMINGTON: En partie, oui; la clause "ascensionnelle" jointe à la cinquième concession. Il en est résulté qu'on a formé une conférence provisoire,



dont le siège permanent est maintenant à Montréal, avec instructions d'étudier une convention permanente et de faire rapport à l'assemblée lorsqu'elle se réunira. Voilà ce qu'on fait. A mon sens, on devrait établir une entente sans s'occuper si elle sera adoptée par un parlement, un congrès ou autre corps législatif; ils représentent l'univers et non chaque pays en particulier; on devrait préparer l'entente que l'on juge à propos. Chaque pays devrait se présenter à la barre de l'opinion publique, accepter cette entente ou la rejeter. Est-ce trop espérer? Je l'ignore. C'est le travail qui s'accomplit actuellement.

M. JACKMAN: Les membres qui participent à la conférence de Montréal sont des représentants des Etats et non des entreprises privées?

M. SYMINGTON: Évidemment, mais c'est un organisme permanent. Réellement, ce n'est pas une conférence qui se tient à Montréal. C'est un organisme permanent qui y siège. Le travail dure douze mois par an. Il s'agit d'un conseil de vingt, représentant l'univers.

M. JACKMAN: Siège-t-il continuellement?

M. SYMINGTON: Oui. Il existe aussi des sous-comités de nature technique, car le travail à accomplir est considérable.

M. JACKMAN: Vingt représentants d'autres pays demeureront à Montréal d'une façon permanente en vue de discuter les questions d'aviation à mesure qu'elles se présenteront. Est-ce bien cela?

M. SYMINGTON: Non seulement discuter; il se tient actuellement à Montréal une conférence provisoire qui a beaucoup à faire avec les lignes aériennes de nature internationale. Elles n'ont pas toutefois le pouvoir de s'occuper des fréquences ni des tarifs.

M. JACKMAN: Cependant, il y a suffisamment de travail à exécuter. Le champ d'action est tellement vaste que leur présence doit être permanente?

M. SYMINGTON: Oui, et il prendra encore de l'expansion. L'effectif qui est actuellement de 200 sera sans aucun doute porté à 1,000.

M. JACKMAN: C'est une grande entreprise, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui, c'est une grande entreprise. L'aviation est une entreprise considérable.

M. JACKMAN: Si le Canada se propose de participer au service international, particulièrement au service transatlantique, pourriez-vous expliquer au Comité les dispositions que j'ai relevées dans une publication de la Commission d'information en temps de guerre "Le Canada et l'aviation civile internationale". Je comprends que lorsqu'une ligne fonctionne jusqu'à concurrence de 65 p. 100 de sa capacité, une demande peut être adressée en vue d'obtenir des aéronefs additionnels. Est-ce que cela se produit ainsi?

M. SYMINGTON: C'est une des questions qui n'a pas été réglée. Il n'existe pas d'entente sous ce rapport. En ce qui concerne l'Atlantique-nord, à moins d'entente multipartite, nous concluons une entente bilatérale avec l'Angleterre et nous déciderons si chaque nation aura 5, 10, 20 ou 100 fréquences. Si nous fournissons les moyens de les augmenter, il faudra une entente bilatérale avec l'Angleterre à moins qu'il n'existe une convention universelle.

M. JACKMAN: Il n'est pas possible d'augmenter le nombre de nos avions pour le service de l'Angleterre sans accorder le même droit à cette dernière. C'est ce que vous entendez par entente bilatérale?

M. SYMINGTON: Je ne pourrais pas dire qu'il en est ainsi, mais il faut une entente. L'Angleterre pourrait dire, "Oui, vous pouvez utiliser 20 avions nous n'en utiliserons que 5." J'ignore ce qui sera fait, mais il faut s'entendre, car actuellement nous n'avons pas le droit d'atterrir à moins qu'elle ne nous le permette et vice versa.



M. JACKMAN: Le droit d'atterrir, d'effectuer le débarquement et l'embarquement des passagers s'applique non seulement à un droit général mais aussi au nombre d'avions autorisés à atterrir et effectuer l'embarquement ?

M. SYMINGTON: Nous avons tous signé une concession bilatérale en vertu de laquelle si un avion est en difficulté ou doit atterrir pour faire le plein d'essence, il peut le faire ou il peut survoler votre pays mais il n'a aucun droit commercial. Il n'existe pas actuellement de droits commerciaux entre deux pays. Ces droits consistent en ce qu'on a appelé des concessions qui sont au nombre de sept. Tous les pays sont d'accord quant aux deux premières. Quant aux autres, qui sont des droits commerciaux, il n'existe pas d'entente. Une recommandation a cependant été faite, une sorte d'entente bilatérale régulière par laquelle, entre autres dispositions, on s'engage à ne pas exclure un pays ou une ligne, et à traiter tout le monde sur un pied d'égalité. Quelques uns se servent de l'entente régulière; d'autres y apportent quelques modifications suivant l'état de leurs affaires; d'autres enfin ne s'en servent pas du tout. Ils font usage de leur propre entente. En ce qui concerne votre question, il n'existe actuellement pas de droits nous autorisant à faire l'embarquement et le débarquement de passagers en Grande Bretagne ou autorisant la Grande Bretagne à faire de même en Canada. Ces droits seront établis, après discussion entre la Grande Bretagne et le Canada, au moyen d'une entente bilatérale déterminant les termes, quels qu'ils soient, que les deux parties contractantes veulent établir.

L'hon. M. HOWE: Cela ne veut pas dire qu'il n'existera pas d'entente au sujet des fréquences. Par exemple, nous avons conclu une entente bilatérale avec les Etats-Unis. Certaines routes ont été assignées à chaque pays et chaque pays peut avoir les fréquences qu'il désire.

M. HAZEN: Qu'entendez-vous par "fréquences" ?

L'hon. M. HOWE: Le nombre d'aéronefs par jour.

M. JACKMAN: Y a-t-il d'autres pays, à part la Russie, qui ne participent pas à la convention, et qui pourraient nuire à nos plans futurs? Ainsi, en supposant que nous ayons un service du Pacifique, nous voudrions peut-être utiliser la route du nord et avoir des droits en Russie. Quant aux autres routes en vue, la route de l'Atlantique et la route de l'Amérique du Sud, est-ce que tous les pays où nous aurions besoin de terrains d'atterrissage, participent à la convention ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Alors la Russie est le seul pays qui ne marche pas actuellement ?

M. SYMINGTON: A ma connaissance, c'est le seul. Naturellement, les pays ennemis n'ont pas été admis. Ils ne sont admis qu'à certaines conditions, mais il n'y participent pas encore. L'Italie, l'Allemagne et les autres n'en font pas partie.

M. REID: Une personne qui veut se rendre en Russie doit utiliser un avion russe, si elle veut y aller par avion ?

M. SYMINGTON: Elle ne peut pas y aller du tout.

M. JACKMAN: On est considéré indésirable.

M. SYMINGTON: Vous pouvez vous rendre en Russie par chemin de fer, vous pouvez survoler la Russie dans un avion russe, mais il est impossible d'atterrir en Russie en provenance d'un autre pays, à moins qu'il ne s'agisse d'un voyage spécialement organisé par le ministère d'Etat; mais à l'heure actuelle personne ne peut obtenir un billet pour la Russie.

M. REID: En d'autres termes, l'entrée en est interdite.

M. SYMINGTON: A l'heure actuelle, c'est un atelier fermé.

M. HARKNESS: Au deuxième paragraphe du rapport, il est dit ce qui suit:



“Elles se sont aussi employées assidûment à former des projets pour le temps où elles auront non seulement à multiplier leurs services au Canada . . .”

Et ainsi de suite. Quels sont vos projets en vue de la multiplication des services au Canada dans un avenir rapproché?

M. SYMINGTON: Nos projets pour la multiplication des services au Canada dans un avenir rapproché sont en premier lieu, je crois, un quatrième vol transcontinental allant d'un océan à l'autre, une ligne passant par Winnipeg jusqu'à Edmonton, via Saskatoon, peut-être jusqu'à la côte. Remarquez bien que lorsque je vous fais part de ces choses, je ne parle que de ce que j'ai en vue. Ces projets ne peuvent se réaliser à moins que le ministre de l'Air et le ministre des Postes n'en fassent la recommandation au Conseil et que ce dernier ne les approuve. Autrement, je ne peux rien faire. Mais telle est la nature des routes que j'ai en vue à l'égard des lignes principales en Canada plus une ligne allant de Montréal vers le bas St-Laurent jusqu'à Saint-Jean, car à mon avis il se trouve des centres dans les vieilles sections—Rivière-du-Loup, Rimouski, Mont-Joli—qui devraient avoir un service aérien. Il pourra y en avoir un ou deux autres à mesure que les choses avancent. Alors, nous espérons pouvoir nous rendre par avion, sous le régime d'une entente d'assez longue durée avec les Etats-Unis—nous espérons avoir le droit de nous rendre jusque dans leurs centres de distribution où les lignes aériennes se rencontrent. Nous désirons organiser ces services, non seulement pour transporter plus de gens dans notre pays en provenance des endroits où les lignes aériennes des Etats-Unis convergent, mais nous espérons également développer le trafic de nos services transatlantique et transpacifique; voilà ce que nous aimerions pouvoir faire. C'est ce que nous avons en vue. Quand en sera-t-il ainsi? Jusqu'à présent, il nous a été impossible d'obtenir des aéronefs. Nous transformons des avions de guerre en avions commerciaux. C'est une dure tâche, mais c'est la seule manière d'avoir des aéronefs.

M. HARKNESS: Quel type d'avion utilisez-vous?

M. SYMINGTON: Nous avons trois C49 qui servaient de transports, quant aux DC3—nous ne pouvons avoir que des C47, qui sont une espèce de DC3-cargo. Nous en effectuons la transformation et nous espérons pouvoir transformer un grand nombre de ces types, presque immédiatement et les mettre en service assez régulièrement de manière à les affecter à des lignes sur les routes que j'ai mentionnées dès que les aéroports seront prêts, ainsi que sur nos routes allant aux Etats-Unis et à l'Alaska.

M. HARKNESS: Je suppose qu'on s'occupe maintenant des services au Canada; par exemple, celui de Winnipeg-Edmonton, via Saskatoon, et celui du Bas St-Laurent.

M. SYMINGTON: Oui, et en outre de la ligne transcontinentale additionnelle, et c'est tout ce qui m'intéresse.

M. NICHOLSON: Et la ligne Toronto-Sault Ste-Marie et Fort William?

M. SYMINGTON: Oui, cette ligne également. Nous allons réduire considérablement la distance en survolant les lacs et nous pourrions desservir Sault Ste-Marie et les villes à la tête des lacs; dès que le trafic le justifiera, et j'ose croire que ce sera presque immédiatement, nous nous rendrons directement de Montréal-Ottawa à Winnipeg sans passer par Toronto et par les lacs. Le service direct Montréal-Ottawa-Winnipeg réduirait la distance de 190 à 200 milles.

M. NICHOLSON: Dans combien de temps ce service sera-t-il en vigueur?

M. SYMINGTON: Je ne voudrais pas faire de promesse à ce sujet. Nous sommes prêts, mais il reste la question des aéroports et des communications.

M. HAZEN: Avez-vous bien dit que vous ne pouviez pas actuellement effectuer l'embarquement et le débarquement des passagers en Angleterre et qu'il en était de même pour la Grande Bretagne, au Canada.



M. SYMINGTON: Nous effectuons à l'heure actuelle, ce que nous appelons des opérations militaires.

M. HAZEN: Oui, je sais.

M. SYMINGTON: A part cela, Trans-Canada ne fait absolument rien comme ligne aérienne commerciale. Nous sommes simplement au service du gouvernement canadien et nous effectuons le transport des gens qu'on nous désigne, qu'on veut que nous transportions et des marchandises qu'on nous demande de transporter. Ce sont en sorte des opérations militaires. Il n'y a pas de trafic commercial entre le Canada et la Grande-Bretagne actuellement.

M. HAZEN: Est-ce que cet état de choses doit changer prochainement ?

M. SYMINGTON: Oh! sans doute. Selon moi, les deux pays désirent se rencontrer et ils se rencontreront afin de conclure une entente bilatérale.

M. HAZEN: A-t-on fixé une date pour cette rencontre ?

M. SYMINGTON: Cette question relève des deux gouvernements.

L'hon. M. HOWE: Oui, les réunions ont été organisées.

M. NICHOLSON: J'ai trois ou quatre questions, mais avant de les poser, je désire me reporter à cette partie du dernier paragraphe du rapport où la direction exprime son appréciation des bons et loyaux services des fonctionnaires et employés de la compagnie. Ayant utilisé très souvent les moyens de transport des Lignes aériennes Trans-Canada, je tiens à endosser cette appréciation. Je désirerais avoir des renseignements sur le service fourni dans l'Est. Je comprends que deux avions survolent quotidiennement Charlottetown en route vers Moncton et Sydney; étant donné les conditions de transport très peu satisfaisantes pour l'île du Prince-Edouard, avez-vous songé à faire atterrir les aéronefs des Lignes aériennes Trans-Canada à Charlottetown? Je sais par ailleurs que la Maritime Central Airways fournit un excellent service, mais il est très difficile de réserver une place dans les avions de cette compagnie. Etant donné que vos aéronefs passent par là et que l'île du Prince-Edouard est une partie importante du Canada, j'ai cru qu'il serait possible de la relier directement au réseau des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. SYMINGTON: Tout ce que je peux dire c'est qu'aucune demande à cet effet ne nous a été adressée. Nos avions survolent certainement l'île du Prince-Edouard en route pour Terre-Neuve et je crois que vous avez raison de dire que le public a de la difficulté à trouver place dans les avions qui se rendent à Charlottetown. Naturellement nos aéronefs survolent l'île, comme je viens de le dire, en route vers St. John's, Terre-Neuve, mais ce service a été établi et requis à cause du vaste programme d'opérations de guerre, le service étant direct jusqu'à Terre-Neuve. Il nous a fallu établir un service de ce genre.

M. McCULLOCH: Charlottetown jouit d'un excellent service.

L'hon. M. HOWE: Et on projette de prolonger le service pour desservir Charlottetown. C'est un endroit qui mérite attention.

M. McCULLOCH: Si je suis bien renseigné, la Maritime Central Airways a deux ou trois avions de passagers, l'un de 10 passagers et les deux autres de six chacun.

L'hon. M. HOWE: Et cette compagnie reçoit de meilleurs avions.

M. McCULLOCH: Je sais que les aéronefs de cette compagnie sont toujours bien remplis.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. NICHOLSON: Au sujet du service Fredericton—Saint-Jean? Il faut faire de 30 à 40 milles en auto pour aller à l'aéroport ?

M. SYMINGTON: C'est un service dont nous ne sommes pas très fiers, mais il est impossible de faire mieux. Aucune ligne aérienne appelée à desservir un endroit brumeux, et obligeant les passagers à faire 50 milles en auto pour prendre



l'avion, ne saurait donner satisfaction. C'est un service qui nous coûte cher. Nous subissons des pertes, car il arrive aux gens de se préparer, de se rendre à l'aéroport pour trouver que l'avion est immobilisé et qu'on ne peut pas partir. Ce service ne donne pas satisfaction, mais nous devons faire le service de la poste aérienne, et ceux qui sont disposés à courir la chance en bénéficient. Mais nous ne pouvons rien y faire.

M. NICHOLSON: Est-il possible que ce service soit amélioré prochainement ?

M. SYMINGTON: Comme je l'ai dit, pas à moins que nous puissions trouver un aéroport dans les environs, ce qui paraît difficile à obtenir, mais qui nous permettrait d'atterrir plus près.

M. HAZEN: Puis-je vous demander des renseignements au sujet du terrain d'atterrissage de Clover Valley, c'est ainsi qu'on l'appelle, je crois ? Quelle est la situation actuelle en ce qui concerne les Lignes aériennes Trans-Canada. Je comprends que la municipalité a exproprié le terrain et a fait l'acquisition de la propriété dans l'espoir que les Lignes aériennes Trans-Canada l'utiliseront comme champ d'atterrissage.

M. SYMINGTON: Voici tout ce que je peux dire. Nous n'avons rien à faire avec l'acquisition des terrains c'est l'affaire du ministère; mais si on nous en fournit un, nous serons très heureux de l'utiliser. Nous ne fournissons pas les aéroports. C'est au ministère des Transports ou à la municipalité de s'en occuper—suivant les accords. Nous ne nous occupons pas des aéroports. Si un terrain d'atterrissage nous est fourni, les Lignes aériennes Trans-Canada l'utiliseront certainement.

M. REID: J'ai une ou deux questions se rapportant à la page 1. Au troisième avant-dernier paragraphe, vous parlez des projets d'envolées internationales, autres que le service transatlantique actuel, et vous dites qu'ils sont encore spéculatifs; vous ajoutez: "mais les Antilles, l'Amérique du Sud et le Pacifique sont des régions qui intéressent indubitablement la compagnie." Quelles recherches avez-vous faites en ce qui concerne les régions du Pacifique ?

M. SYMINGTON: Nous avons étudié ces routes avec grand soin. Je dois admettre franchement au Comité que pendant un certain temps ces lignes accuseront des déficits et qu'elles auront besoin d'aide financière. Nous préférons avoir un service avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, via Fairbanks, la Chine, l'Inde et l'Australie, ou je devrais dire Chine-Australie. Mais ce service n'est pas exploité à cause de la Russie. Par conséquent, nous espérons pouvoir atterrir à Hawaï et nous rendre ensuite en Australie et en Nouvelle-Zélande en vertu d'une entente conjointe avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Avant qu'il en soit ainsi, il faut nous procurer le matériel. Les distances à parcourir sans pouvoir faire d'arrêts sont longues, et il faut avoir la certitude d'avoir un bon matériel. Je ne saurais dire quels seront les résultats financiers. Cela dépendra du volume du trafic et du courrier que nous aurons à transporter. Si j'avais de l'argent à placer, je ne voudrais pas le placer là.

M. REID: Vous réservez ce domaine pour plus tard, je suppose.

M. SYMINGTON: Naturellement, il y a les relations commerciales, le prestige et tout ce que cela comporte qui exigeront probablement que nous exploitions ces routes. Mais n'allez pas faire erreur—j'espère que je ne suis pas trop pessimiste—pendant un certain temps, à mon avis, ces lignes ne rapporteront pas.

M. HAZEN: Exploiteriez-vous des lignes internationales qui ne rapportent pas ?

M. SYMINGTON: Evidemment, il le faudra si l'État nous le demande, car après tout il est notre maître.

M. JACKMAN: En ce qui concerne les lignes extérieures, à part celles qui se rendent aux États-Unis, il y a peu d'espoir d'un rendement commercial, d'après vous ?



M. SYMINGTON: Sauf pour la route Atlantique Nord qui n'en sera pas loin. A mon sens, cette route sera lucrative; suivant toutes les probabilités ce sera la route du gros trafic. Je crois également que le trafic augmentera sur la route les Antilles-Amérique du Sud plus rapidement que dans la région du Pacifique à moins d'obtenir le droit de faire des envolées Russie-Chine. C'est peut-être la route que suivra le trafic. Mais l'étape de 3,000 milles Canada-Hawaï et l'autre étape Hawaï-Australie, nous donnent lieu de croire que l'entreprise ne sera pas lucrative.

M. JACKMAN: C'est également mon avis.

M. REID: Avez-vous étudié les possibilités de routes aériennes entre le Pacifique et les pays sud-américains?

M. SYMINGTON: Le littoral occidental?

M. REID: Oui.

M. SYMINGTON: Non. Nous les avons étudiées jusqu'à ce point cependant; nous avons examiné les territoires, ce que pourraient être les voyages entre les pays et ainsi de suite; ce que pourrait rapporter le transport des marchandises; nous avons fait une étude également de la population des divers pays et des niveaux d'existence. Il peut se trouver une forte population avec des niveaux d'existence qui ne lui permettent pas de faire usage d'aviation faute d'argent, ce qui rend l'entreprise difficile. Ces pays ont des services aériens qui se rapprochent de nos services forestiers dans le nord actuellement—Costa Rica, Salvador, etc.—vous pouvez prendre place dans un avion et vous trouver à côté d'une vache, et il n'y a pas de jolies hôtesse pour vous servir. Cette exploitation est pratique et destinée à répondre aux besoins du pays, mais ce n'est pas ce qu'on peut appeler un service de haute qualité, bien qu'il fasse l'affaire du pays.

M. REID: Il ne me reste plus qu'une question se rapportant à l'exploitation du service du littoral occidental. Je note que vous avez un service entre Victoria et Seattle. Avez-vous l'intention de prolonger cette route pour inclure Fairbanks, Alaska?

M. SYMINGTON: Nous irons à Fairbanks par Edmonton.

M. REID: Comment procéderez-vous? Irez-vous de Victoria à Seattle avec retour par Vancouver et de là vers le nord?

M. SYMINGTON: Nous nous sommes rendus à Vancouver parce que nous voulions une entrée sur le littoral du Pacifique, Seattle, et le seul moyen de l'obtenir était Victoria-Seattle—Victoria-Seattle-Vancouver; ainsi nous avons maintenant une entrée dans le territoire d'où provient le trafic, l'état de Washington, car, à mon sens, nous pouvons l'emporter sur toute ligne aérienne de cet endroit jusqu'à New-York.

M. REID: Ces avions transporteront vos passagers jusqu'à Vancouver, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Ils transportent à meilleur compte les passagers de Seattle à Victoria ou Vancouver et de là à New-York?

M. SYMINGTON: Je ne sais pas jusqu'à quel point à meilleur compte, mais certainement plus rapidement et plus confortablement aussi, je crois.

M. JACKMAN: Je crois qu'on nous a dit, à une séance antérieure du Comité, que le service Vancouver-Seattle, ou mieux le service Seattle-Vancouver n'était pas lucratif.

M. SYMINGTON: Le service Seattle-Vancouver n'était pas lucratif. Au début, il était exploité par la Canadian Airways qui l'a abandonné. Ce n'était pas un service profitable et il ne le serait pas encore, car tout service aussi court ne saurait être lucratif, mais il sert à alimenter notre route principale, c'est un créateur de trafic.



M. McCULLOCH: Est-il possible de relier Yarmouth-Greenwood-Truro ?

M. SYMINGTON: A mon avis, Yarmouth pourrait être relié au service Halifax-Boston. Cela paraît possible. Je ne suis pas très au courant. Sans pouvoir me prononcer, cela pourrait se faire.

M. JACKMAN: Est-il beaucoup plus court d'aller de Seattle à New-York par Vancouver que par les lignes des États-Unis ?

M. SYMINGTON: C'est plus court, oui.

M. JACKMAN: Est-ce un facteur en notre faveur ?

M. SYMINGTON: C'est un peu plus court, mais il y a un autre facteur. C'est notre population moins dense, ce qui est un avantage. Il y a moins d'arrêts. D'autre part, ce qui est à leur désavantage c'est le plus grand nombre d'arrêts. Naturellement, s'ils établissent un service express sans arrêts, notre avantage peut disparaître. Jusqu'à date, nous avons obtenu un volume considérable de trafic de Seattle.

M. REID: Pourriez-vous me dire si la brume à Sea Island retarde beaucoup vos avions; je veux dire la brume à l'aéroport de Sea Island ?

M. SYMINGTON: Il en résulte des retards à certains moments de la journée; c'est-à-dire, nous avons très souvent de la difficulté à atterrir avant 11 heures du matin ou midi, tant que la brume ne s'est pas dissipée. Apparemment, il y a de la brume de bonne heure dans la journée et elle se dissipe généralement vers midi.

M. REID: Il aurait été préférable de choisir en premier lieu un aéroport libre de brume plutôt que celui que vous avez actuellement. Cependant il a été choisi par le conseil municipal de Vancouver et il a fait des progrès—des millions de dollars ont été dépensés pour cet aéroport. J'ai tout lieu de croire que si vous aviez à choisir un aéroport aujourd'hui vous en choisiriez un libre de brume et vous pourriez en trouver un plus près d'une ville.

M. SYMINGTON: Comme je vous l'ai dit, nous n'avons rien à voir aux aéroports. Nous fournissons au ministère tous les renseignements que nous pouvons concernant les détails techniques. Ce que vous venez de dire au sujet de l'aéroport de Vancouver regarde le ministère des Transports.

M. REID: Je voudrais vous poser une ou deux questions au sujet des passagers. Au cours des derniers mois, il y a eu un grand nombre de plaintes formulées par des personnes qui désirent effectuer des voyages d'affaires, voyages purement pour les affaires, entre Vancouver et autres endroits sur le littoral occidental et Ottawa et qui n'ont pu trouver de place parce que d'autres personnes ne faisant que des voyages d'agrément réservent leurs places aussi longtemps que trois mois à l'avance. Je suppose qu'il n'est pas possible d'empêcher cela. Pour obtenir une place en avion, il fallait la réserver au moins trois ou quatre semaines à l'avance. A un certain moment, je crois, toutes les places étaient réservées trois mois à l'avance, non par des hommes d'affaires, mais par des gens qui désiraient faire des voyages d'agrément, et par des gens qui s'abouchaient avec les Lignes aériennes Trans-Canada pour réserver des places pour plusieurs personnes trois ou quatre mois à l'avance—je pourrais dire que de 25 à 30 p. 100 des places étaient réservées par des passagers de ce genre—des personnes voyageant pour leur agrément.

M. SYMINGTON: Ces plaintes sont bien fondées. Quant au remède, le remède fondamental, c'est d'avoir de nouveaux avions, plus d'avions. C'est la seule manière de résoudre le problème; autrement, il est très difficile à résoudre par un service public. Les hommes d'affaires, surtout dans l'Ouest, se présentent deux ou trois jours avant et se plaignent parce qu'ils ne peuvent pas avoir une place au moment où ils la désirent.

M. REID: C'est exact.



M. SYMINGTON: Ils se décident une couple de jours à l'avance puis ils viennent nous dire: pourquoi les avions sont-ils remplis de femmes et d'enfants, d'instituteurs et ainsi de suite; quel bien ces personnes font-elles aux affaires du pays, on ne devrait pas leur permettre d'entraver de cette façon les affaires. Ma foi, je n'en sais rien. Les médecins recommandent maintenant aux femmes avec de petits bébés de voyager par la voie de l'air, s'il leur faut se déplacer; c'est le moyen le plus rapide et le moins nuisible aux enfants. Vient ensuite le cas des instituteurs. Ils travaillent la plus grande partie de l'année et disent qu'ils veulent partir en vacance à telle ou telle date et ils réservent leur place. Prenez le cas d'un homme qui se présenterait à nous et nous dirait, "je désire avoir une place," trois jours à l'avance. Il nous est impossible de donner satisfaction à tous avec un préavis aussi court. Personne ne peut prévoir trois jours à l'avance quel sera le volume du trafic et on ne peut s'attendre à ce qu'on réserve une place pour un homme d'affaires avec si peu de préavis, surtout quand on sait que, règle générale, l'homme d'affaire qui utilise la voie aérienne ne fait que deux ou trois voyages par an; ce n'est pas ce genre de trafic qui remplit nos avions. Je n'ai pas pu me convaincre qu'un tel arrangement serait juste à l'endroit du public voyageur. Ce qui m'intéresse surtout, c'est une exploitation économique des lignes aériennes. Nous n'avons pas trop mal réussi, tout considéré. Nous allons avoir de nouveaux avions, et cela aura pour effet de faire disparaître certaines difficultés, et à mon sens on n'en entendra plus parler.

M. McCULLOCH: Prenons le cas d'un passager à Halifax qui achète un billet aller et retour pour Montréal, le lundi, et qui désire revenir le mercredi—

M. SYMINGTON: Que désire-t-il?

M. McCULLOCH: Il désire revenir le mercredi.

M. SYMINGTON: Oui.

M. McCULLOCH: Lorsque mercredi est arrivé il ne peut probablement pas avoir de siège.

M. SYMINGTON: A moins qu'il ne l'ait réservé. Il peut le réserver lorsqu'il se procure son billet.

M. McCULLOCH: Même s'il réserve son siège, il ne peut pas l'obtenir.

M. SYMINGTON: A mon avis, cet état de choses va durer encore longtemps, car nous n'avons pas suffisamment d'avions pour répondre à la demande; à cause de la priorité, il nous faut quelquefois faire descendre un passager.

M. McCULLOCH: Ne croyez-vous pas que le passager qui se procure un billet devrait avoir la préférence?

M. SYMINGTON: Je ne le sais pas. Nous accordons un rabais de 10 p. 100 pour l'achat d'un billet de retour, vous savez.

M. JACKMAN: En quelque sorte, vos taux se rapprochent passablement de ceux d'une couchette inférieure de chemin de fer, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Les taux sont en train de baisser. Je pourrais dire qu'ils sont plutôt équivalents aux taux d'une chambrette, plus le prix du passage.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander si vous avez entamé des pourparlers avec les autres pays avec lesquels il vous faudra traiter en vue de compléter les arrangements pour vos services des Antilles-Amérique du Sud?

M. SYMINGTON: Nous n'avons pas encore entamé de véritables négociations. Nous avons eu des pourparlers, et tous ces pays sont prêts à nous recevoir à bras ouverts; mais rien ne sert de faire naître l'espoir dans leur esprit tant que nous ne serons pas en mesure d'exploiter ces services. Nous ne sommes pas encore prêts tant au point de vue des aéronefs que du personnel, bien que sous ce dernier rapport nous fassions des progrès considérables. Je m'attendais à ce qu'on nous demande pourquoi nous n'avons pas fait de plus gros bénéfices. Il y a plusieurs raisons, en plus de celle du personnel dont j'ai parlé. Nous avons maintenant à notre service 750 anciens combattants que nous allons former;



dès le début, ils touchent un traitement proportionnellement plus élevé que s'ils n'étaient pas des anciens combattants. Nous ne pouvons pas donner à un ancien combattant qui a servi outre-mer un traitement de stagiaire tout comme nous le ferions pour un jeune homme qui désire embrasser cette carrière. Il faut plus de temps pour transformer un aviateur de guerre en pilote commercial que pour former un jeune homme qui n'a pas fait la guerre; chose surprenante toutefois, c'est que les aviateurs de guerre préfèrent occuper le strapontin de droite jusqu'à ce qu'ils se jugent en mesure de devenir capitaine.

M. JACKMAN: Pourquoi? C'est un point intéressant.

M. SYMINGTON: Tout simplement, parce que durant la guerre, ces pilotes ont dû exécuter des vols de virtuosité et ils ont acquis de mauvaises habitudes dont ils ont de la difficulté à se corriger avant de pouvoir devenir pilotes commerciaux.

M. McCULLOCH: En obtenez-vous beaucoup des écoles de pilotes?

M. SYMINGTON: Non, nous ne prenons à notre service que des anciens combattants. Nous en avons 750 actuellement. Nous avons aussi 205 de nos anciens employés qui reviennent.

M. HAZEN: Avez-vous dit que vous avez 205 pilotes?

M. SYMINGTON: Ce ne sont pas tous des pilotes.

M. HAZEN: Combien avez-vous de pilotes actuellement?

M. SYMINGTON: Environ 250.

M. HAZEN: Y compris les co-pilotes?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARKNESS: En ce qui concerne les deux routes aux Etats-Unis, vous ne dites rien au sujet du service de la région des prairies; par exemple, de Winnipeg à Minneapolis, ou de Lethbridge à Grand Falls. Est-ce votre intention d'établir un service dans cette région?

M. SYMINGTON: Nous nous efforçons d'avoir un service Chicago-Winnipeg. Il se peut que nous l'obtenions, mais je n'en sais rien; dans le temps nous n'avons pas pu l'obtenir. Comme vous le savez, en vertu de l'entente actuelle, le territoire est divisé. Il s'agissait d'une division territoriale et pendant longtemps les compagnies des Etats-Unis ont fait le service entre Winnipeg et Minneapolis et également entre Lethbridge et Grand Falls. Elles avaient aussi le service Vancouver-Seattle et nous avons pu parvenir à Seattle, comme je l'ai dit en premier lieu, qui est une source de trafic. Ce qui est à notre plus grand avantage, pour les services aux plus grands centres, Chicago, New York et ainsi de suite, ce sont les voyages sans arrêt.

M. JACKMAN: Dois-je comprendre que vous avez moins d'arrêts entre Seattle, Vancouver et New-York? Votre service entre Seattle et New York comporte moins d'arrêts que le service des Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Oui, je crois même qu'actuellement nous avons moins d'arrêts à cause de la population qui est moins dense. Cela sera d'autant plus vrai lorsque nous aurons nos gros aéronefs.

M. JACKMAN: Pourquoi les compagnies américaines n'établissent-elles pas un service express?

M. SYMINGTON: C'est ce qu'elles feront dès qu'elles auront leurs gros avions. Cependant, et remarquez bien ceci, il existe dans les villes de l'Ouest des services concurrents avec lesquels il leur faut partager le trafic. Elles doivent limiter leurs opérations pour exploiter le service sur une base lucrative.

M. JACKMAN: Si elles avaient un service express, l'avantage que nous détenons actuellement en fait de service plus rapide, disparaîtrait n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non, notre service express leur ferait encore concurrence; mais il y a autre chose que la vitesse. Vous seriez surpris du nombre de lettres



que je reçois de personnes demeurant aussi loin que la Californie qui voyagent par les Lignes aériennes Trans-Canada de préférence—

M. JACKMAN: Est-ce à cause du meilleur service ?

M. SYMINGTON: Oui, à cause du service qui est meilleur et plus courtois, pourrait-on dire; le paysage leur plaît. C'est vraiment surprenant.

M. JACKMAN: Notre matériel est-il aussi moderne que le leur ?

M. SYMINGTON: Nos avions sont plus petits; mais ils sont plus rapides et plus confortables; nous avons ce qu'ils appellent un service de premier ordre et ainsi de suite.

M. SHAW: Si j'ai bien saisi, monsieur Symington, vous avez dit que les Lignes aériennes Trans-Canada n'avaient rien à voir à la construction et à l'entretien des aéroports. est-ce exact ?

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. SHAW: Il me faudrait alors adresser ma question au Ministre. Est-il possible de déterminer le coût de la construction et de l'entretien des aéroports des Lignes aériennes Trans-Canada? Autrement il nous est impossible d'avoir une juste idée des frais d'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada. Je constate qu'il en est ainsi sous le rapport des entreprises de l'Etat. Prenons le ministère des Postes, par exemple. Il nous est possible d'avoir un état des recettes et des dépenses d'un bureau, mais lorsqu'il s'agit d'immobilisations, celles-ci sont classifiées sous le ministère des Travaux publics. Il en résulte que nous ne pouvons pas avoir une idée complète et exacte de l'exploitation des entreprises de l'Etat, dans bien des cas. Pourrions-nous avoir des renseignements touchant les frais d'entretien des aéroports ?

L'hon. M. HOWE: Il est très facile de vous donner des renseignements sur le coût de la construction et de l'exploitation d'un aéroport en Canada. Les aéroports sont à la disposition d'autres lignes que les Lignes aériennes Trans-Canada. Cette dernière compagnie paie des droits d'atterrissage tout comme les autres; les installations ne servent pas seulement aux Lignes aériennes Trans-Canada, mais aussi aux fins militaires, par exemple. A ma connaissance, les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas d'aéroports exclusifs.

M. SHAW: Il doit y avoir des terrains en cas d'atterrissage forcé ?

L'hon. M. HOWE: Certainement, mais le coût d'entretien de ces terrains est minime; il s'agit tout simplement d'un endroit où l'avion peut atterrir lorsqu'il est en difficulté.

M. SHAW: Mais cela comporte une première dépense de capital ?

L'hon. M. HOWE: Evidemment.

M. SYMINGTON: Il en est de même aux Etats-Unis. Je ne connais pas de service qui pourrait payer ses frais si, outre ses frais d'exploitation, il lui fallait faire des déboursés pour la construction et l'entretien des aéroports.

M. SHAW: Je ne veux pas critiquer la réponse qui m'a été donnée; mais il nous est très difficile de prendre un état de ce genre et de l'accepter comme un état complet des recettes et des frais d'exploitation de l'entreprise.

M. SYMINGTON: La situation est celle-ci. Nous versons à l'Etat un droit d'atterrissage à ses aéroports et autres frais de service, tout comme les autres lignes aériennes.

M. SHAW: C'est vrai, mais comme contribuables du Canada nous déboursions davantage par suite des dépenses effectuées par l'autre ministère du gouvernement qui est responsable des frais.

M. SYMINGTON: Evidemment, il y a des aéroports qui sont construits et les droits d'atterrissage qu'ils retirent ne compensent pas leurs autres frais; mais il en est ainsi à travers le monde.



L'hon. M. HOWE: La situation est quelque peu embrouillée actuellement vu que presque tous les nouveaux aéroports ont été construits pour l'armée qui ne paie pas de droits d'atterrissage; mais nous sommes à étudier les dispositions à prendre en vue d'établir ces aéroports sur une base commerciale. La chose devrait être possible. Plusieurs aéroports aux Etats-Unis réalisent leurs frais au moyen des droits d'atterrissage et de diverses concessions. Par exemple, l'aéroport La Guardia qui a coûté \$42,000,000 est devenu une entreprise assez profitable. Cela viendra, mais à l'heure actuelle la question est tellement embrouillée par suite du fait que les aéroports ont été construits essentiellement pour des fins de guerre sans trafic commercial, qu'il faudra au moins un an ou deux avant d'en arriver là.

M. BEAUDOIN: Vous n'êtes pas propriétaires de l'aéroport de Dorval?

M. SYMINGTON: Non.

M. BEAUDOIN: C'est la propriété de l'Etat?

L'hon. M. HOWE: Cet aéroport est la propriété du ministère des Transports.

M. BEAUDOIN: Vous n'avez pas à payer les frais d'entretien de cet aéroport.

M. SYMINGTON: Nous y avons nos propres installations; nous payons des droits d'atterrissage, certains autres frais, et ainsi de suite.

M. BEAUDOIN: Vous y avez également des ateliers de réparations?

M. SYMINGTON: Oui, nous avons des ateliers d'entretien.

M. BEAUDOIN: Combien d'employés y avez-vous?

M. SYMINGTON: Nous avons 533 employés chargés de l'entretien des aéronefs affectés au service transatlantique de l'Etat. Je peux dire que nous y avons en tout de 750 à 800 employés.

M. BEAUDOIN: Est-ce que le nombre de ces employés est susceptible d'être réduit prochainement?

M. SYMINGTON: Au contraire, je crois qu'il va augmenter. Montréal deviendra un aéroport international et, naturellement, le nombre des employés sera appelé à augmenter.

M. SHAW: Monsieur le président, ma prochaine question devrait probablement être adressée au Ministre. Dans le cas d'un aéroport, comme celui de Penhold, où se trouve un terrain d'atterrissage forcé pour les avions des Lignes aériennes Trans-Canada, des installations et ainsi de suite, est-ce que ce terrain est exploité indépendamment de la station aérienne qui faisait partie du plan d'entraînement des aviateurs du commonwealth? Car s'il ne l'est pas, lorsqu'il s'agira de disposer des installations, du matériel et ainsi de suite, il faudra que vous ayez des droits de priorité sur certaines choses essentielles à l'exploitation de ce terrain. Je me demandais s'il était exploité indépendamment.

L'hon. M. HOWE: L'aéroport de Penhold est purement militaire. Il a été construit pour des fins militaires. Il se trouve sur la route aérienne Trans-Canada et c'est un excellent terrain d'atterrissage forcé.

M. SHAW: Vous avez une autre piste et des installations exploitées pour les Lignes aériennes Trans-Canada?

L'hon. M. HOWE: Où se trouve Penhold?

M. SHAW: A environ 80 milles au nord de Calgary.

L'hon. M. HOWE: C'est qu'un terrain intermédiaire que nous n'utilisons pas. Il y avait antérieurement une piste et nous avons construit un aéroport pour fins militaires.

M. SHAW: Je ne crois pas qu'il y ait eu de piste auparavant.

L'hon. M. HOWE: Peut-être non. Il y avait une portée radiophonique et une piste faisant partie de la ligne originale Edmonton-Lethbridge. L'endroit a été choisi par l'armée pour en faire une école d'entraînement aérien et y cons-



truire un aéroport. Lorsque l'aviation n'en aura plus besoin, le tout sera déclaré surplus et passera au ministère des Transports. Ce ministère devra déclarer ce qui lui est utile pour son exploitation et le reste ira à la Corporation des biens de guerre qui le vendra au public.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que M. Shaw et M. Beaudoin trouvent une réponse à leurs questions lorsque nous en viendrons aux détails du rapport. A mon avis les réponses à certaines questions posées se trouvent à la page 13, sous la rubrique "Exploitation, entretien et dépréciation".

M. JACKMAN: Puis-je poser une question générale à M. Symington sur le septième paragraphe de la première page?

Un service direct Winnipeg-Edmonton n'attend que la complétion des aéroports et de l'établissement des commodités nécessaires.

Vous n'êtes pas intéressé au coût de ces commodités? Cela ne regarde que le ministère des Transports?

M. SYMINGTON: Ce qui nous intéresse c'est qu'on puisse y atterrir. Nous faisons en sorte de nous accommoder le mieux possible afin de ne pas causer trop de frais; mais au sujet de l'aéroport de Saskatoon dont il est question, le travail a été entrepris depuis quelque temps. Il ne s'agit plus que de le compléter.

M. NICHOLSON: Les stations intermédiaires de Yorkton et Dafoe donnent-elles satisfaction?

L'hon. M. HOWE: Tout va bien. Ce ne sont que des stations intermédiaires.

M. JACKMAN: Décidez-vous de l'adaptabilité en votre qualité de représentant des Lignes aériennes Trans-Canada ou est-ce le ministère des Transports?

M. SYMINGTON: Le ministère des Transports, suivant la méthode adoptée, prépare des plans, mais avant de procéder à leur exécution il les soumet au service de l'exploitation indiquant la direction des portées et des pistes et demande si cela convient. Les plans sont alors étudiés par nous, et nous répondons si cela nous convient ou non, si des changements doivent être apportés pour les avions.

M. JACKMAN: Le ministère des Transports a des inspecteurs pour ces fins, n'est-ce pas? Dans les prévisions budgétaires, je note un crédit assez considérable sous ce rapport.

M. SYMINGTON: Assurément, ils ont des inspecteurs. Ils s'occupent de la construction et nous n'avons rien à y voir.

M. JACKMAN: On ne fait que vous consulter?

M. SYMINGTON: Ils nous demandent conseil vu que nos aéronefs doivent y atterrir. "Suivant votre expérience des vents, cette piste a-t-elle la pente voulue ou convient-elle ou est-elle conforme, ainsi de suite.", mais nous n'avons rien à dire. La seule chose c'est que nous utiliserons l'aéroport et il est naturellement sage d'éviter les erreurs.

L'hon. M. HOWE: Le ministère des Transports fait l'inspection de toutes les routes aériennes. En ce qui le concerne, les Lignes aériennes Trans-Canada n'est qu'un autre service aérien. Toute voie aérienne exploitée est soumise à une inspection par le ministère des Transports et il en est ainsi pour tout aéroport.

M. HAZEN: Monsieur Symington, lorsque je vous ai demandé si vous exploiteriez une route aérienne qui n'est pas profitable, ai-je bien compris que vous avez dit que cela dépendait de l'Etat, que l'Etat était votre maître. Si possible, je tiendrais à savoir quelle entente, quelle relation existe entre l'Etat et votre compagnie. Ainsi, est-ce votre compagnie qui fait le choix des routes qu'elle doit exploiter ou bien est-ce l'Etat qui décide et qui vous dit d'exploiter ces routes sous l'empire de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: L'un ou l'autre cas peut se produire. Pour obtenir une route, la Compagnie doit s'adresser à l'Etat. Nous écrivons alors au ministre de l'Air



et au ministre des Postes pour leur faire savoir que nous désirons augmenter la fréquence de tel service ou encore que tel service devrait être établi. Il faut alors que ces deux ministres en fassent la recommandation au Gouverneur en conseil qui doit l'approuver. Nous pouvons alors agir; autrement la chose nous est impossible.

M. HAZEN: Vous faut-il obtenir un permis de la Commission ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: C'est là un aspect de la question. Prenons l'autre maintenant. Il faut faire une demande pour une route. N'arrive-t-il pas que l'Etat s'adresse à vous et vous dise: "Vous allez établir un service entre tel et tel endroit".

M. SYMINGTON: Je ne me rappelle pas que cela se soit produit.

L'hon. M. HOWE: Cela pourrait arriver. Par exemple, l'Etat a le droit de conclure des traités avec d'autres pays. Nous en avons conclu un avec les Etats-Unis et nous assumons la responsabilité d'exploiter certains services, entre autres le service Toronto-Chicago et le service Toronto-Cleveland. Nous donnons l'ordre alors aux Lignes aériennes Trans-Canada d'exploiter ces services internationaux.

M. HAZEN: En vertu de quelle disposition de la loi avez-vous ce droit ?

L'hon. M. HOWE: Cela fait partie du contrat des Lignes aériennes Trans-Canada. La loi prévoit un contrat.

M. JACKMAN: La compagnie doit-elle se soumettre, ou fixez-vous vous-même le coût de ce service ?

M. SYMINGTON: En vertu de l'arrangement actuel, si nous exploitons le service nous ne recevons que la rémunération prévue par la loi. Nous sommes protégés par la loi. Si nous réalisons un bénéfice, le taux du transport des correspondances diminue; s'il se produit un déficit, ce taux augmente. En tant que compagnie, nous sommes protégés contre une exploitation à perte. Jusqu'à date il en a été ainsi, mais je crois comprendre d'après la loi que cela va changer.

M. JACKMAN: Mais comme représentants des Lignes aériennes Trans-Canada vous serez protégés contre la perte.

M. SYMINGTON: Pardon ?

M. JACKMAN: Si l'Etat vous ordonne d'exploiter une certaine route ?

M. SYMINGTON: En vertu du présent contrat.

M. JACKMAN: Apparemment il n'en est plus ainsi.

M. SYMINGTON: Je ne saurais dire s'il en est ainsi ou non mais la modification qui sera apportée en temps opportun permettra de ne plus le faire.

M. JACKMAN: Vous vous considérez dans la position d'avoir à exploiter un service aérien accusant un déficit qui ne sera pas comblé à même le Fonds du revenu consolidé ?

M. SYMINGTON: Je ne me suis jamais considéré dans cette position. Je n'ai jamais songé au fait que je pourrais me trouver dans une telle situation. Quant à moi, s'il arrive que les services des Lignes aériennes Trans-Canada doivent être subventionnés, j'abandonne tout. Je n'en ferai rien cependant car je suis convaincu que l'exploitation peut être profitable.

L'hon. M. HOWE: Naturellement, nous prenons le soin de nous rendre compte que ces routes sont capables d'être profitables.

M. JACKMAN: M. Symington a pris bien soin de souligner ses remarques en disant les services au Canada des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. SYMINGTON: Oui. Si le Gouvernement canadien conclut une entente par laquelle il entreprend l'exploitation d'un service Atlantique Nord et dit à notre compagnie: "Vous allez exploiter ce service", comme il l'a dit, les Lignes aériennes Trans-Canada outre-mer Limitée, ou peu importe le nom—et non



les Lignes aériennes Trans-Canada, service au Canada—effectueront ce service et, bien entendu, en vertu d'un contrat passé avec l'Etat. Il reste à savoir quel sera le contrat, mais si je suis dans la compagnie, elle sera protégée contre la perte. Ne faites pas erreur sur ce point.

M. JACKMAN: En supposant que la Grande Bretagne ou tout autre pays à population dense, d'où émane le trafic, insiste pour que le nombre des avions en service soit dans la même proportion du total que la population, au point d'origine du trafic, est à l'égard du trafic total, il peut arriver que les Lignes aériennes Trans-Canada, service d'outre-mer, ne se développent pas et que pour cette raison l'entreprise ne soit pas profitable, tandis que le pays à population dense pourra avoir en service un plus grand nombre d'avions, et que l'accroissement du volume soit pour ce pays une source de bénéfices dans la même proportion que la perte considérable que nous subirions.

M. SYMINGTON: Si le gouvernement faisait preuve d'un tel manque de jugement au point de conclure une pareille entente, il ne serait pas digne d'être le gouvernement, car personne ne consentirait à une telle proposition.

M. JACKMAN: Je comprends que c'est le point contentieux dans la clause "ascensionnelle".

M. SYMINGTON: Pas du tout. La clause "ascensionnelle" n'a rien à voir à cela.

L'hon. M. HOWE: La clause en question n'a rien à voir à cela du tout.

M. JACKMAN: Pourquoi alors cette différence entre les Etats-Unis, la Grande Bretagne et nous, si vous le voulez, quant à la disposition par laquelle, après avoir effectivement fait usage de 65 p. 100 de la route, il est possible d'accroître le nombre des avions?

L'hon. M. HOWE: Cette disposition nous en donne le droit.

M. SYMINGTON: Ce serait très long à vous expliquer.

L'hon. M. HOWE: Il se peut que cette clause ne soit jamais habilitante.

M. JACKMAN: N'existe-t-il pas un différend en ce qui concerne l'endroit d'où part le trafic?

M. SYMINGTON: Pas du tout. Nous sommes tous d'accord pour opérer sur une base de 50-50. Il a fallu convaincre les Etats-Unis sous ce rapport, et ce fut un beau geste de leur part, car c'est le plus grand pays voyageur au monde. Si un voyageur en provenance des Etats-Unis se rend en Angleterre par avion, en descend et prend place dans un autre avion en Angleterre, l'Angleterre obtient le crédit pour ce passager tout comme s'il était d'origine britannique. Les Etats-Unis n'ont pas le crédit dans les deux sens; mais dans un sens seulement.

L'hon. M. HOWE: On se base sur le nombre de passagers pris à bord.

M. SYMINGTON: Les passagers pris à bord dans le pays peu importe l'endroit de provenance.

M. JACKMAN: L'endroit d'origine importe peu?

M. SYMINGTON: Pas du tout.

M. BEAUDOIN: A la page 6 du rapport, vous faites mention des facteurs qui ont contribué à l'augmentation des frais d'exploitation, le détail se trouve-t-il ailleurs dans le rapport?

M. SYMINGTON: Aux pages 13 et 14; le détail est assez complet. Je pourrai le discuter avec vous dans quelques instants ou lorsque nous en viendrons à ces comptes.

M. NICHOLSON: Avant d'en finir avec la page 6, au sujet des frais d'exploitation, M. Symington pourrait-il nous fournir des renseignements quant au facteur température? Quelle influence ce facteur peut-il avoir sur vos frais d'exploitation lorsque vous avez un mois de mauvais temps?



M. SYMINGTON: Bien entendu, lorsqu'il fait mauvais temps, il est impossible d'entreprendre des voyages ou il nous faut faire des voyages partiels. Nous devons prendre soin des passagers, les diriger vers les hôtels, trouver à les loger et ainsi de suite. Tout cela occasionne des frais, mais en général il s'établit une moyenne, bien que l'an dernier n'ait pas été bon.

M. McCULLOCH: Il vous faut prendre une moyenne pour l'année?

M. SYMINGTON: Oui.

M. NICHOLSON: En terme de dollars et cents, vous est-il possible de savoir ce qu'un mauvais mois de septembre cette année, peut représenter par rapport à un beau mois de septembre l'an dernier?

M. SYMINGTON: Nous pourrions peut-être pour le mois, mais il y a tellement de facteurs qu'il serait très difficile de dire ce que coûte le facteur température ou tout autre.

M. NICHOLSON: Vous vous préoccupez peu du facteur température en ce qui concerne vos plans futurs?

M. SYMINGTON: Non, de plus en plus, ce facteur cause moins d'ennuis par suite des améliorations scientifiques.

M. REID: J'ai deux questions sur la page 5. Vers le bas de la page, il est question du volume des messageries aériennes et du volume de la poste aérienne. S'agit-il de deux entreprises distinctes? Je désire savoir si le volume de la poste aérienne qui accuse une augmentation de 3 p. 100, comprend les colis "par avion" ou colis postaux?

M. SYMINGTON: Il comprend tout ce qui est expédié au tarif de la poste aérienne.

M. REID: Alors c'est distinct de la messagerie aérienne.

M. SYMINGTON: Certainement.

M. REID: Mon autre question a trait au quatrième paragraphe de la même page où il est dit que le service transatlantique de l'Etat canadien a été étendu. Il s'agit du service des dépêches, du transport du courrier?

M. SYMINGTON: Cela comprend le transport du courrier, de la cargaison et de tout.

M. REID: Le courrier transporté outre-mer pour le compte de l'Etat canadien est-il compris dans le volume de courrier dont fait mention le rapport?

M. SYMINGTON: Non. Bien que les Lignes aériennes Trans-Canada effectuent le service, ce n'est pas une exploitation commerciale de la compagnie. Tout est porté au compte de l'Etat qui solde la note. Nous ne pouvons rien accepter. L'Etat nous dit qui nous devons transporter. C'est un service de guerre.

M. JACKMAN: Qu'est-il advenu du service transatlantique des Lignes aériennes du Pacifique Canadien ou que le chemin de fer Pacifique Canadien exploitait d'une façon ou d'une autre? Ce service lui a été enlevé, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Je n'ai jamais su qu'il exploitait un service.

L'hon. M. HOWE: Ce chemin de fer avait un organisme qui effectuait le transport des avions pour le compte du gouvernement britannique. Ce dernier a changé l'arrangement. Le Canada n'avait rien à y voir.

M. JACKMAN: Ce service a disparu entièrement?

M. SYMINGTON: Ceci a été fait par le gouvernement britannique et non par nous.

L'hon. M. HOWE: L'armée s'est chargée de ce service. De fait, je crois, le service transocéanique du R.A.F. a succédé au Pacifique Canadien.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, au quatrième paragraphe, première ligne, vous dites que les services des voyageurs, du courrier et des messageries ont presque atteint le maximum de capacité de la compagnie. Quel était le pourcentage de capacité ou le chiffre dont vous vous servez pour l'exprimer?



M. SYMINGTON: Je crois que notre pourcentage a été de 89.

M. JACKMAN: 89 p. 100 ?

M. SYMINGTON: Je le crois.

M. JACKMAN: C'est très élevé.

M. SYMINGTON: Je vous demande pardon, c'est 84 p. 100. Véritablement c'est 100 p. 100, car lorsque vous descendez à Lethbridge un passager de Vancouver et que vous êtes obligé de prendre des passagers tout le long du trajet, votre pourcentage diminue quand vous n'avez pas de passager entre deux endroits.

M. JACKMAN: Ce chiffre est plus élevé que la moyenne des lignes transcontinentales des Etats-Unis ?

M. SYMINGTON: En se basant sur les chiffres de 1944, je ne le crois pas. Notre pourcentage a toujours été plus élevé, mais depuis la guerre, les deux sont également élevés, ou celui des Etats-Unis est un peu plus élevé.

M. JACKMAN: Etes-vous en mesure de fournir au Comité des chiffres indiquant la régularité du service ? Par exemple, quand on se rend dans l'Ouest, il faut allouer un jour de plus pour être bien sûr de ne pas rater le rendez-vous. C'est ce que j'ai constaté et c'est assez général. Avez-vous des statistiques établissant combien de fois le service s'est effectué conformément à l'horaire ?

M. SYMINGTON: Nous avons des statistiques mensuelles. Bien entendu, il y a amélioration depuis que nous pouvons utiliser la route d'emprunt de Windsor à travers les Etats-Unis. Mais il y a une grosse amélioration cet automne.

M. NICHOLSON: Utilisez-vous souvent cette route ?

M. SYMINGTON: Le mois dernier, je crois que nous l'avons utilisée vingt fois. Il a fait très mauvais temps au nord du Lac Supérieur.

M. JACKMAN: C'est-à-dire en se dirigeant vers Minneapolis et Milwaukee ?

M. SYMINGTON: A travers Milwaukee jusqu'à Winnipeg.

M. NICHOLSON: Quelle est la durée du trajet entre Montréal et Winnipeg, par les Etats-Unis ?

M. SYMINGTON: C'est un peu plus long, mais pas beaucoup.

M. JACKMAN: Avez-vous à payer quelque chose en plus des droits d'atterrissage ?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Y a-t-il une route semblable pour les Etats-Unis ? Cela ne leur serait pas utile ?

M. SYMINGTON: Les Etats-Unis ont des routes du même genre. Ils survolent l'Ontario et le Nouveau-Brunswick.

M. JACKMAN: Est-il plus difficile de survoler le Canada, à cause des conditions atmosphériques, que les états frontières ?

M. SYMINGTON: A mon avis, oui. La difficulté, en ce qui concerne la région du nord de l'Ontario, c'est que le vent souffle du sud, frappe les eaux froides du Lac Supérieur et semble former pendant un certain temps des nuages très lourds d'humidité, ou durant la saison froide, une congélation pouvant causer des catastrophes. Par exemple, dans les prairies du nord-ouest, une tempête peut n'être que temporaire et continuer sa route. Mais quand elle arrive aux lacs et à l'eau froide, elle rend cette région du nord de l'Ontario dangereuse pour les envolées. Il y a en plus l'état des terrains. Il y a tellement d'eau et de marécages que cette région n'est pas propice, et qu'il est très difficile d'atterrir.

M. JACKMAN: J'ai entendu dire que par suite de leur utilité militaire durant la guerre, il ne nous a pas été possible de nous procurer certains instruments. Pensez-vous qu'il nous sera possible de nous en procurer qui permettront de faire des envolées même pendant le mauvais temps ?



M. SYMINGTON: Je l'espère. De fait, nous sommes à faire des essais d'atterrissage à l'aveuglette, mais il reste à savoir si nous pourrions jamais effectuer des atterrissages complètement à l'aveuglette. Je crois que oui. Quand? Je ne saurais le dire. C'est une entreprise extraordinaire, très dangereuse et difficile dans le moment, mais cela va se réaliser. Pour un atterrissage à l'aveuglette, il est possible d'abaisser le plafond considérablement et augmenter grandement votre pourcentage d'opérations; mais, évidemment, il faut beaucoup d'entraînement, des installations radiophoniques et des pistes plus larges.

M. JACKMAN: Pratique-t-on l'atterrissage à l'aveuglette aux Etats-Unis et dans les autres pays?

M. SYMINGTON: Ils en sont au même point que nous. Cependant, je crois que nous sommes un peu plus avancés. Sous le rapport de ces questions scientifiques nous avons toujours été en avant. Les Lignes aériennes Trans-Canada les précèdent presque tous. Pour sûr, ils ne sont pas en avant de nous.

L'hon. M. HOWE: On en est à la période de développement. Je ne crois pas que les avions commerciaux fassent de tels atterrissages.

M. JACKMAN: Quel est le bas plafond minimum pour effectuer un atterrissage en se servant des instruments actuels?

M. SYMINGTON: A mon avis, trois cents pieds est le minimum absolu. Au moyen de l'atterrissage à l'aveuglette, je crois qu'il serait possible de l'abaisser à cent pieds. Si jamais on parvient à faire l'atterrissage à l'aveuglette, le problème sera résolu. Il sera alors possible de prendre un engagement pour un certain temps et être là à l'heure.

M. JACKMAN: Ne deviez-vous pas nous donner des statistiques indiquant comment le service s'était effectué conformément à l'horaire?

M. SYMINGTON: En 1944, nous avons complété 95 p. 100 de nos voyages.

M. JACKMAN: Voulez-vous dire que les départs se sont effectués à l'heure?

M. SYMINGTON: Cela ne veut pas nécessairement dire que nous sommes arrivés à l'heure, mais que nous avons effectué nos envolées commerciales. Il m'est impossible de fournir ces chiffres maintenant mais il y a un certain montant de routine. C'est-à-dire, arrivée à l'heure. Un groupe comprend les retards de 5 à 30 minutes, un autre, de 30 à 60 minutes. C'est ainsi que les retards sont classifiés. Je ne pourrais pas vous dire combien de fois les avions ont eu 5 minutes de retard, combien de fois, 30 minutes.

M. JACKMAN: Supposons que nous vous accordions une couple d'heures. Cela importe peu, mais c'est quand il faut passer la nuit à North Bay, à Winnipeg ou à un autre endroit que cela désorganise le service.

M. SYMINGTON: C'est exact, mais il est impossible de lutter contre le mauvais temps. Il ne sert de rien d'essayer. Il est inutile de dire au public qu'on peut réussir car c'est impossible. Vous en avez la preuve dans ce qui est arrivé à vos passagers.

M. REID: Avez-vous votre propre service météorologique?

M. SYMINGTON: Nous avons notre propre service météorologique. Il coopère, naturellement, avec le service météorologique fédéral, mais le nôtre comprend notre propre personnel.

M. HAZEN: Dans son exposé sur le C.-N., M. Vaughan a dit:

"Je crois nécessaire, toutefois, de vous prévenir à ce sujet. Il est probable qu'une fois la guerre finie le niveau du trafic baissera."

Croyez-vous que vous devriez avertir les gens concernant les opérations d'après-guerre de Trans-Canada? Vous attendez-vous à ce qu'elles accusent une baisse sur celles du temps de guerre?

M. SYMINGTON: Non, parce que ces dernières ne représentaient pas ce que nous aurions pu accomplir si nous avions possédé le matériel. Je ne comprends



réellement pas l'optimiste qui dit que tout le monde va voler. Je me demande qui travaillera. Mais si vous me demandez si l'aviation du temps de paix sera aussi développée que pendant la guerre, je vous répondrai qu'elle le sera au moins du double, parce que nous n'avions pas le matériel nécessaire. Nous ne l'avions pas, mais quand on parle d'un accroissement dix ou vingt fois plus considérable, franchement, je ne le prévois pas et j'espère ne pas être pessimiste. Il est inutile de dire aux gens de ne pas fonder trop d'espoir sur les affaires futures de Trans-Canada.

M. HAZEN: Ses dirigeants se proposent de les doubler, mais nous ne parlons pas en ce moment de doubler le capital-actions, mais plutôt de le quadrupler.

M. SYMINGTON: Mais vous parlez d'un tout autre sujet. Nous voulons parler d'un nouveau service interocéanique complet. Nul doute là-dessus. Je parle maintenant des lignes domestiques. Quant à l'aviation internationale, il faut naturellement—un accroissement de \$25,000,000 du capital est insignifiant dans cette partie. Il n'y a pas de ligne aérienne aux Etats-Unis qui n'ait pas accru ses immobilisations d'au moins \$100,000,000, non pas \$25,000,000. Si vous pouviez voir l'argent qui se dépense dans l'aviation internationale, cela vous ferait réfléchir. J'y réfléchis. Je ne vais certainement pas dépenser autant que les dirigeants des services aériens internationaux. Un coup d'œil sur leur bilan me permet de me rendre compte que nous ne sommes pas sur le même pied.

M. HAZEN: Je suppose que vous voulez réaliser des bénéfices sur l'argent que vous dépensez; c'est là votre ligne de conduite?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Et des dépenses de ce genre devraient accuser un déficit, quelle que soit la façon dont on les envisage?

M. SYMINGTON: Tout à fait.

M. NICHOLSON: En prenant pour base vos résultats pendant la guerre et ceux que vous obtenez présentement, vous attendez-vous à un accroissement considérable des voyages aériens?

M. SYMINGTON: Oui, le nombre des passagers va beaucoup s'accroître.

M. NICHOLSON: Vous attendez-vous à ce qu'il dépasse du double le maximum du temps de guerre?

M. SYMINGTON: Oui, pour nos services domestiques. Les gens d'âge mûr vont peut-être hésiter un peu, étant plus lents dans leurs décisions—bien qu'il soit surprenant de constater le nombre de gens âgés que transportent nos avions mais les jeunes veulent voyager par air. Lorsqu'ils se déplacent, ils veulent arriver rapidement à destination.

L'hon. M. HOWE: Il n'est pas douteux que lorsque vous obtiendrez votre nouveau matériel un grand nombre de gens voudront voyager par avion. Pour ma part, je préfère voyager par air, particulièrement si j'ai un assez long trajet à parcourir.

M. NICHOLSON: Et vous croyez que cet accroissement des voyages par air va influencer sur les voyages en chemin de fer?

M. SYMINGTON: Naturellement.

M. HAZEN: C'est peut-être contre cela que M. Vaughan a voulu mettre les gens en garde.

M. SYMINGTON: Peut-être; mais prenez le service aérien Montréal-New-York de la Colonial Air Lines. Longtemps avant la guerre, elle faisait à peine ses frais avec 2 ou 3 envolées quotidiennes. Elle en a maintenant 19 et elle refuse des passagers. Tout le monde veut voyager par air entre ces deux villes. On ne prend plus le train pour faire ce voyage.

M. HARKNESS: Ce n'est pas encourageant pour le C.-N.



M. SHAW: Il est question à la page 7 des passagers payants ce qui indiquerait qu'il y a probablement des passagers non payants. Veuillez nous donner des détails sur le pourcentage de l'accroissement. J'allais suggérer que vous pourriez inclure plus tard un état de ceux qui voyagent gratuitement.

M. SYMINGTON: Je puis vous en fournir la liste complète. Je dirai, d'abord, que nous ne donnons pas de laissez-passer.

M. SHAW: Pas même aux employés ?

M. SYMINGTON: Ils peuvent faire certains trajets gratuitement, mais ils n'obtiennent pas de laissez-passer. Voici cette liste: 1,602 billets aux employés d'Air-Canada voyageant pour affaires ou en vacances; 555 aux personnes à charge des employés d'Air-Canada; 268 aux employés du ministère des Transports voyageant pour affaires; 16 billets à la presse, à Radio-Canada, etc., 10 billets aux employés des Postes voyageant pour affaires se rapportant au service postal aérien; 15 aux employés d'autres lignes aériennes; soit un total de 2,466 billets.

M. REID: Il n'est pas question des billets donnés aux députés ?

M. SYMINGTON: Tous ceux dont l'énumération précède voyagent à condition qu'il y ait des "places disponibles"; c'est-à-dire, que s'il n'y a pas de place, ils ne peuvent pas partir.

M. SHAW: Le ministère des Transports acquitte-t-il les dépenses de voyage par air de ses employés ?

M. SYMINGTON: Ils voyagent gratuitement pour affaires.

M. NICHOLSON: À propos de l'observation que vient de faire M. Reid; lorsque vous obtiendrez vos nouveaux avions on pourrait refondre dans une certaine mesure la Loi des chemins de fer pour que les députés obtiennent le privilège de voyager en avion.

M. SHAW: Et si vous devez considérer ce point, je suggère alors que les députés originaires de l'Ouest devraient avoir la priorité.

L'hon. M. HOWE: Il arriverait alors qu'ils iraient passer presque chaque fin de semaine à Vancouver.

M. SHAW: Nous serions satisfaits si vous nous accordiez deux voyages gratuits par année.

L'hon. M. HOWE: Les députés obtiennent le paiement de deux voyages et peuvent l'appliquer aux voyages aériens s'ils le veulent.

M. SHAW: Non, il nous faut voyager par train pour en bénéficier.

L'hon. M. HOWE: Non, vous pouvez aussi voyager par avion, si vous voulez.

M. JACKMAN: A propos du paragraphe 9, l'avant-dernier de la première page, y a-t-il des lignes aériennes aux Etats-Unis qui transforment des avions de guerre pour le transport des passagers ou des marchandises, particulièrement pour le transport des passagers ?

M. SYMINGTON: Assurément.

L'hon. M. HOWE: La transformation d'avions pour d'autres lignes nous donne beaucoup de travail au Canada.

M. JACKMAN: Pour les lignes des Etats-Unis ?

L'hon. M. HOWE: Pour d'autres lignes; des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de la France, de la Norvège, de l'Espagne, etc.

M. NICHOLSON: Combien de passagers ce modèle d'avion peut-il transporter ?

M. SYMINGTON: Il est aménagé pour en transporter 21.

M. NICHOLSON: Quand l'obtiendrez-vous ?

M. SYMINGTON: Le 1er novembre, pour le service de New-York.

M. NICHOLSON: Vous avez parlé du service entre Edmonton et le Pacifique; va-t-il être direct jusqu'à Vancouver ?



M. SYMINGTON: Je l'ignore. Nous ne l'avons pas demandé, mais je crois qu'on peut logiquement croire que ce sera un service principal; le gouvernement peut être ou non de mon avis. Je l'ignore.

M. NICHOLSON: Y a-t-il des terrains d'atterrissage intermédiaires?

M. SYMINGTON: Je n'ai pas encore étudié ce point. Jusqu'ici nos avions ne peuvent se rendre qu'à Edmonton.

M. JACKMAN: Quel est le coût de transformation des avions en avions à passagers pour Trans-Canada?

L'hon. M. HOWE: Vous voulez dire le Dakota?

M. JACKMAN: Voici ce que je lis: "A la suite de la décision prise par l'Etat canadien de fabriquer au Canada un quadrimoteur Douglas du type DC-4, Air-Canada, à titre de futur usager de cet appareil spécialisé, a établi une liaison étroite avec les dessinateurs et les fabricants".

M. SYMINGTON: Il ne s'agit pas là de transformation, mais de nouveaux avions.

M. JACKMAN: Et puis-je demander à leur sujet, combien il en coûte relativement pour fabriquer un Douglas DC-4 au Canada par comparaison avec son prix d'achat d'une avionnerie des Etats-Unis? Sa fabrication serait-elle meilleur marché?

M. SYMINGTON: Certainement. Par nécessité, j'aimerais attirer votre attention sur ce que cela représente. J'ai dû étudier ces derniers jours, au cours de la semaine, l'achat, ou l'achat possible d'avions provisoires...

M. JACKMAN: C'est-à-dire le Douglas DC-4?

M. SYMINGTON: Non, il s'agit du Loughheed; l'achat d'un certain nombre de ceux-ci aux Etats-Unis est une mesure temporaire et le prix y était de \$775,000. En calculant le prix auquel il me reviendrait, j'ai trouvé qu'il me coûterait \$1,262,473.

M. JACKMAN: Je suppose que c'est à cause de la douane, des taxes et du change?

M. SYMINGTON: Oui et de modifications s'établissant à \$42,000—à savoir, un système de chauffage plus puissant pour notre climat. C'est la difficulté à laquelle nous avons été constamment en butte dans la comparaison de nos frais avec ceux des lignes des Etats-Unis—ce qui veut dire que si j'achetais cet avion, ou dix (si je l'achetais, je devrais en acheter dix) il me faudrait imputer aux frais d'exploitation par avion chaque année \$124,732 de plus que mon concurrent aux Etats-Unis. Naturellement, si nous pouvions construire cet avion au Canada il reviendrait à environ la moitié de ce prix ou moins.

M. HAZEN: Le Douglas DC-4 est-il fabriqué au Canada?

L'hon. M. HOWE: Oui, il est en voie de fabrication.

M. HAZEN: Qui le fabrique?

L'hon. M. HOWE: La Canadair Ltd, à Montréal.

M. HAZEN: Combien comptez-vous en acheter?

M. SYMINGTON: Ma foi, je l'ignore. J'en ai commandé 20 et j'ai une option sur 50.

M. HAZEN: Combien coûtent-ils?

M. SYMINGTON: Nous ne le savons pas encore.

M. HAZEN: Quelle est la durée de cet avion?

M. SYMINGTON: Pour ce qui est de la durée d'un avion, sa dépréciation— nous comptons quatre ou cinq ans, mais la désuétude est énorme dans un service rapide, qui subit de grandes transformations un service qui est le plus rapide et le plus sujet à transformation de tous les services.

L'hon. M. HOWE: Nous avons en service des avions achetés en 1936.



M. HAZEN: Quelle est la durée de ces avions Douglas? Pendant combien de temps les emploieriez-vous si vous ne pouviez pas vous en procurer de meilleur?

M. SYMINGTON: Je ne saurais vous répondre. Je puis dire que dans notre comptabilité ils figurent comme dépréciés après quatre ans, mais nous comptons pouvoir les utiliser pendant six ou sept ans.

M. HAZEN: Quand vous attendez-vous à savoir ce qu'ils coûtent?

M. SYMINGTON: Nous en avons une idée générale, mais nous ne le saurons pas avant que l'avion soit terminé.

M. NICHOLSON: Dois-je comprendre que le ministre a dit qu'Air-Canada employait encore des avions fabriquées en 1936?

L'hon. M. HOWE: Oui, en 1936 ou 1937.

M. HAZEN: Quand vous attendez-vous à recevoir vos premiers nouveaux avions?

M. SYMINGTON: Le 1er décembre 1946, j'espère. Je suis peut-être trop optimiste.

M. SHAW: Où avez-vous dit qu'on les construit au Canada?

L'hon. M. HOWE: La Canadair Limited les construit à Cartierville, près de Montréal.

M. JACKMAN: Cet avion que nous fabriquons est le Douglas DC-4?

M. SYMINGTON: Sa désignation exacte est le Douglas DC-4-M.

M. JACKMAN: Et combien va-t-il nous coûter?

M. SYMINGTON: Je vous ai dit que nous ne pouvons encore le dire exactement.

M. JACKMAN: Mais on peut supposer à tout événement que le prix en sera inférieur à celui du même avion acheté aux Etats-Unis si on ajoute au prix d'achat la douane, la taxe des ventes et la différence du change.

M. SYMINGTON: Je m'attends à ce qu'il soit beaucoup plus bas.

M. JACKMAN: Croyez-vous que l'aviation au Canada peut soutenir la concurrence en régie intéressée, compte tenu de notre volume restreint de fabrication en comparaison des Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Non, mais d'autres facteurs entrent dans la question. Par exemple, il y a le coût de la transformation de l'avion pour l'adapter aux conditions au Canada. De plus, je n'essaie pas de concurrencer les Etats-Unis dans la fabrication des avions à 100 passagers. Notre population est très inférieure à la leur. Je suis d'avis que l'avion à 40 passagers est mieux adapté aux exigences de notre volume de trafic. C'est ce qu'il nous faut, avec la vitesse, et il répondra mieux à nos fins que les avions à 100 passagers. Mon opinion se base sur le fait que notre population n'est pas assez dense. Mon idée de la situation peut être erronée. Mais je dirai que nous pouvons construire le modèle d'avion à 40 passagers au Canada à peu près au même coût que nous pourrions le faire construire aux Etats-Unis. Et il est certain que si nous devons acquitter la douane et autres frais, nous devrions pouvoir les construire nous-mêmes à bien meilleur compte.

M. REID: Quel est le coût du plus gros modèle d'avion que vous vous proposez d'utiliser dans votre service transatlantique?

M. SYMINGTON: Le modèle d'avion que nous construisons à cette fin a un rayon de croisière de 3,000 milles ou plus; il faut qu'il fasse de longs trajets au-dessus de l'océan, et il en est tout autrement de ce service que de celui où les avions peuvent atterrir tous les 100 milles, faire leur plein d'essence et être réparés, etc. Dans le service transocéanique les avions doivent emporter un poids énorme d'essence et d'autres articles indispensables.

M. JACKMAN: Il y a aussi le fait que le volume n'entre pas en ligne de compte dans la fabrication des avions comme, par exemple, dans celle des autos. Par



conséquent, selon vous, les avions pourraient être construits ici aussi bon marché ou même meilleur marché que s'ils étaient construits aux Etats-Unis et importés.

M. SYMINGTON: Puis-je apporter une rectification? Ils pourraient être construits ici à moins de frais que leur prix d'achat aux Etats-Unis—le volume joue certainement un grand rôle, ce n'est pas douteux.

M. JACKMAN: Quel est le droit de douane sur un avion?

L'hon. M. HOWE: À peu près 35 p. 100 d'ordinaire.

M. HAZEN: Où obtenez-vous vos moteurs?

M. SYMINGTON: Ceux qui sont montés sur les avions canadiens sont des Rolls Royce qui viennent, bien entendu, d'Angleterre. Nous combinons ce que nous estimons être la meilleure conception d'un avion avec le moteur le plus puissant et nos avions sont uniques à cet égard.

M. JACKMAN: N'auriez-vous pas de nouveaux avions plus rapidement pour Air-Canada si vous employiez quelques-uns de ces avions transformés dont vous venez de parler...

M. SYMINGTON: Tous nos avions transformés sont des bimoteurs pour service sur nos lignes domestiques. Ce sont les quadrimoteurs qui ont un rayon d'action de 3,500 milles. Ils ne sont susceptibles d'aucune transformation.

M. JACKMAN: Mais nous parlons d'un plus grand nombre d'avions transformés pour le service canadien?

M. SYMINGTON: Nous les obtenons du C.A.R.C. et nous les transformons pour notre service principal; ce sont des Douglas DC-3.

M. JACKMAN: C'est ce qu'on appelle les Dakotas?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Et je suppose qu'il revient moins cher de les transformer que d'en construire de nouveaux?

M. SYMINGTON: Oui, je crois que cette transformation reviendra bien jusqu'ici, moins cher particulièrement aux États-Unis, les avions transformés ont coûté autant que les avions neufs. La transformation d'un avion est une tâche considérable parce qu'il y a tant de pièces qui s'emboîtent que lorsqu'on en change une il faut changer les autres et cela finit par revenir plutôt cher. Mais nul doute que cela va devenir meilleur marché, si on tient compte du nombre de transformations que nous allons entreprendre. Ce qui est plus important, c'est que nous pouvons au moins les obtenir et que nous ne pouvons pas nous procurer de nouveaux avions. Un des membres du Comité a demandé les caractéristiques de ces avions C-47 que nous transformons. Je suis allé l'autre jour à Ottawa dans l'un d'eux et nous avions avec nous le président du Chili. C'est un excellent avion, très confortable et il est moins coûteux qu'un avion neuf. Celui qui le suivra va coûter moins que celui-ci, parce que le premier est toujours le plus coûteux. Nous soutenons que ces avions feront notre affaire jusqu'à ce qu'on construise un nouveau prototype de bimoteur plus satisfaisant et plus économique, qui n'existe nulle part au monde aujourd'hui et qui pourra répondre aux exigences de certains services. Le DC-3 résulte des plus grands progrès réalisés jusqu'ici dans la construction des avions, mais il ne conservera son rang que jusqu'à ce que les dessinateurs conçoivent un avion dont ils possèdent tous les éléments—qui pourra se comparer avantageusement à ce dernier quant au rayon d'action, aux frais d'exploitation, etc., et ceux-ci devront être de beaucoup inférieurs à ceux du DC-3. Cet avion viendra sûrement.

M. HARKNESS: Mais quant à vous, vous pourrez de cette façon vous assurer un avion assez bon marché approprié aux services domestiques?

M. SYMINGTON: Oui. Je n'aimerais pas à dire à quel prix, mais à meilleur compte que le prix d'un neuf. Oui, je le crois, et tout cet argent sera dépensé au pays.



M. HARKNESS: Le C47 est-il un Dakota ?

M. SYMINGTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs ?

M. JACKMAN: A propos du paragraphe dont vous venez de parler, payez-vous des redevances sur ces DC-4 ?

M. SYMINGTON: Oui, la compagnie Douglas touche des redevances sur ce modèle d'après son contrat avec le gouvernement canadien.

L'hon. M. HOWE: Il ne nous serait pas possible d'établir le plan d'un quadrimoteur de transport et le fabriquer nous-mêmes; il en coûte beaucoup moins d'acheter le devis et de le modifier plutôt que d'en établir les données.

M. JACKMAN: Vous rappelez-vous la base de la redevance ?

L'hon. M. HOWE: Non, je ne me souviens pas exactement des conditions, mais elles m'ont paru raisonnables.

M. JACKMAN: Je présume que c'est un pourcentage sur le prix de revient ?

L'hon. M. HOWE: Non, c'est un montant fixe, plus quelque chose. Je ne me souviens pas des détails.

M. HAZEN: Le résultat de vos opérations figure à la page 6 et je remarque que tandis que vos recettes sont à la hausse vos frais d'exploitation sont aussi considérablement plus élevés et qu'il en est ainsi malgré une augmentation de près de \$1,000,000 dans vos recettes d'exploitation. Pourriez-vous nous en donner une explication ?

L'hon. M. HOWE: Je crois que M. Symington pourrait nous l'expliquer. L'an dernier il nous a fallu faire faire de grosses réparations à nos avions. Le coût plus élevé de la main-d'œuvre et des matériaux pour ces travaux de réparations est le principal facteur dans la hausse des frais d'exploitation. Il s'agissait de travaux d'entretien importants.

M. SYMINGTON: Je puis répondre à cette question.

M. HAZEN: Malgré une hausse de près de \$1,000,000 dans les recettes cette année, il ne semble pas s'être produit de réduction des frais d'exploitation. Cela s'explique-t-il par l'augmentation des salaires et du coût des matériaux ?

M. SYMINGTON: Oui, pour 1944; particulièrement à propos de la hausse des prix des matériaux et des salaires. Il nous a fallu nous procurer la plupart de nos pièces de rechange et du matériel aux Etats-Unis; il n'existe pas de plafonnement sur ces articles et en plus ils sont en grande demande. J'ai ces données; le relèvement des salaires s'est établi à \$400,000 pour le même personnel et nos matériaux nous ont coûté \$465,000 de plus. Comme le ministre l'a dit, cette augmentation s'explique surtout par la revision importante du matériel, la revision numéro sept, comme nous l'appelons. Il s'agit de la reconstruction des ailes et des entretoises—cela revient presque à reconstruire les avions—ce qui a nécessité l'emploi de beaucoup de matériaux et de main-d'œuvre. Naturellement nous avons eu l'avantage de prolonger la durée des avions d'où baisse de leurs frais de dépréciation. Mais je dirai en réponse à la question que ces travaux ont coûté \$1,000,000. Au premier abord, ce poste m'a paru trop élevé, mais après l'avoir examiné, j'ai constaté, comme je l'ai dit, que les salaires s'étaient accrus de \$400,000, que les matériaux étaient en hausse de \$460,000, et en sus il y avait les dépenses d'entraînement du nouveau personnel, plus nombreux qu'en 1943, ce qui nous a coûté \$235,000. Tous ces postes s'établissent presque à un million de dollars de plus; vous avez vu comment ils se répartissent. Je n'aime pas un résultat d'exploitation qui se traduit par un million d'affaires de plus et moins de profits que l'année précédente.

M. JACKMAN: Avez-vous demandé un relèvement de tarifs ?

M. SYMINGTON: Non, nous ne l'avons pas demandé.



M. NICHOLSON: Que s'est-il produit pendant les huit mois de la présente année financière; votre coefficient d'exploitation est-il resté le même?

M. SYMINGTON: Il est moins élevé cette année.

M. JACKMAN: Pourquoi n'avez-vous pas demandé un relèvement de tarifs lorsque vous avez constaté que votre marge de profits disparaissait, surtout lorsque ce relèvement n'aurait pas causé de hausse du coût de la vie?

M. SYMINGTON: Ainsi qu'on l'a dit à plusieurs reprises, monsieur Jackman, notre résultat d'exploitation n'aurait pu être plus fructueux à moins d'étendre nos parcours et obtenir de ce fait de plus gros bénéfices. Sans l'extension de nos parcours nous n'obtenons pas d'augmentation de profits et nos recettes ne sont pas plus fortes. Nous ne sommes pas censés réaliser des bénéfices, mais exploiter nos services avec la plus grande économie possible et ne pas faire de bénéfices. Cela nous est impossible en vertu de notre contrat actuel, parce que dès que nous en réalisons, le taux de la poste aérienne baisse. A mesure que nos services ont été étendus nos recettes ont accusé une hausse. L'an dernier ils n'ont presque pas été étendus et nous avons dû consacrer beaucoup d'argent à la revision de notre matériel, comme il est expliqué plus haut. Nous avons étendu nos services à leur maximum. Nos nouveaux parcours ne nous rapportent rien.

M. JACKMAN: Je me demande si quelqu'un du ministère des Transports pourrait dire si aucune des lignes privées n'a demandé de relèvement de tarifs à cause de cette hausse extraordinaire des salaires et du prix des matériaux.

L'hon. M. HOWE: J'ignore si ces lignes ont demandé un relèvement à cause de ces facteurs. Leurs contrats pour le transport du courrier déterminent leurs taux postaux; elles ont peut-être demandé leur augmentation.

M. SYMINGTON: Les tarifs-passagers n'étaient soumis à aucune réglementation, bien qu'un conseil ait été établi.

L'hon. M. HOWE: Il y en a un maintenant.

M. SYMINGTON: Oui, mais son établissement est de date récente.

M. JACKMAN: Les tarifs-passagers auraient pu être accrus sans influencer aucunement sur le niveau général de vie et sans le faire monter.

M. REID: Je vois à la même page, la page 6, qu'en 1944 le taux de compensation reçu du ministère des Postes pour le transport du courrier aérien a été de 42 cents .03 par avion-mille contre 42 cents .90 en 1943, 45 cents .57 en 1942, 48 cents .16 en 1941 et 60 cents en 1940. Je vois ensuite à la page 7 que les recettes par passager payant ont été de \$28.41 et de 5 cents .28 par mille-passager payant contre \$30.04 et 5 cents .37 respectivement en 1943, ou un peu moins en 1944 qu'en 1943.

M. SYMINGTON: Ce tableau contient les recettes nettes d'exploitation; nous sommes rétribués d'après le nombre de milles que nos avions parcoururent, non pas selon la quantité de courrier transporté. Nos services n'ayant pas été prolongés l'an dernier le ministère des Postes nous a fait le même versement. Nous avons transporté un peu plus de courrier pour la même somme et les frais d'exploitation ont fléchi bien que les recettes aient été un peu plus fortes, mais peu importe que nous transportions un millier de livres ou une livre de courrier, les Postes nous rétribuent pour la distance parcourue par nos avions.

M. NICHOLSON: Etes-vous à étudier un nouvel arrangement avec les Postes? C'est ce que j'apprends. Pourriez-vous nous en dire un mot?

M. SYMINGTON: J'ignore si je le pourrais, monsieur Nicholson; nous avons eu des pourparlers avec le ministère.

M. NICHOLSON: Cet arrangement sera basé sur vos résultats passés?

M. SYMINGTON: Oui.

M. NICHOLSON: Avez-vous pu en venir à une décision sur ce qui constituerait un arrangement plus satisfaisant?



M. SYMINGTON: L'affaire est actuellement débattue et je n'aimerais pas en dire plus long pour l'instant.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est 1 heure. Si le Comité y consent, nous pourrions peut-être nous réunir à 4 heures et aborder l'étude du bilan poste par poste. A 1 heure de l'après-midi la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: On a posé des questions sur le rapport soumis par M. Symington. Les membres du Comité ont peut-être encore quelques questions à poser et puis nous pourrions passer à l'étude du bilan.

M. JACKMAN: Je me demande si M. Symington peut nous dire quels sont les routes et services figurant à la page 6 qui font leurs frais et ceux qui sont encore déficitaires?

M. SYMINGTON: Lesquels voulez-vous dire?

M. JACKMAN: Sous routes et services; il y en a sept à cette page.

M. SYMINGTON: Ils n'en forment qu'un en réalité.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas la décomposition du coût de chaque ligne?

M. SYMINGTON: Non, je ne crois pas. Voyez-vous, les points extrêmes de notre service sont éloignés de 3,900 à 4,000 milles et nous n'avons qu'une seule ligne vraiment accessoire, celle de Lethbridge, Calgary et Edmonton. Je crois que c'est la seule dont on pourrait dire qu'elle est un peu séparée des autres. Naturellement, le service Halifax-Sydney fait partie du service circulaire à Halifax et retour à Moncton, et ainsi de suite.

M. JACKMAN: Vous avez parlé ce matin du service de Saint-Jean, Terre-Neuve.

M. SYMINGTON: Du point de vue de l'espace ce service a été très utilisé, particulièrement par l'armée. Les avions étaient toujours remplis de passagers.

M. JACKMAN: Le trafic qui va utiliser ce service sera-t-il assez fort pour accuser un profit dans l'avenir.

M. SYMINGTON: Il suffira sans doute à l'exploitation d'un service. Nous en exploitons deux actuellement et ils sont encore utilisés à fond.

M. JACKMAN: Vous avez deux services quotidiens?

M. SYMINGTON: Oui, mais si le nombre des passagers diminue, nous le réduisons à un seul, mais c'est une ligne bien achalandée présentement.

M. JACKMAN: Comment le tarif-passagers de 5 cents .28 en moyenne se compare-t-il aux tarifs des Etats-Unis? J'ai remarqué un article dans le *Saturday Evening Post* d'il y a quelques semaines sur: "What We Want Is A 3 Cent Air Line".

M. SYMINGTON: Je l'ai lu très attentivement et m'en suis entretenu avec M. Smith. Il est en avance de plusieurs années. Il est très optimiste. Il croit qu'il va transporter la plus grande partie de la population des Etats-Unis par air et non pas par rail. C'est un optimiste malgré tout en même temps qu'un homme très clairvoyant et énergique. Quant à une comparaison entre nos tarifs actuels et ceux des Etats-Unis, nous estimons qu'ils sont à peu près identiques, mais ils reposent sur des principes différents. Ainsi que vous le savez nous avons des cartes pour voyages aériens qui accordent un escompte pour cent plus



fort aux détenteurs, qui font un dépôt. Un certain numéro doit accompagner leurs cartes. Ces cartes avaient pour but à l'origine d'encourager l'idée des voyages par air, de les populariser dans un pays où ils étaient inconnus. Nous accordons aussi une réduction de 10 p. 100 sur les voyages de retour. Les lignes aériennes des Etats-Unis n'accordent pas d'escompte, ni des cartes pour voyages aériens et bien que leur tarif soit légèrement inférieur au nôtre, d'après ce que nous pouvons calculer, la différence est insignifiante compte tenu des milliers de cartes pour voyages aériens distribués au Canada, plus l'escompte sur le voyage de retour. Il y a très peu de différence entre les deux tarifs. Je dirais que le nôtre est plus élevé d'une fraction de cent.

M. JACKMAN: Pouvez-vous faire une comparaison entre le tarif effectif pour le transport du courrier aérien au Canada que vous paient les postes et ce tarif aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Seulement celle-ci: d'après la loi des Etats-Unis, c'est la Commission de l'aéronautique civile qui fixe les taux. Les Postes, le gouvernement et les lignes aériennes n'ont rien à y voir. En disant cela, j'entends que toute ligne aérienne peut se plaindre à la Commission. La loi prescrit à ces lignes d'établir un tarif qui leur permettra de faire face à leurs frais plus un profit raisonnable dans l'exploitation de toute ligne assez bien administrée. Cela leur a été enjoint il n'y a pas très longtemps, de sorte que nous ne pouvons encore en entrevoir les résultats. Cependant j'ai examiné leurs tarifs et j'ai constaté que les grandes lignes aériennes les ont abaissés à environ 34 cents par tonne-mille. Ils ont été haussés depuis. Leurs dirigeants ont constaté qu'ils faisaient erreur et ils les ont haussés provisoirement à 45 cents par tonne-mille. Cela s'applique aux quatre grands réseaux aériens. Si on examine ceux des petites lignes on s'aperçoit qu'ils sont plus élevés et atteignent même \$2 et \$3. Tout dépend de ce que leur accorde la Commission dans la région qu'elles desservent, de ce qu'il leur faut pour faire face à leurs frais plus un profit raisonnable, et la Commission s'assure qu'elles soient assez bien exploitées.

C'est donc une chose difficile à comparer. Il n'est pas douteux que les grandes lignes aériennes demandent moins que nous pour le transport du courrier. Prenez, par exemple, le trajet Boston-New-York. On compte environ 80 envolées quotidiennes entre ces deux villes pour les quatre lignes. En répartissant en moyenne de 300 à 400 livres de courrier par avion elles en transportent une quantité énorme et cependant elle reste assez faible pour ne pas nuire au transport des passagers et des marchandises. Il en va tout autrement lorsqu'une ligne ne fait que deux ou trois envolées et que chaque avion doit emporter 1,200 livres de courrier et exclure des passagers pour y arriver. On ne peut réellement pas établir de comparaison satisfaisante, mais je dirais que compte tenu des très grandes agglomérations qu'elles desservent et du fort volume de courrier qu'elles transportent, leurs tarifs sont inférieurs aux nôtres.

M. JACKMAN: Je suppose que nous aborderons plus tard l'étude du contrat des Postes?

M. SYMINGTON: Je présume qu'il relève du nouveau bill.

M. NICHOLSON: Le courrier aérien a la priorité sur les passagers?

M. SYMINGTON: Oui. C'est aussi l'un des sujets qui relèvent du bill. Les Postes sont autorisées à porter 1,200 livres de courrier mais elles réglementent nos heures de départ, ce qui est très désavantageux, parce qu'elles veulent toujours une envolée à minuit afin de transporter le courrier de dernière heure. Cela diminue le nombre de nos passagers. Les gens ne veulent pas se déplacer et arriver à destination à 4, 5 ou 6 h. du matin. Si nous avions nos coudées franches—je vais en traiter à propos du bill—nous aurions un avion qui partirait de Montréal à 4 h. de l'après-midi, qui arriverait à Toronto à temps pour le dîner et à Windsor à temps pour le coucher. Les gens ne voyagent pas par avion s'ils doivent arriver à destination à 3 ou 4 heures du matin. Tous ces détails entrent nécessairement dans la question des taux plus élevés du courrier aérien.



M. REID: Quel serait l'effet sur votre ligne du point de vue financier, si elle ne transportait pas de courrier aérien ?

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'elle pourrait être exploitée profitablement sans lui.

M. REID: Vous n'entrevoiez pas dans l'avenir l'utilisation au Canada d'avions-postes ?

M. SYMINGTON: Bien entendu, je ne saurais me prononcer catégoriquement là-dessus. Ce projet va donner lieu à des essais. Si, comme certains de nous le croient, tout le courrier aérien de première classe est un jour transporté par air, il est possible que nous aurons alors des avions-postes spéciaux. Je ne crois pas qu'il y ait jamais de ces avions pour le transporter entièrement. Il faudrait accorder une certaine latitude pour les marchandises que les autres avions pourraient transporter en vue de contribuer aux frais d'exploitation et charger entièrement les avions autant que possible.

M. REID: Pour ma part, je crois que tout le courrier devrait être aérien, mais je me suis demandé si lorsque ce sera une réalité votre système actuel de transport des passagers et du courrier en souffrira ?

M. SYMINGTON: Je ne saurais vous répondre. Bien entendu, si nous mettons en service des avions-postes à un tarif rémunérateur, nous pourrions toujours y mettre des passagers au besoin, mais en ce qui concerne une ligne aérienne et en temps normal on ne s'attend pas à ce que toutes les banquettes des avions soient prises. Elles peuvent être toutes occupées pour un voyage et pour le voyage suivant seulement 60 ou 65 p. 100. Nous acceptons le courrier parce qu'il se place facilement dans un avion. C'est afin d'essayer d'obtenir les meilleurs résultats de notre exploitation.

M. REID: Je me suis demandé si on pouvait comparer une ligne aérienne à un chemin de fer. Le chemin de fer transporte des voyageurs et des marchandises. Si l'on examine l'état financier d'un chemin de fer, on en conclut que sans le transport des marchandises, les chemins de fer ne pourraient subsister seulement avec le transport des voyageurs. C'est ce trafic qui est le plus coûteux. Je me demande si la même situation n'existe pas déjà dans les lignes aériennes où vous comptez sur les marchandises, les messageries ou le courrier, et les voyageurs constituent une perte sèche.

M. SYMINGTON: Non, pas dans le cas des services aériens. L'espace disponible est si faible qu'on ne peut faire autrement que de transporter des marchandises de première qualité et qu'on demande naturellement pour le transport des passagers bien plus par livre qu'on ne peut en demander pour les marchandises.

M. REID: Le prix du transport entre en ligne de compte si vous comptez sur le courrier pour rendre votre exploitation rémunératrice. Comment déterminez-vous le prix des passages pour les passagers et le taux du courrier aérien ? Comment établissez-vous la différence ? Quel courrier est rémunérateur et lequel ne l'est pas ? Quelle partie est rémunératrice et laquelle ne l'est pas ?

M. SYMINGTON: Ce serait difficile de le démontrer de façon plus tangible ou en dollars et cents, mais il n'y a pas de doute que jusqu'à ce qu'une ligne aérienne obtienne assez de courrier pour en remplir un avion plus un nombre suffisant de passagers pour occuper les banquettes, il est avantageux de remplir l'espace sans trop surcharger l'avion. Par exemple, les dossiers de notre compagnie démontrent qu'à ses débuts environ 80 p. 100 de ses recettes provenaient du courrier aérien, parce qu'elle ne transportait pas de passagers. Ce pourcentage est tombé à environ 30 p. 100, parce que nous transportons des passagers. Ainsi donc ces deux éléments se sont réunis pour s'adapter naturellement. C'est une opération souple. Par exemple, les gens ne comprennent pas pourquoi, en partie à cause des prévisions météorologiques, un avion emporte un fort courrier et que nous refusons un certain nombre de voyageurs. Ceux que nous avons acceptés sont montés à bord et en voyant deux ou trois banquettes vides ils



se disent: "Comment expliquer la façon d'agir de cette ligne? Elle n'a pas voulu laisser monter mon ami Un-Tel et voici deux banquettes vides". Cela s'explique par le fait que l'avion avait une forte charge de courrier et ne pouvait pas prendre le nombre maximum de passagers.

M. NICHOLSON: Vous n'avez pas de latitude dans ce cas?

M. SYMINGTON: Non, sauf celle que nous laisse le temps. Par un temps idéal pour le vol nous pourrions accepter le nombre maximum de passagers ou n'en refuser qu'un, mais par mauvais temps et lorsque l'avion lutte contre des vents contraires, etc., ou qu'un brouillard éclipse un ou deux champs d'atterrissage il faut en tenir compte.

M. LOCKHART: Vous annulez les passages réservés par suite de la charge du courrier?

M. SYMINGTON: Assurément. Les gens ne comprennent pas cela mais c'est un fait. Si, par exemple, nous pouvions exploiter une ligne aérienne et savoir que toutes les banquettes seraient occupées, elle serait rémunératrice sans le courrier.

M. McCULLOCH: Peu de personnes savent cela.

M. SYMINGTON: En effet.

M. McCULLOCH: Je crois que la presse devrait en parler.

M. SYMINGTON: Elle l'a fait; il y a eu des articles là-dessus, et je parie avoir écrit des milliers de lettres à des gens qui se plaignaient de cette annulation.

M. MUTCH: Je vous dirai qu'à vos aéroports ce n'est pas toujours expliqué avec le tact qu'il faudrait. On fait sortir les gens des avions. J'ai à l'esprit le cas d'une personne qu'on a fait descendre et il restait encore deux banquettes vides. Si on est au courant, la chose se comprend, mais on n'a pas même pris la peine de l'expliquer, et cela a produit une si mauvaise impression que j'ai reçu de nombreuses communications là-dessus. Je crois que vous pourriez insister davantage sur ce point.

M. SYMINGTON: Nous avons essayé et nous essaierons encore. Naturellement cette difficulté surgit au moment du départ de l'avion. Vous pouvez facilement comprendre qu'alors le personnel à l'aéroport est occupé et n'a peut-être pas le temps d'expliquer la situation ou ne l'explique pas aussi bien qu'il le pourrait.

M. MUTCH: Il est difficile d'être de bonne humeur à 4 heures du matin.

M. SYMINGTON: C'est bien vrai.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il faire d'autres questions?

M. JACKMAN: Sous la rubrique du matériel nous avons parlé du nouvel avion qui va être mis en service. Vu le fait que la plus grande partie des envolées transcanadiennes sont nocturnes, fait-on quelque chose en vue de donner plus d'espace aux passagers pourqu'ils puissent étendre les jambes sans plier les genoux comme à l'heure actuelle?

M. SYMINGTON: Les nouveaux avions sont bien plus spacieux.

M. JACKMAN: Il est très difficile de dormir dans les avions actuels parce qu'on ne peut pas s'étendre.

M. SYMINGTON: Vous le pouvez si vous avez la conscience tranquille.

M. JACKMAN: Tout dépend de la fatigue qu'on ressent.

M. SYMINGTON: Les nouveaux avions sont bien plus spacieux.

M. JACKMAN: Il n'y a pas que cela. Si on est assis près de la poutre transversale...

M. SYMINGTON: Les nouveaux avions n'en ont pas.

M. JACKMAN: Pas du tout? C'est dommage parce que dans les avions actuels les passagers peuvent placer leurs pieds sous cette poutre et étendre



les jambes sans être à moitié debout. Ils peuvent s'étendre non pas sur le dos, mais de côté. Va-t-on faire quelque chose, vu la longueur des trajets d'une nuit entière, en vue de permettre aux passagers de s'étendre entièrement ?

M. SYMINGTON: Nous avons les banquettes les plus confortables qui existent. Ce sont celles employées par les grands réseaux des Etats-Unis et nous y avons apporté des améliorations.

L'hon. M. HOWE: Nous vous louerons une couchette lorsque nous recevrons nos nouveaux avions.

M. MAYBANK: Vraiment ? Seront-ils munis de couchettes ?

L'hon. M. HOWE: Je le crois.

M. SYMINGTON: Ce n'est pas encore décidé. Théoriquement si une personne veut se coucher elle devrait payer double passage parce que si tous les passagers en faisaient autant, un avion ne pourrait en prendre que la moitié du nombre régulier. Cela reste encore à établir, mais je serais d'avis que si les passagers n'avaient à voyager qu'une nuit et occupaient des banquettes confortables leur permettant de s'étendre à leur aise dans une position confortable, ils préféreraient occuper ces banquettes plutôt que de payer double passage pour se coucher. Si on mettait des lits dans les avions ils prendraient plus de place et ces derniers ne pourraient emporter que la moitié des passagers réguliers.

M. REID: Et en cas d'accident la plupart des passagers aimeraient se présenter devant Saint Pierre tout habillés ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MUTCH: Y aura-t-il des couchettes à bord de vos avions transatlantiques ?

M. SYMINGTON: Cette question sera aussi étudiée. Mon sentiment là-dessus je puis faire erreur et il n'y a rien de définitif à ce sujet—est que nous avons un avantage sur nos très puissants amis du sud en ce que nos avions peuvent voler sans escale la nuit de Montréal à Londres et qu'eux ne le peuvent pas.

M. REID: Avez-vous dit une envolée sans escale de Montréal à Londres ?

M. SYMINGTON: Je crois que nous aurions plus de passagers qui se contenteraient de banquettes confortables leur permettant de s'étendre que nous n'en obtiendrions en réclamant double passage ou les deux tiers du passage de la part de ceux qui voudraient se coucher pour une nuit. Je puis me tromper. Il faudra en arriver à une décision à ce sujet, mais nos premiers nouveaux avions seront munis de banquettes inclinables.

M. McCULLOCH: Le train pour New-York ne comporte pas présentement de wagons-lits.

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Je ne propose pas le paiement du double passage pour un lit mais il me semble qu'un bon architecte d'intérieurs pourrait établir le plant d'un couloir latéral partiel et un autre couloir latéral pour l'espace qui resterait de sorte que les passagers pourraient reposer leurs jambes sur un tabouret ou autre objet. On dort bien mieux quand on n'a pas les jambes trop basses. Je l'ai constaté. C'est très fatigant de les avoir ballantes toute la nuit.

M. SYMINGTON: Je regrette que vous ne soyez pas monté à bord de l'avion qu'a pris le président du Chili et vous vous seriez alors rendu compte que nous avions répondu à vos désirs. Je pourrais dire que l'amélioration du confort à bord des avions devrait être très payante, parce qu'elle a fait l'objet d'une étude très sérieuse par au moins quinze ou vingt maisons aux Etats-Unis qui disent toutes avoir les meilleurs plans pour rendre les avions plus confortables et qui publient de superbes catalogues et circulaires. L'expérience a prouvé que ces aménagements diminuent de beaucoup la charge payante. Ils pourraient convenir à un homme grand et non pas à un petit homme ou convenir à ce dernier mais non pas à un homme grand. Il n'y a pas de sujet qui n'ait été étudié plus longue-



ment par de vrais experts. Le bon dessinateur qui peut aménager une banquette supplémentaire dans un avion de façon à ce qu'elle accroisse les recettes d'autant chaque jour, peut demander n'importe quel prix pour ses services.

M. JACKMAN: On a déjà dit que les repas à bord des avions d'Air-Canada n'étaient pas tout à fait à la hauteur de ceux servis par les lignes correspondantes des Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Les passagers qui font le plus long trajet parcouru par nos avions y déjeûnent et parfois y lunchent. Ce dernier repas est appelé lunch; il n'est pas chaud, mais froid. Les passagers de certains parcours ont leur dîner. On sert des repas froids à bord de nos avions parce qu'ils ne sont pas aménagés pour servir des repas chauds.

M. JACKMAN: J'ai lu qu'on sert à bord d'avions des lignes des Etats-Unis des repas meilleurs et plus variés que ceux d'Air-Canada.

M. SYMINGTON: Les lignes des Etats-Unis emploient les avions que nous obtenons et qui sont assez spacieux pour y loger pas mal de vivres. Il nous a fallu les réaménager entièrement à cause du climat. Je répète qu'on peut servir des repas chauds à bord de ces avions ce qui nous serait tout à fait impossible au Canada.

M. MUTCH: Les repas sont gratuits, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Gratuits—c'est-à-dire, qu'ils sont compris dans le prix du passage.

M. SYMINGTON: Pas du tout, ils sont gratuits.

M. MAYBANK: Si les passagers ne les prennent pas, il ne s'attendent pas à une réduction du prix de passage.

M. SYMINGTON: Tout dépend—cela n'a aucune importance—je reçois beaucoup de lettres, j'en ai apporté quelques-unes, au sujet de nos lignes aériennes de la part d'exploitants d'autres lignes aériennes. Nous avons reçu concernant les repas des lettres de femmes qui disent que nos repas sont savoureux et servis de façon appétissante. L'une d'elles dit que pour sa part elle préfère un bon repas froid à un mauvais repas chaud comme ceux qu'on sert à bord des lignes des Etats-Unis.

M. JACKMAN: Ces lettres proviennent de gens qui n'ont voyagé qu'une ou deux fois en avion.

M. SYMINGTON: Elles proviennent de gens qui voyagent par avion. Bon nombre de ceux-ci disent préférer des salades à un repas chaud qui n'est plus que tiède. Par ailleurs, certains voyageurs préfèrent avoir des repas chauds, surtout le dîner. Je ne vais pas prétendre que nos repas sont parfaits, mais je soutiens que si vous parcourez ces lettres, vous vous intéresserez à leur teneur. Eu égard à nos aménagements, au modèle d'avion que nous utilisons, nous ne nous en tirons pas trop mal.

M. JACKMAN: La dernière fois que j'ai voyagé en avion, un Américain parlait de la situation des réseaux aériens aux Etats-Unis. Je l'ai interrogé sur les comparaisons à faire entre nos lignes aériennes et les siennes. Il m'a dit qu'à certains égards nos aménagements soutenaient très avantageusement la comparaison, mais il a exprimé l'opinion qu'à son sens nos aménagements d'aéroports étaient insuffisants, qu'ils étaient certainement incomplets en comparaison de certaines lignes des Etats-Unis. Je ne parle pas des grands aéroports, mais des petits.

M. SYMINGTON: Je suis tout à fait de votre avis sur ce dernier point, mais si nous allions nous lancer le moindrement dans les dépenses qu'ont entraînées certains de ces aménagements. . .

M. JACKMAN: Sans doute nous pouvons nous demander si notre trafic les justifierait comme le trafic des lignes des Etats-Unis.



M. SYMINGTON: Non. Je n'ai entendu aucune plainte de la part des inspecteurs de nos lignes à ce sujet. Ce qui compte c'est la façon dont un aéroport est dirigé, non pas sa construction, j'entends le centre administratif, ceux qui y travaillent sont les gens importants dans une ligne aérienne.

M. JACKMAN: Je serais porté à critiquer la façon dont certains de ces aéroports sont tenus.

M. SYMINGTON: Peut être. J'ai dit que je ne citerai pas ces lettres, mais le courrier que nous recevons est abondant et il ne provient pas seulement d'un pays ou d'une personne. J'ignore si vous vous en rendez compte ou non, messieurs, mais il n'y a guère de pays qui pratiquent l'aviation qui n'aient sollicité le privilège d'envoyer des représentants étudier le fonctionnement d'Air-Canada—la Hollande, la Belgique, la Norvège, la Suède, la Grande-Bretagne, l'Espagne, la Tchécoslovaquie—leurs signataires sont tous des gens d'expérience et ils nous disent leurs opinions à notre égard et combien nous leur avons été utiles. Ils exploitaient tous des lignes aériennes longtemps avant nous.

M. JACKMAN: Il y aurait quelque amélioration à faire dans la façon de tenir certains aéroports. Parfois les fontaines ne fonctionnent pas. Je me souviens qu'à Lethbridge la dernière fois que j'y suis passé la fontaine fonctionnait mal. À Malton l'eau dans la salle de toilette des hommes était remplie de bulles d'air et elle arrivait ainsi dans tous les lavabos. On m'a dit que les puits y étaient défectueux. Règle générale, je crois que les aéroports pourraient être mieux tenus.

M. SYMINGTON: J'en conviens volontiers et si nous avions . . .

M. JACKMAN: Si l'inspection se faisait un peu plus régulièrement, tout cela ne se produirait pas.

M. SYMINGTON: C'est très possible. Je ne prétends pas que notre exploitation soit parfaite. Je suis peut-être le premier coupable, parce que, ainsi que je vous l'ai toujours dit, je ne veux pas exploiter une ligne à perte et nous avons dit à notre personnel de mettre au premier plan les recettes et la politesse. Il est possible qu'à Lethbridge où je reconnais que la station sert à deux fins—elle renferme une salle d'attente et un hangar, ainsi que le bureau de la douane, car c'est un port international—les aménagements laissent à désirer. L'aéroport est loin de la ville; il se peut que l'eau y soit remplie de bulles d'airs. Cela peut se produire et l'on n'y peut rien surtout dans un parcours au-dessus des prairies à quelque distance de la ville. Je ne dis pas cela pour m'excuser. Ce n'est pas une chose très sérieuse.

M. NICHOLSON: Il n'en résultera pas beaucoup de victimes.

M. SYMINGTON: Non, pas beaucoup.

M. HAZEN: Je vois d'après votre rapport que vous avez transporté 156,884 passagers payants en 1944?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Quelle proportion des passagers transportés ont eu des accidents?

M. SYMINGTON: Aucun, je crois. De mémoire je dirais qu'il n'y en a pas eu.

M. HAZEN: Quelles ont été les avaries au matériel à la suite d'accidents en 1944?

M. SYMINGTON: Je vais vous le dire. En 1944 à Winnipeg un avion a dû faire un atterrissage forcé et il a subi des dégâts s'élevant à \$62,000. Les passagers n'ont pas été blessés. À Kapuskasing le 9 février un avion a roulé hors de la piste d'envol; aucun passager n'a été blessé mais l'avion a subi des dégâts se montant à \$15,000. À Winnipeg le 17 avril . . .

M. MAYBANK: Un avion a roulé hors de la piste d'envol en atterrissant?

M. SYMINGTON: Oui. Il a capoté en atterrissant et a subi des dégâts s'élevant à \$7,000. Mais aucun passager n'a été blessé en 1944.



M. HAZEN: Le matériel a subi des avaries s'élevant à \$84,000 ?

M. SYMINGTON: À \$94,000.

M. EMMERSON: Il y a un poste dont je veux parler; j'étais malheureusement absent au début de la séance. Vous parlez à la première page de votre rapport d'envolées internationales et de projets d'envolées; je voulais simplement savoir si vous établirez un service direct Halifax-Boston, ou Halifax-Saint-Jean.

M. SYMINGTON: Les avions devront survoler l'océan. Nous n'avons pas décidé d'établir un service Halifax-Saint-Jean-Boston, ou Saint-Jean-Halifax-Boston. Notre contrat stipule que nos avions peuvent atterrir aussi souvent au Canada que nous le voulons, mais seulement à un point aux États-Unis et vice versa. Je m'attendrais cependant à ce que ce service puisse constituer à bon droit un embranchement de Boston jusqu'à Terre-Neuve, devant se raccorder à notre service transatlantique. Comme vous le savez, c'est une envolée directe très courte à partir de Boston en suivant ce qu'on appelle la route du grand cercle. Nous y avons pensé en demandant l'établissement de cette route.

M. NICHOLSON: Vous dites que vos avions ne peuvent atterrir qu'une fois aux États-Unis? Qu'en est-il du service Winnipeg-New-York?

M. SYMINGTON: Les avions des lignes commerciales ne peuvent y atterrir qu'une fois. Ils peuvent atterrir aussi souvent qu'ils le veulent en cas d'urgence.

M. MAYBANK: Cela veut dire que vous ne pouvez faire descendre ou monter des passagers qu'à un seul endroit.

M. SYMINGTON: Nos avions sont en douane pendant tout le trajet.

M. MAYBANK: Ils le sont jusqu'à leur destination, New-York.

M. SYMINGTON: Non, c'est un autre trajet. Le parcours ordinaire comprend le départ de Winnipeg avec escales à Milwaukee et à Windsor, de là à New-York.

M. MAYBANK: Et vos avions sont en douane. Je croyais que la question se rapportait à Toronto.

M. SYMINGTON: Non au service de New-York.

L'hon. M. HOWE: Nous avons obtenu cela en vertu des deux concessions réciproques. Ce n'est pas un arrangement commercial.

M. SYMINGTON: Nos avions peuvent simplement atterrir à New-York, faire leur plein d'essence et repartir.

M. REID: Alors de nouveaux champs d'atterrissage ne seraient guère utiles entre Vancouver-Victoria-Seattle. Où vos avions atterrissent-ils à Seattle?

M. SYMINGTON: J'ignore le nom de ce champ; c'est celui où ils atterrissent tous.

L'hon. M. HOWE: C'est l'aéroport municipal.

M. JACKMAN: Air-Canada a-t-il des bureaux dans les locaux du C.N. ?

M. SYMINGTON: Pas d'habitude, malgré qu'à Halifax son bureau soit à l'hôtel Nova Scotia, comme il l'a ici au Château Laurier.

M. JACKMAN: Je vois que vous dites ce qui suit touchant le personnel:

Au 31 décembre 1944, la Compagnie comptait 2,790 employés dont un tiers était des femmes employées au pays. La proportion était de 35% à la fin de 1943. Pour la première fois depuis le début de la guerre la proportion des employés féminins est donc en régression. Les femmes continuent à rendre de façon efficace de nombreux services, mais elles sont remplacées graduellement par des membres de l'Aviation et autres services armés qui retournent à la vie civile.

Envisagez-vous d'autres diminutions de votre personnel de cette façon ?

M. SYMINGTON: On parle beaucoup de la diminution de notre personnel féminin. Bien entendu, la proportion du remaniement est très forte. Je crois



que ce sont nos employées qui se marient en plus grand nombre par rapport à celles d'autres compagnies; nous n'avons donc pas à les congédier. Mais au point de vue administratif, nous nous intéressons à les garder pour un certain nombre de fonctions où elles révèlent leur supériorité. Par exemple, le passager qui est irrité qu'on le fasse descendre d'avion s'apaise plus tôt si une hôtesses lui sourit. Il est beaucoup plus difficile de se fâcher lorsqu'une jolie fille au sourire engageant vous regarde. Néanmoins, nous remplaçons toutes nos employées qui nous quittent par des hommes, sauf celles qui occupent quelques emplois essentiels analogues et nous gardons naturellement les hôtesses.

M. MAYBANK: La supériorité des hommes dans certaines situations et celle des femmes dans d'autres a été longuement débattue. Pendant la guerre beaucoup de femmes ont fait des travaux manuels. Que deviennent-elles? S'en acquittent-elles aussi bien que les hommes, ou ne peuvent-elles être employées qu'en période de crise?

M. SYMINGTON: Nous avons estimé, je crois, que la main-d'œuvre féminine nous revenait peut-être 15 p. 100 plus cher.

M. MAYBANK: Toutefois, pour l'exécution de tous ces travaux aux aéroports, elle n'est pas à la hauteur de...

M. SYMINGTON: D'hommes compétents.

M. MAYBANK: Oui—du sexe fort.

M. SYMINGTON: En effet.

M. JACKMAN: Les femmes peuvent remplir beaucoup d'emplois avec autant d'efficacité que les hommes. Après tout, ces rumeurs concernant le renvoi dans leurs foyers ne sont peut-être pas fondées.

M. SYMINGTON: Une tâche importante nous attend. Il nous incombe de reprendre nos propres employés remplacés par des femmes—j'ignore le nombre de milliers de demandes que nous recevons. Naturellement, le Canada a le goût de l'aviation; celle-ci compte de nombreux adeptes qui sont en quête d'emplois. Nous leur donnons tous ceux que nous pouvons. Certaines femmes ont été formées pour certains emplois du service du trafic, comme hôtesses, sténographes, et même télétypistes; elles ont brillamment réussi et nous les garderons. Mais actuellement notre ligne de conduite est qu'à aptitude égale nous essayons d'absorber les anciens combattants.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous aborder le bilan maintenant, messieurs? Je crois que M. Cooper nous a donné des explications concernant les autres états. Le Comité approuve-t-il que M. Cooper discute le bilan? Ensuite, ses membres pourront l'interroger de même que M. Symington.

L'hon. M. HOWE: Il est un point que je veux souligner; c'est que la capitalisation des lignes aériennes est représentée en espèces dans le bilan. C'est une position liquide. Il n'y a pas beaucoup de bilans dans une situation aussi avantageuse.



## BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1944.

40

ACTIF			
<b>DISPONIBILITÉS:</b>			
Caisse .....	\$ 666,554.64		
Avances au fonds de roulement .....	14,202.41		
Dépôts spéciaux .....	522.50		
Comptes à recevoir .....	1,337,083.28		
Reliquats à recevoir, trafic .....	195,404.36		
Reliquats à recevoir des agents .....	47,136.58		
Matériaux et approvisionnements .....	1,200,686.47		
Intérêts à recevoir .....	11,250.00		
Divers .....	15,944.20	<b>\$3,488,784.44</b>	
<b>COMPTES DÉBITEURS:</b>			
Paiements d'avance—Loyers .....	\$ 937.96		
Paiements d'avance—Assurance de groupe .....	11,630.20		
Frais de recherches et d'études .....	37,480.91		
Divers .....	9,835.02	59,884.09	
<b>FONDS D'ASSURANCE .....</b>			
		881,798.00	
<b>PLACEMENTS:</b>			
Placements en obligations du Dominion .....	\$ 749,062.50		
Placements dans les filiales .....	2,761.00	751,823.50	
<b>IMMOBILISATIONS:</b>			
Propriétés et matériel .....	\$6,661,488.25		
Moins dépréciation à date .....	<u>3,025,594.90</u>	3,635,893.35	
		<u><b>\$8,818,183.38</b></u>	

PASSIF			
<b>EXIGIBILITÉS:</b>			
Comptes à payer .....	\$ 958,808.14		
Reliquats à payer, trafic .....	4,225.85		
Dépôts sur billets réservés .....	342,975.00		
Traitements et salaires .....	167,394.52		
Divers .....	153,068.74	<b>\$1,626,472.25</b>	
<b>RÉSERVES:</b>			
Assurance .....	\$ 881,798.00		
Inventaire .....	218,000.00	1,099,798.00	
<b>CAPITAL-ACTIONS:</b>			
Actions souscrites—valeur au pair .....	\$5,000,000.00		
Moins partie non appelée du capital .....	400,000.00	4,600,000.00	
<b>SURPLUS:</b>			
Solde au 1er janvier 1944 .....	\$1,484,503.84		
Surplus pour l'année 1944 .....	7,409.29	1,491,913.13	
		<u><b>\$8,818,183.38</b></u>	

T. H. COOPER,  
Contrôleur.

### CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944 et sous réserve de notre rapport au Parlement nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation des Lignes aériennes au 31 décembre 1944 et que l'état des revenus relatif à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944 est dressé correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

15 mars 1945.

COMITÉ PERMANENT



M. HARRIS (*Grey-Bruce*): C'est une situation plutôt compromettante, au point de vue d'une demande de réduction de tarifs.

L'hon. M. HOWE: En tout cas, c'est une situation avantageuse.

M. SYMINGTON: Elle est inévitable à cause des exigences inhérentes au matériel qui se transforme rapidement d'où obligation d'acheter du matériel très coûteux.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Oui, j'en conviens.

M. SYMINGTON: Nous avons établi un fonds d'assurance de \$881,000 pour notre assurance, ce qui a abaissé nos taux d'assurance à des chiffres inférieurs à ceux des assurances de l'extérieur. J'étais très désireux de constituer une grosse réserve, parce que si nous acquérons de gros quadrimoteurs pouvant emporter 40 passagers, s'il leur arrivait un accident, il serait très désastreux.

M. REID: Le chiffre précité comprend-il seulement les avions, ou aussi les passagers?

M. SYMINGTON: Les deux.

M. MAYBANK: Pourriez-vous nous donner le coût total en chiffres ronds de votre seul gros accident, celui d'il y a quelques années à Armstrong?

M. SYMINGTON: Je ne me rappelle plus sa nature; nous avons perdu un avion, ce qui nous a coûté \$185,000. Nous étions alors assurés et nous n'avons rien déboursé de ce chef.

M. MAYBANK: Mais aujourd'hui les déboursés vous incomberaient?

M. SYMINGTON: Oui. Je crois que la totalité des réclamations réglées à la suite de cet accident s'élevèrent à \$160,000.

M. MAYBANK: Et pour l'avion?

M. SYMINGTON: Et pour l'avion selon sa valeur moins la dépréciation.

M. MAYBANK: Qui était?

M. SYMINGTON: Je crois que la perte totale s'établit à \$160,000.

M. MAYBANK: Ce chiffre embrassait tout?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: A combien avez-vous dit que s'élève actuellement votre fonds d'assurance?

M. SYMINGTON: A \$881,000.

M. MAYBANK: Avec un fonds aussi bien garni vous ne pourriez guère avoir des accidents de ce genre très fréquemment.

M. SYMINGTON: Non.

M. MUTCH: Toutes ces réclamations sont-elles réglées; y en a-t-il en souffrance?

M. SYMINGTON: Il n'y en a pas en souffrance. La compagnie d'assurance s'est opposée à deux ou trois d'entre elles qui furent subséquemment réglées avant d'être soumises au Conseil privé.

M. MAYBANK: Les tribunaux en furent saisis?

M. SYMINGTON: Oui, je me rappelle entre autres celle de Mme Moss.

M. JACKMAN: Tout est-il assuré dans votre assurance?

M. SYMINGTON: Oui, sauf les avions dans les hangars, et les hangars. Nous avons cru que nous subirions des pertes trop élevées en cas d'incendie dans un hangar renfermant dix avions pour les assurer chez nous; nous ne serions pas justifiés, vu les taux actuels d'assurance, d'assumer ce risque nous-mêmes.

M. MAYBANK: Si vous perdiez entièrement un avion à 40 passagers, votre fonds d'assurance serait gravement diminué.

M. SYMINGTON: Cela n'est pas douteux. Mais en tout cas nous avons économisé \$881,000, et nous n'aurions pas cette somme si nous n'avions pas notre propre assurance et elle constitue une bonne protection.



M. MAYBANK: Je suppose que vous n'estimez pas très élevées des avaries s'élevant à \$50,000 ou \$100,000 ?

M. SYMINGTON: Tout dépend naturellement de ce qui est responsable de l'accident. En tout cas, je déteste parler de cela—je suis peut-être superstitieux dans une certaine mesure—mais il n'y a pas de ligne aérienne au monde pouvant se vanter d'aussi bons résultats que la nôtre.

M. MAYBANK: Vous entendez au point de vue du faible nombre d'accidents ?

M. SYMINGTON: Il n'y en a pas une.

M. JACKMAN: Le gros accident que vous avez eu a été comparé à ceux subis par une ligne aérienne de votre importance. Il représente une perte bien plus importante que celles subies par les exploitants de certaines lignes commerciales des Etats-Unis. Leurs avions font de bien plus longs parcours et ainsi leur pourcentage de perte est plus fort; j'ose dire que votre coefficient de perte est peut-être plus élevé que le leur.

M. SYMINGTON: Si quelqu'un vous dit cela, il ne sait pas ce qu'il dit.

L'hon. M. HOWE: Il n'en est rien.

M. JACKMAN: Un gros accident nous cause plus de dommages sous le rapport du personnel et des dégâts matériels...

M. SYMINGTON: Nous n'avons eu qu'un accident en sept ans.

M. JACKMAN: Je le sais.

M. SYMINGTON: La principale ligne aérienne des Etats-Unis en a eu 8 en 6 mois.

M. MAYBANK: J'allais vous le demander. Pouvez-vous faire d'autres comparaisons ?

M. SYMINGTON: Vous pouvez comparer notre coefficient de perte à celui de toute autre ligne aérienne au monde; nul doute là-dessus, aucune d'entre elles ne peut en accuser un aussi faible que le nôtre. Je répète que je déteste en parler, de peur que cela nous porte malheur si nous nous en vantons.

M. MAYBANK: Naturellement ce n'est pas tout le monde qui est aussi superstitieux que vous, monsieur Symington. C'est la raison de ces questions.

M. JACKMAN: Je crois parfois que la grande vigilance dont font preuve les dirigeants d'Air-Canada en empêchant les avions de décoller si le temps n'est pas aussi favorable que possible explique en partie votre coefficient de perte si faible. Je ne fais qu'une supposition.

M. SYMINGTON: Vous avez peut-être raison. Je souhaite qu'ils continuent à l'exercer s'il en est ainsi. Mais votre conclusion ne me paraît pas exacte. Si vous voulez savoir ce qui en est d'après moi, c'est qu'Air-Canada a consacré plus d'argent dès le début et depuis à l'entraînement individuel des pilotes que toute autre ligne aérienne. Le premier groupe de pilotes en acquit une norme très élevée et ils en étaient fiers; et ils se sont efforcés de mettre leurs successeurs à la hauteur. Telle en est la raison, si vous voulez le savoir.

M. MAYBANK: Il ne faut pas que nous ayons de perte. Il faut s'en tenir à une ligne de conduite si efficace.

L'hon. M. HOWE: Notre coefficient d'exploitation est aussi élevé que celui de n'importe quelle ligne, de 95 à 96 p. 100.

M. JACKMAN: Qu'entendez-vous par coefficient d'exploitation ?

M. SYMINGTON: Vous voulez dire les trajets parcourus.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. SYMINGTON: Je puis vous assurer après avoir voyagé dans les climats ensoleillés du sud que l'exploitation d'une ligne aérienne au Canada est une entreprise difficile en comparaison de là-bas.

M. JACKMAN: Vos résultats sont excellents.



Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser sur le bilan ou si nous pouvons aborder l'état suivant.

M. REID: Que signifie ce montant de \$342,975, dépôts pour le plan de voyages aériens.

M. SYMINGTON: Pour ce qui est de ces cartes pour voyages aériens, il faut faire un dépôt. C'est un des avantages de ces cartes. Si vous en avez une—j'en ai une sur moi—et vous la montrez en donnant votre numéro dans tout bureau de n'importe quelle ligne aérienne au Canada, en Amérique ou ailleurs, vous pouvez obtenir un billet. Vous n'avez pas besoin de le payer comptant. Mais pour payer les billets, chaque firme qui obtient une carte de voyage doit faire un dépôt, pour assurer le paiement des billets. C'est la somme déposée en vertu du système de plan de voyages aériens.

M. McCULLOCH: Ces firmes obtiennent-elles un escompte spécial de 15 p. 100?

M. SYMINGTON: Oui.

M. REID: Pour ce qui est de ces placements en obligations du Dominion du Canada, cette somme de \$749,062.50 représente-t-elle l'excédent des bénéfices placé dans ces obligations?

M. SYMINGTON: Théoriquement, je suppose qu'il s'agit de bénéfices. Ce ne sont pas tant les bénéfices que la dépréciation que nous défalquons chaque année de nos avions, ce qui nous assure des fonds que nous plaçons jusqu'à l'achat de nouveaux avions.

M. MUTCH: Est-ce qu'une partie de votre fonds d'assurance est placée en obligations?

M. SYMINGTON: Elle l'est entièrement. Bien entendu, le fonds d'assurance est séparé; c'est une fiducie. Il en est de même du fonds de placement.

M. REID: A combien se montent les placements dans les filiales? Il est faible.

M. SYMINGTON: Pour qu'une ligne aérienne puisse toucher New-York il faut qu'elle achète une action de \$100 des propriétaires du champ d'atterrissage, ou quelque chose d'approchant. Il faut encore défrayer les bulletins d'une compagnie qui fournit les prévisions atmosphériques. Mais le tout s'élève à environ \$2,000; tout ce qu'une ligne aérienne doit avoir pour son exploitation.

M. JACKMAN: Je suppose que dans un an, après avoir reçu votre nouveau matériel, il va se produire un grand changement dans votre situation et que le capital se sera accru sensiblement?

M. SYMINGTON: Je m'attends à ce que cela en découle naturellement.

M. REID: Est-ce que cette somme de \$167,000 en traitements et salaires pour votre compagnie n'est pas considérable, à la fin de l'année financière?

M. SYMINGTON: De quel poste s'agit-il?

M. REID: Des traitements et salaires à la page 11.

M. SYMINGTON: Des exigibilités, traitements et salaires?

M. REID: Oui.

M. SYMINGTON: C'est pour le mois en cours; c'est à peu près tout.

M. MAYBANK: À combien estimez-vous l'accroissement des salaires l'année prochaine, si vous l'avez estimé?

M. SYMINGTON: Je l'ignore.

L'hon. M. HOWE: Tout dépend.

M. MAYBANK: Je croyais que vous aviez calculé une certaine somme.

L'hon. M. HOWE: Cela dépend du nombre des envolées, du nombre d'avions que nous avons en service.

M. SYMINGTON: Vous voulez dire les salaires?



M. MAYBANK: Des diminutions de salaire ?

L'hon. M. HOWE: Ne discutons pas cela.

M. MAYBANK: Je sais que ce n'est pas facile à discuter; mais il y a une tendance à la hausse et j'ai cru que vous en teniez compte. Il serait peut-être préférable que vous ne répondez pas.

M. SYMINGTON: Je n'ai pas d'objection à répondre. Je sens—de fait, je sais—que nos traitements sont en bas de la normale. Je connais des personnes que nous avons eues à notre service à qui on a offert le double de leur traitement. Mais comme elles étaient entrées à notre service au début de la compagnie, elles en ont fait une carrière et tout de même nous ne voulons pas abuser. Nous tenons naturellement à garder le même personnel, des gens qui sont depuis longtemps avec nous, qui occupent des postes élevés; et à ce qu'ils reçoivent des traitements raisonnables. J'ai bien soin de dire à quiconque s'adresse à nous pour un emploi qu'il leur faut se rendre compte—et c'est une des faiblesses du réseau que vous attaquez—que les traitements payés par une compagnie de l'Etat ne peuvent pas être aussi élevés que ceux d'une entreprise privée. A mon avis, dans son essence même, la chose n'est pas possible.

M. REID: Avez-vous une idée du nombre d'années qu'un pilote peut résister dans le service ? Voici ce que je veux dire, pendant combien d'années son efficacité peut-elle se maintenir à 100 p. 100 par rapport à son âge ?

M. SYMINGTON: Cela dépend beaucoup du pilote; pour quelques uns d'entre eux, je dirais entre 15 et 20 ans.

M. REID: Vingt ans ?

M. SYMINGTON: Nous ne prenons pas de nouveaux pilotes ayant plus de 28 ans.

M. REID: Qu'arrive-t-il après ?

M. SYMINGTON: Ils font partie du personnel au sol jusqu'au moment de la mise à la retraite.

M. REID: Avez-vous un fonds de pension ?

M. SYMINGTON: Nous avons un fonds de pension. Nous l'avons établi dès les débuts de la compagnie et je suis fier de le dire.

M. MAYBANK: Est-il identique à celui des chemins de fer Nationaux du Canada ou lui est-il supérieur ?

M. SYMINGTON: Oui. Il lui est quelque peu supérieur tout en étant à peu près semblable.

M. MAYBANK: Cinq et cinq ?

M. SYMINGTON: Oui. Celui qui y contribue peut verser le montant qu'il désire et la compagnie contribue jusqu'à concurrence de 5 p. 100.

M. MAYBANK: La compagnie contribue jusqu'à concurrence de 5 ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Peut-on verser davantage ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Les chemins de fer Nationaux acceptent jusqu'à 10 ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Mais vous acceptez davantage ?

M. SYMINGTON: Jusqu'à concurrence de 10 p. 100.

M. MAYBANK: Si l'employé le désire ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Et cela demeure au taux d'intérêt courant ?

M. SYMINGTON: Oui. Le montant qui est à son crédit sert à lui acheter une rente viagère.

M. MAYBANK: Le taux d'intérêt pour ce fonds est probablement peu élevé, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: A longue échéance ?

M. SYMINGTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous maintenant passer à l'état des revenus, statistiques et ainsi de suite ?



## ÉTAT DES REVENUS

	Année 1944	Année 1943
<b>RECETTES BRUTES</b>		
Passagers.....	\$ 4,456,767.45	\$4,213,599.09
Courrier.....	3,802,395.26	3,515,807.14
Messageries.....	326,236.18	330,084.12
Excédents de bagage.....	50,279.72	60,078.97
Imprévus.....	1,679,262.55	1,259,931.19
<b>Total.....</b>	<b>\$10,314,941.16</b>	<b>\$9,379,500.51</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION:</b>		
Manoeuvre des avions: entretien et dépréciation.....	\$ 5,213,447.62	\$5,004,764.00
Installations au sol: entretien et dépréciation.....	2,872,546.79	2,520,600.75
Imprévus.....	1,122,419.03	854,827.02
Traffic et administration générale.....	813,541.24	572,904.24
Impôts courus.....	48,852.76	21,805.85
	<b>\$10,070,807.44</b>	<b>\$8,974,901.86</b>
Revenu d'intérêts Credit.....	19,160.96	
Prélevé à même le revenu.....	25,885.39	26,709.78
Intérêt sur capital engagé.....	230,000.00	230,00.00
<b>Total.....</b>	<b>\$10,307,531.87</b>	<b>\$9,231,611.64</b>
<b>SURPLUS.....</b>	<b>\$ 7,409.29</b>	<b>\$ 147,888.87</b>

## STATISTIQUES

	Année 1944	Année 1943
Parcours des lignes exploitées—Milles.....	5,299	4,903
Milles payants parcourus.....	9,110,474	8,254,819
Milles payants parcourus—Poste.....	9,046,866	8,194,962
Milles non payants parcourus.....	924,331	708,967
Passagers payants transportés.....	156,884	140,276
Moyenne des passagers transportés par rapport aux places.....	84	83
Moyenne de parcours par passager-milles.....	538	560
Courrier transporté (livres).....	3,739,105	3,726,607
Messageries transportées (livres).....	856,016	821,606
Excédents de bagage (livres).....	261,731	292,600

Depuis la mise en exploitation, les avions de la compagnie ont parcouru 39,601,158 milles-payants et 306,460,139 milles-passagers.

## EXPLOITATION, ENTRETIEN ET DÉPRÉCIATION DES AVIONS

	1944	1943
601 Personnel navigant.....	\$ 842,053.25	\$ 732,051.58
602 Fournitures et frais du personnel navigant.....	118,001.67	117,196.18
603 Combustible des moteurs d'avions.....	1,147,161.09	1,097,210.83
604 Lubrifiant des moteurs d'avions.....	39,515.42	53,529.61
605 Fournitures et frais des passagers.....	22,754.04	26,949.15
605 Repas des passagers (avions).....	212,871.18	161,639.59
605 Frais de voyages interrompus (passagers).....	42,668.79	39,298.17
607 Permis de sortie.....	18,567.35	15,201.76
608 Entretien: main-d'oeuvre et fournitures.....	561,972.60	473,700.88
611 Réparation des avions.....	642,842.33	417,337.79
612 Réparation des hélices d'avions.....	44,185.64	32,473.16
613 Réparation des instruments d'avions.....	2,097.10	90,683.62
614 Réparation des moteurs d'avions.....	570,084.24	332,269.38
615 Réparation du matériel de communication des avions.....	49,932.73	50,025.04
616 Diverses réparations aux avions.....	28,680.26	40,896.65
617 Assurances du matériel volant.....	177,981.25	297,020.98
618 Assurance de responsabilité et de dédommagement.....	105,879.83	140,629.30
620 Autres frais de vol.....	4,574.39	5,380.46
625 Dépréciation des avions.....	304,230.21	490,737.20
625 Dépréciation des moyeux et hélices.....	29,016.17	49,104.86
626 Dépréciation des moteurs d'avions.....	223,520.59	292,347.70
627 Dépréciation du matériel de communication des avions.....	23,715.46	47,911.55
628 Dépréciation sur autre matériel volant.....	1,142.03	1,168.56
	<b>\$5,213,447.62</b>	<b>\$5,004,764.00</b>



## EXPLOITATION, ENTRETIEN ET DÉPRÉCIATION DES INSTALLATIONS AU SOL

631	Surintendance.....	\$ 315,021.66	\$ 225,225.97
632	Employés des aéroports et hangars.....	812,191.97	559,794.23
633	Employés au système de communication.....	241,530.13	241,658.53
636	Frais de voyages et de bureaux.....	385,596.77	288,694.33
637	Éclairage, chauffage, énergie et eau.....	79,718.62	67,313.88
638	Location de terrains, édifices et bureaux.....	106,383.91	116,589.84
639	Location et frais d'automobiles.....	24,419.43	23,265.64
641	Réparations au matériel de communication.....	59,270.29	48,789.64
643	Réparation, fournitures et frais du matériel des hangars.....	23,977.28	28,058.60
644	Réparations au matériel des ateliers.....	39,325.80	20,828.15
645	Réparation des véhicules moteurs.....	29,345.89	22,112.59
647	Réparation du mobilier et garnitures de bureaux.....	22,771.86	13,109.82
648	Diverses réparations au matériel sur le terrain.....	10,093.69	6,529.09
649	Édifices et autres améliorations—réparation.....	76,748.47	70,447.04
650	Frais d'ateliers—main-d'oeuvre indirecte et matériel.....	189,792.83	107,098.52
651	Frais des magasins.....	103,181.33	77,208.82
652	Frais des magasins—rectification des inventaires—Crédit.....	7,188.65	230,717.52
653	Matériel de construction et équipement au sol—assurances.....	10,826.54	9,388.68
654	Assurances de responsabilité et de dédommagement au sol.....	27,303.01	21,105.20
656	Autres frais au sol.....	90,576.67	67,929.36
656	Frais de messageries.....	121,080.37	123,433.21
660	Dépréciation sur les installations au sol.....	110,528.92	151,302.09
		<u>\$2,872,546.79</u>	<u>\$2,520,600.75</u>

## SERVICES FORTUITS

		1944	1943
671	Restaurants et buffets.....	\$ 9,896.33	\$ 10,378.00
672	Privileges d'aéroports et autres.....	148.88	123.16
675	Combustible et lubrifiant—ventes.....	110,267.73	90,013.88
676	Réparations et services—ventes.....	1,002,106.09	754,311.98
		<u>\$1,122,419.03</u>	<u>\$ 854,827.02</u>

## CIRCULATION ET ADMINISTRATION GÉNÉRALE

681	Traitements et salaires—circulation.....	\$ 234,306.67	\$ 156,679.30
682	Frais de voyages et de bureaux—circulation.....	67,922.66	63,198.94
683	Location de bureaux de circulation.....	29,413.25	21,161.00
684	Commissions aux agents.....	27,632.28	31,367.56
685	Publicité.....	64,285.69	71,542.63
687	Autres frais de circulation.....	10,286.05	12,701.35
691	Traitements et salaires—administration générale.....	155,851.34	115,678.07
692	Frais de voyages et de bureaux—administration générale.....	27,249.66	21,463.21
693	Location de bureaux—administration générale.....	625.50	1,397.50
694	Frais d'administration des filiales.....	45,000.00	42,000.00
695	Pensions.....	133,220.14	26,041.77
696	Assurances.....	1,876.35	1,499.71
698	Autres frais de l'administration générale.....	15,871.65	8,173.20
		<u>\$ 813,541.24</u>	<u>\$ 572,904.24</u>

## IMPOTS GÉNÉRAUX

699	Impôts généraux.....	\$ 48,852.76	\$ 21,805.85
-----	----------------------	--------------	--------------

M. HARKNESS: Que représente le poste "prélevé à même le revenu", l'avant-dernier sous la rubrique "Etat des revenus"?

M. SYMINGTON: L'échange.

M. HARKNESS: C'est-à-dire, l'échange sur l'argent américain?

M. SYMINGTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions sur l'état des revenus?

M. HAZEN: Un instant. Où se trouve le fonds de pension? Où apparaît-il dans l'état? Figure-t-il au bilan?

M. SYMINGTON: Il ne figure pas du tout dans l'état. C'est un compte fiduciaire distinct. Vous trouverez le fonds de pension à l'état des frais d'exploitation. C'est ce qui est porté à notre débit chaque année.



M. REID: Que signifie ce poste "intérêt sur capital engagé?" Je note intérêt sur capital engagé, \$230,000. Quel capital engagez-vous?

M. SYMINGTON: Il s'agit d'une somme de \$4,600,000. Voici, la compagnie au lieu de payer des dividendes a porté au compte des frais d'exploitation l'intérêt à 5 p. 100 sur son placement; et c'est tout ce que les actionnaires peuvent recevoir. C'est donc 5 p. 100 sur une somme de \$4,600,000, capital de la compagnie.

M. LOCKHART: Pourriez-vous nous donner le détail des services fortuits? Est-ce que cela comprend votre plan de pension?

M. SYMINGTON: De quoi s'agit-il?

M. LOCKHART: Des services imprévus.

M. SYMINGTON: A quelle page cela se trouve-t-il?

M. LOCKHART: A l'état des revenus, sous recettes brutes—imprévus.

M. SYMINGTON: Je puis vous donner ces détails. Ce poste comprend les réparations et l'entretien, les ventes; B.O.A.C.; C.A.R.C.; S.A.T.G.C.—c'est-à-dire le service aérien transatlantique du gouvernement canadien—puis les ventes de combustible et de lubrifiants; service des buffets et des restaurants; aéroports et autres privilèges; commissions, hangars, entreposage, loyers. Par exemple, nous avons effectué pour le compte du B.O.A.C., le service de transport transocéanique de retour, 1944, \$610,000; contrat du C.A.R.C. \$445,930; service aérien transatlantique du gouvernement canadien, \$265,042; autres que les contrats de l'Etat, \$40,000. Le tout s'élève à \$1,361,962.

M. LOCKHART: Vous avez un poste "imprévus" dans l'état des revenus?

M. SYMINGTON: Oui.

M. LOCKHART: Et vous avez un poste identique aux frais d'exploitation?

M. SYMINGTON: Oui.

M. LOCKHART: Avez-vous le détail de ce dernier poste?

M. SYMINGTON: En ce qui concerne ce dernier poste, le détail est le même. C'est-à-dire, ce que ces services nous ont coûté. Tous ces services étaient en régie intéressée. Voulez-vous en avoir le détail?

M. LOCKHART: Oui.

M. MAYBANK: Vous avez réalisé environ \$500,000, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Environ \$300,000. Frais: B.O.A.C., contrat, \$563,180; C.A.R.C., contrat \$196,066; S.A.T.G.C., contrat, \$215,804; autres que les contrats de l'Etat, \$25,056, soit un total de \$1,210,000.

M. JACKMAN: C'est un peu plus élevé qu'en régie intéressée; passablement même. Si le bénéfice réel est la différence entre les recettes provenant des imprévus et les frais, cela représente une somme de \$500,000 à \$600,000 environ.

M. SYMINGTON: Oui. Ce sont des déboursés tout simplement, outre que pour ces contrats, nous recevons une certaine portion de nos frais généraux, de notre contrôle, et ainsi de suite, de nos magasins, de tout ce qui est la cause d'une augmentation de coût. Voilà tout.

M. JACKMAN: Aurait-on raison de supposer que si les recettes provenant de ces imprévus disparaissaient, comme j'ai lieu de croire que cela va se produire à cause de la nature spéciale du service, il en résulterait une différence entre ces deux chiffres de \$600,000 environ.

M. SYMINGTON: Ce ne serait pas une assez grosse différence pour m'effrayer.

M. JACKMAN: \$557,000.

M. SYMINGTON: Il faut énormément d'attention et d'énergie pour exploiter ces services. Je ne connais rien qui ait été aussi difficile.

L'hon. M. Howe: Je ne peux pas comprendre comment vous en arrivez à ce chiffre?



M. JACKMAN: Les recettes sont de \$1,679,000.

L'hon. M. HOWE: Les services fortuits représentent une somme de \$1,122,419.

M. JACKMAN: Ce qui fait une différence de \$557,000. Cela ferait augmenter considérablement vos frais d'exploitations.

L'hon. M. HOWE: Où trouvez-vous les frais de ces services? Cela comprend les buffets et ainsi de suite.

M. JACKMAN: Les services fortuits.

L'hon. M. HOWE: Où cela se trouve-t-il indiqué?

M. JACKMAN: Sous recettes brutes.

L'hon. M. HOWE: Je comprends. Ces services imprévus sont susceptibles d'augmenter plutôt que de diminuer. Toute ligne aérienne qui fait arrêt au Canada a besoin que ses avions reçoivent de l'entretien, et d'ici deux ans, il y en aura beaucoup plus qu'aujourd'hui.

M. JACKMAN: M. Symington fait remarquer que vous avez des envolées de la British Overseas Airways.

L'hon. M. HOWE: La British Overseas Airways sera toujours un facteur important.

M. SYMINGTON: Cela coûtera beaucoup plus qu'auparavant, car actuellement cette ligne aérienne fait du service de guerre. N'allez pas faire erreur.

M. JACKMAN: J'ai cru comprendre par vos paroles, bien que je ne vous aie pas entendu distinctement, que les services fortuits que vous fournissez étaient à cause de la guerre.

M. SYMINGTON: Oui. La compagnie effectuait un service de guerre. Elle ramenait au pays les aviateurs qui avaient piloté les aéronefs. C'était purement un service de guerre.

M. JACKMAN: Et ce service va prendre fin, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non.

L'hon. M. HOWE: Il ne disparaîtra pas. Il y aura tout autant d'envolées, mais ce sera un service de temps de paix et non pas de temps de guerre. Le service de guerre va disparaître et il sera remplacé par un service de temps de paix, qui sera plus profitable, nous l'espérons.

M. JACKMAN: Oui. Les recettes provenant de ces services seront aussi considérables, si non plus.

M. SYMINGTON: Oui. Voici ce que je tiens à bien faire remarquer. Le fait que les sommes qui nous ont été versées excèdent nos déboursés—que nous avons réalisé un bénéfice—ne veut pas dire que nous ayons réalisé un bénéfice car en réalité il n'en a pas été ainsi. Nous avons fourni l'espace et la surveillance, notre personnel et nos techniciens. Nous avons tout organisé. Le coût ordinaire de la régie intéressée est, dans bien des cas, la régie intéressée plus de 150 p. 100 des salaires et ainsi de suite pour couvrir nos frais généraux. Le contrat a été préparé sur cette base; c'est le même genre de contrat que la B.O.A.C. nous a offert et elle a prétendu que nous étions bien généreux de l'accepter. Il n'est pas possible d'effectuer des déboursés et de dire que vous avez réalisé la différence entre les frais et les recettes.

M. LOCKHART: Croyez-vous qu'à l'avenir la proportion va demeurer la même?

M. SYMINGTON: Oui, pour le moins.

M. LOCKHART: C'est ce que je veux dire, pour nous donner une idée générale.

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, voici ce que je voulais dire; il est vrai que les frais généraux etc., sont inclus dans le service, le rendement de cet argent,



et que le tout n'est peut-être pas représenté exactement par la somme de \$1,122,000; cependant, en vue de maintenir les Lignes aériennes Trans-Canada, vous dépenserez cette somme. C'est qu'il vous faudra déboursier pour couvrir vos frais généraux, et si vous perdez une portion assez considérable de vos recettes imprévues, vous serez en perte. En d'autres termes, vous êtes heureux d'avoir des affaires additionnelles, car vous faites ainsi vos frais généraux.

M. SYMINGTON: Bien entendu, je crois que nous aurions moins de surveillance si, par exemple, nous ne fournissions pas ce service.

M. JACKMAN: Oui. Comme le Ministre vient de la déclarer vous serez probablement en mesure de trouver d'autres sources de recettes imprévues, et cela ne vous effraie pas.

M. SYMINGTON: Pas du tout.

M. JACKMAN: Vous ne voulez pas dire que vous subirez des pertes par suite de la disparition des ces recettes brutes imprévues.

M. SYMINGTON: Non. Je n'en prévois pas.

M. REID: Dans votre compte des recettes, vous avez un poste pour services imprévus de \$1,679,262 par opposition à une dépense de \$1,122,000 dans votre revenu. Dans votre compte des recettes, sous recettes brutes, figure un poste pour services imprévus.

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. REID: Comment en êtes-vous arrivés à un profit pour les services imprévus. Vous avez \$1,122,000 pour services imprévus, et services imprévus, recettes, \$1,679,000. Comment avez-vous réalisé ce bénéfice?

M. SYMINGTON: Nous n'avons pas réalisé un bénéfice exactement, car les comptes des frais d'exploitation comprenant une partie de la différence entre \$1,122,000 et \$1,679,000 ou des montants de ce genre. Il peut arriver que nous ayons un surveillant à gros traitement. En supposant qu'il passe son temps à surveiller ce service, qu'il l'organise et ainsi de suite, ce travail est compris dans son traitement ordinaire et non débité au service.

M. REID: Que comprennent ces services imprévus pour rapporter une somme de \$1,679,000?

M. SYMINGTON: Nous avons transformé et maintenu en service tous les aéronefs de B.O.A.C. qui traversent l'océan. Un avion arrive, nous en prenons possession, et nous le plaçons dans notre hangar pour l'examiner. Les travaux d'entretien sont effectués et les nouvelles pièces nécessaires sont fournies. La compagnie nous verse, en vertu du contrat de régie intéressée, un certain pourcentage afin de payer nos frais, car dans le même hangar, recevant les mêmes soins, se trouvent des avions affectés au service transatlantique.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Lockhart avait une question à poser.

M. JACKMAN: Etant donné l'expansion possible du service de l'Atlantique tant vers l'est que vers le sud, Winnipeg vous semble l'endroit logique pour le bureau principal des Lignes aériennes transatlantiques?

M. MAYBANK: Certainement.

M. MUTCH: Certainement; pourquoi soulever la question?

M. SYMINGTON: Vous m'excuserez de ne pas participer à la discussion. Comme centre d'exploitation des lignes de service au Canada c'est certainement l'endroit logique vu que Winnipeg se trouve juste au centre du pays.

M. MUTCH: Le centre aérien du monde.

M. REID: Avez-vous un bureau à New Westminster?

M. SYMINGTON: Pas à ma connaissance.

M. REID: Cette ville est aussi rapprochée de l'aéroport que Vancouver. Vous feriez bien d'y avoir l'œil la première fois que vous vous y trouverez.



M. JACKMAN: Vous dépensez continuellement de l'argent pour le bureau principal de Winnipeg. Je me demandais si vous songiez à effectuer un changement?

M. SYMINGTON: De fait, nous avons dépensé trop peu. J'en ai presque honte. Ne me faites pas de reproches, car vous ne sauriez comprendre. Les conditions de travail à cet endroit ne sont pas satisfaisantes. Nous avons été parcimonieux.

M. LOCKHART: Monsieur le président, faisons en sorte d'éviter les questions de clocher.

M. MAYBANK: Ces remarques demandent des explications.

M. JACKMAN: M. Symington n'a pas encore déclaré si Winnipeg était l'endroit logique ou non. Je tiens à faire remarquer que je ne suggère pas que Toronto le devienne. Croyez-vous que ce serait l'endroit logique si la compagnie devait exploiter un service outre-mer?

M. SYMINGTON: Tout ce que je peux dire c'est qu'aussi longtemps que je serai là, le bureau principal sera à l'endroit où, à mon sens, il est en mesure de mieux servir la compagnie. Si les conditions exigent qu'il doive être ailleurs qu'à Winnipeg, on le déménagera de Winnipeg, si je suis là.

M. MUTCH: Dans ce cas, il faudra vous remercier de vos services.

M. SYMINGTON: Fort bien. C'est à quoi je m'expose tout le temps.

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

M. JACKMAN: En ce qui concerne les frais d'exploitation, combien versez-vous aux chemins de fer Nationaux? Pourrions-nous avoir un exemplaire du contrat entre les chemins de fer Nationaux? et les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'il en existe. Il y a de la correspondance, mais je peux vous dire ce que vous leur versons. Nous avons donné les chiffres chaque année. Nous versons \$45,000 aux chemins de fer Nationaux pour services administratifs effectués par les différentes divisions du chemin de fer. Le montant qui antérieurement était de \$40,000 a été porté à \$45,000 à cause de l'augmentation des services.

M. REID: Monsieur le président, allons-nous étudier plus tard le contrat du transport du courrier?

Le PRÉSIDENT: L'idée, je crois, était de l'étudier en même temps que le projet de loi.

M. JACKMAN: Puis-je demander à M. Symington ce que comportent exactement les services administratifs.

M. SYMINGTON: Il y a le contentieux, les services médicaux et la publicité.

M. JACKMAN: D'après le bilan vous payez pour votre propre publicité.

M. SYMINGTON: Oh! oui. Achats, architecture, comptabilité. Nous avons notre propre personnel de comptabilité travaillant sous la direction du chemin de fer.

M. LOCKHART: Pourriez-vous nous en donner le détail?

M. SYMINGTON: Le voici. Je puis vous le donner exactement. Architecture, \$5,000; assurance, \$1,000; contentieux, \$6,000; publicité, \$8,500; secrétariat, \$4,500; magasins et achats, \$11,000; trésorerie, \$3,000 formant un total de \$45,000.

M. JACKMAN: Il n'y a pas eu de transferts d'outillage entre les chemins de fer Nationaux et les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Aucun.

M. JACKMAN: J'ai déjà posé la question à la Chambre. Il m'est arrivé de remarquer dans le bureau des Lignes aériennes Trans-Canada, à North Bay, un coffre-fort des chemins de fer Nationaux. On peut se demander s'il s'effectue beaucoup de transferts de ce genre.



M. SYMINGTON: Nous en avons fait l'achat en premier lieu.

M. JACKMAN: Vous l'avez acheté?

M. SYMINGTON: Oui, de la compagnie.

M. JACKMAN: Alors il y a eu des transferts d'outillage entre les chemins de fer Nationaux et les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Certainement. Par exemple, nous avons fait l'acquisition de ce coffre-fort. Vous ne prétendez pas que nous l'avons payé trop cher ou pas assez cher, n'est-ce pas?

M. JACKMAN: J'aurais cru qu'il ne vous aurait rien coûté. Je ne fais que me renseigner. Qu'a-t-on transféré en outre entre les chemins de fer Nationaux et les Lignes aériennes?

M. SYMINGTON: Je ne le sais pas; il peut s'être effectué des transferts.

M. JACKMAN: Il est étrange que j'aie constaté le seul objet.

M. SYMINGTON: Cela peut paraître étrange, mais je n'en connais pas d'autres. Il peut s'en trouver. Je ne veux pas dire qu'il n'en existe pas, mais je puis vous assurer que s'il s'en trouve, les transferts ont eu lieu sur une base d'affaires.

M. JACKMAN: Une bonne affaire pour les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. SYMINGTON: Affaire entre les deux compagnies; l'une faisant en sorte d'obtenir le plus possible, et l'autre, de payer le moins possible.

M. MUTCH: Ne serait-ce pas l'endroit logique pour se procurer le matériel s'il y avait un surplus? C'est commode. Je ne vois rien d'extraordinaire dans cette manière d'agir.

M. SYMINGTON: C'est mon avis.

M. McCULLOCH: C'est une affaire de peu d'importance.

M. JACKMAN: Cela dépend jusqu'à quel point on le pratique. Au sujet des enveloppes et de la papeterie des Lignes aériennes Trans-Canada, utilisez-vous les enveloppes des chemins de fer Nationaux?

M. SYMINGTON: Non, ils utilisent les leurs. J'ai deux sortes de papier à lettre, une commune et l'autre de bonne qualité, suivant à qui j'écris.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. LOCKHART: Au sujet du poste principal représentant une augmentation de \$5,000, s'agit-il de plusieurs postes ou d'un seul?

M. SYMINGTON: Un poste se rapporte à l'assurance, \$700, et un autre au secrétariat, \$3,000.

M. LOCKHART: C'est une augmentation?

M. SYMINGTON: Oui, c'est une augmentation sur l'an dernier.

M. JACKMAN: Pourriez-vous me dire combien vous avez payé pour ce coffre-fort des chemins de fer Nationaux?

M. SYMINGTON: Non, je ne saurais vous dire le prix. J'ignorais même qu'on l'avait acheté; M. English me dit que nous en avons fait l'acquisition lors de l'ouverture du bureau de North Bay, il y a quatre ou cinq ans. Je ne m'encombre pas la mémoire de tous ces détails.

M. JACKMAN: Vous savez parfaitement où je veux en venir. Je crois que le Comité est en droit de savoir si des frais d'exploitation ou d'établissement sont à la charge des chemins de fer Nationaux, lorsqu'ils devraient être à la charge des Lignes aériennes Trans-Canada lorsqu'il y a différence dans les comptes.

M. SYMINGTON: Si vous me posez cette question, je vais vous répondre d'une manière définitive et catégorique; non, aucun. Il n'y a pas de transaction effectuée entre les Lignes aériennes et les chemins de fer Nationaux au bénéfice de l'une ou de l'autre compagnie. Si des transactions ont lieu, elles sont toujours sur une base d'affaires.



M. NICHOLSON: Les chemins de fer Nationaux n'acceptent pas de réservations pour vous sur leurs lignes télégraphiques sans paiement, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON: Bien entendu, non. Je vais répondre catégoriquement sans m'occuper de coffres-forts. Vous pouvez croire que c'est exact.

M. JACKMAN: C'est tout ce que je désire savoir.

M. REID: Que représente le poste "milles non payants parcourus par les avions, 924,000" ?

M. SYMINGTON: Il s'agit de la formation des pilotes et des essais des aéronefs, envolées d'avion après réparations, etc.

M. NICHOLSON: Sous la rubrique statistique, vers le bas de la page 12, la moyenne des passagers transportés par rapport aux places semble excellente. Avez-vous des statistiques pour les années précédentes ? La moyenne semble être 83, pour 1943 et 84, pour 1944. Avez-vous des chiffres pour les autres années.

M. SYMINGTON: 1942, 72; 1941, 67. En d'autres termes, la moyenne s'améliore à mesure que nous avançons.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, croyez-vous que vous pourriez fournir les services pour lesquels vous versez \$45,000 aux chemins de fer Nationaux ?

M. SYMINGTON: Franchement, je crois avoir fait un bon marché. Nous avons augmenté le prix chaque année d'environ \$5,000. Il était beaucoup plus bas au début. Chaque année M. Vaughan et moi discutons ces augmentations. Je ne sais pas si c'est un bon marché pour nous ou pour eux. A mon sens, grâce à l'organisme des chemins de fer Nationaux nous économisons.

M. JACKMAN: Cela fait probablement l'affaire des deux compagnies ?

M. SYMINGTON: C'est mon avis.

M. JACKMAN: Il y a des raisons pour qu'un service aérien soit exploité d'une manière plus économique conjointement avec un chemin de fer que laissé à ses propres ressources.

M. SYMINGTON: Oui, spécialement dans le cas d'un service aérien d'une certaine importance. Je ne dirais pas, si notre trafic doublait ou triplait, qu'il ne serait pas préférable que certains de ces services relèvent de nous car ils seraient suffisamment considérables pour payer les frais d'un bon personnel. Je ne suis pas en mesure de dire si cela se produira ou non. Les opinions sont partagées. Naturellement bon nombre de gens au service de lignes aériennes sont d'avis que la mentalité d'un employé de chemin de fer est différente de celle d'un employé de ligne aérienne, et que nous réussirions mieux. Mais ce ne sont que des opinions individuelles. Logiquement et raisonnablement, ce service, à mon sens, représente une économie pour chaque compagnie.

M. JACKMAN: J'ai cru comprendre par vos remarques, ce matin, que vous étiez d'avis que votre compagnie obtiendra un plus fort volume de voyageurs, surtout pour les longs trajets, voyageurs que les chemins de fer transportent actuellement ?

M. SYMINGTON: Je crois qu'il en sera ainsi et qu'il y aura concurrence. Il n'y a pas de doute sur ce point, car les chemins de fer ont des comités qui s'occupent des améliorations et de la manière de faire face à la concurrence. Permettez-moi de vous donner un exemple. Supposons qu'il y ait un train effectuant en deux heures le trajet entre Ottawa et Montréal, chose qui arrivera indubitablement. Je ne crois pas que notre service aérien puisse avoir un avion complet entre Ottawa et Montréal. Si on calcule le temps qu'il faut pour se rendre à l'aéroport, effectuer le voyage, descendre de l'avion et revenir de l'aéroport, disons, 25 minutes, il peut arriver que le train qui effectue le trajet en deux heures ait tout le trafic. Cela se peut. Je ne le sais pas. C'est la concurrence.

M. JACKMAN: Mais d'une façon générale, du point de vue de la situation au Canada ?



M. SYMINGTON: Je suis d'avis que le service aérien enlèvera un volume considérable de voyageurs aux chemins de fer.

M. JACKMAN: Il y aura une forte tendance à cela.

M. SYMINGTON: Selon moi, oui.

M. REID: Ne pourrait-il pas se produire, si l'embauchage demeure au niveau maximum, que les chemins de fer n'en souffrent pas beaucoup même si les Lignes aériennes progressent?

M. SYMINGTON: Remarquez bien, sauf en temps de guerre, le transport des marchandises, et non celui des voyageurs, est la plus importante source de revenus des chemins de fer.

M. JACKMAN: Oui, mais tout de même c'est un revenu additionnel qu'il fait bon avoir.

M. SYMINGTON: Exactement. Cependant, si j'étais un exploitant de chemin de fer ayant à abandonner l'un ou l'autre, je sais fort bien lequel je laisserais aller.

M. REID: En matière de majoration des taux, est-ce que votre compagnie dépend de la Commission des transports?

M. SYMINGTON: Nous relevons de la Commission des transports aériens.

M. HARKNESS: J'ai une question à poser. Comme je suis arrivé une demi-heure en retard, je ne saurais dire si elle a été posée. Qui établit les taux? La chose est-elle laissée entièrement entre vos mains? Sont-ils établis de façon à faire concurrence aux taux américains ou peuvent-ils être comparés avec eux?

M. SYMINGTON: Suivant les dispositions de la loi, nous sommes tenus d'établir des taux comparables à ceux des Etats-Unis. C'est-à-dire en vertu de la loi actuelle. Je crois que la nouvelle loi apportera des modifications.

M. HARKNESS: Mais à part cela, l'établissement des taux est laissé entre vos mains?

M. SYMINGTON: Il en était ainsi avant la création de la Commission des Transports aériens. Mais depuis, il nous faut l'approbation de la Commission.

M. HARKNESS: Ces taux ont-ils varié d'une façon appréciable durant la guerre ou sont-ils demeurés à peu près les mêmes?

M. SYMINGTON: Non, ils ont diminué quelque peu.

M. HARKNESS: C'est une des principales raisons pour laquelle le revenu par mille provenant des voyageurs s'établit cette année à 5.28 cents contre 5.37 cents l'an dernier. Cela est dû à la réduction des taux?

M. SYMINGTON: Oui, cela est dû à la réduction des taux.

M. JACKMAN: Ne croyez-vous pas, étant donné la concurrence qui existera dans un avenir rapproché entre les services aériens et les chemins de fer, qu'il serait pratique que les bureaux des billets des Lignes aériennes Trans-Canada se trouvent dans les bureaux mêmes des chemins de fer Nationaux? Je ne parle pas des hôtels, mais des bureaux de billets comme celui qui se trouve à l'angle des rues King et Yonge, à Toronto.

M. SYMINGTON: Je ne pense pas que mes vues personnelles soient d'un grand intérêt pour le Comité. Je ne tiens pas à entrer dans une discussion portant sur le programme du gouvernement. C'est à l'Etat de décider. Je ne veux pas me prononcer ni pour ni contre.

M. JACKMAN: Le programme du gouvernement sera discuté au cours de l'étude du projet de loi que nous ferons prochainement?

M. SYMINGTON: Je ne dirai pas si le gouvernement a été sage ou non en le présentant. Ce n'est pas dans mes attributions. J'expliquerai le mieux possible ce que signifient les modifications. Je ne suis pas le gouvernement. Je ne saurais dire si oui ou non, le programme du gouvernement est sage. Si je le faisais, je ne tarderais pas à perdre mon emploi.



M. JACKMAN: Dans le compte rendu des séances du Comité, l'an dernier, je lis ce qui suit:

L'hon. M. HANSON: Oui, je sais, mais M. Howe est le maître; n'est-ce pas exact?

L'hon. M. HOWE: Non.

Le PRÉSIDENT: Je n'en suis pas trop certain.

L'hon. M. HOWE: Le seul maître est M. Symington.

M. SYMINGTON: Nous sommes à discuter l'exploitation des lignes aériennes et il en est encore ainsi.

M. JACKMAN: Et cela intéresse également les bureaux de billets. Vous croyez qu'il ne serait pas pratique de continuer d'avoir dans les locaux des chemins de fer Nationaux, deux bureaux de billets se faisant concurrence?

M. SYMINGTON: De fait, en ce qui concerne les bureaux de billets, mon avis et mon expérience ont démontré que, bien que nous fassions partie des chemins de fer Nationaux, nous ne tenons pas à ce que nos bureaux de billets se trouvent dans les locaux de cette compagnie. Nous sommes entièrement à votre service dès que nous croyons que vous voulez utiliser le service aérien. Nous vous douillettons, nous vous téléphonons, nous prenons soin de vous; nos hôtesses s'empressent auprès de vous. Il n'en a pas été de même pour les chemins de fer depuis qu'ils existent. C'est tout à fait une nouvelle proposition d'offre. Nous savons, par expérience, que les agents de billets de chemin de fer ne sont pas de bons propagandistes de l'aviation et nous n'en avons que très peu.

M. JACKMAN: Vous comptez donc qu'un jour ou l'autre, ces bureaux seront entièrement séparés?

M. SYMINGTON: Ce n'est pas ce qui en découle nécessairement. Il y aura une séparation bien distincte, même si nous restons sous l'égide des chemins de fer Nationaux. Pour la vente des billets des Lignes aériennes Trans-Canada nous ferons usage de bien peu de bureaux des chemins de fer Nationaux. C'est-à-dire, les bureaux seront là pour la vente, mais tout le travail de propagande et d'organisation des ventes sera fait par les bureaux des billets des Lignes aériennes Trans-Canada. C'est ce que démontrent les résultats. C'est un nouvel art. C'est une chose entièrement différente. Un homme qui pendant trente ans s'est occupé de vente de billets de chemin de fer ne fait pas l'affaire pour la vente des billets de lignes aériennes. Vous pouvez en être assuré.

M. JACKMAN: Ou il ne fait pas un bon commis de banque.

M. MUTCH: Ce qui revient à dire que si vous êtes divorcés, il n'y a pas de raison pour ne pas encore être amis.

M. SYMINGTON: Oui nous pouvons être amis tout en étant divorcés.

M. MUTCH: Vous pouvez encore avoir vos bureaux dans les mêmes immeubles sans pour cela vous faire une lutte acharnée.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, c'est la raison pour laquelle le gouvernement des Etats-Unis a exigé la séparation des services aériens des autres compagnies de transport, des autres modes de transport, s'étant rendu compte que les compagnies ferroviaires ou maritimes ne pousseraient pas le service aérien de la même façon que ce dernier le ferait s'il était une exploitation indépendante ou la propriété de quelqu'un autre.

M. SYMINGTON: Je ne pourrais pas dire ce qui a poussé le gouvernement des Etats-Unis à agir ainsi. Je peux savoir ce qui a poussé une personne, mais vous en savez tout aussi long que moi pour avoir lu les journaux.

M. JACKMAN: Ce n'est pas mon domaine.

M. SYMINGTON: Je n'ai pas approfondi la question parce que cela ne m'intéressait pas. Il m'importe peu que les Etats-Unis les aient séparés ou non.

M. JACKMAN: Vous ne le savez pas.



M. SYMINGTON: C'est une question qui intéresse l'Etat. Je me tiens à l'écart de cela. Si vous me demandez mon opinion personnelle, c'est différent; mais comme président des Lignes aériennes Trans-Canada je ne veux m'immiscer dans les questions de principe.

L'hon. M. HOWE: C'est peut-être parce qu'on voulait voir d'autres noms sur la liste des actionnaires.

M. JACKMAN: En votre qualité d'exploitant, je vous demande simplement si vous êtes d'avis que les Lignes aériennes Trans-Canada ou un autre service aérien peut être exploité plus économiquement, d'une manière plus efficace, fournir un meilleur service en agissant conjointement avec une compagnie ferroviaire ou un autre mode de transport, ou en étant une entité séparée. Naturellement, c'est une question à laquelle il est difficile de répondre. C'est une haute question de principe, mais c'est vous qui voyez à l'appliquer.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Ce n'est pas une question de principe dans le cas actuel, n'est-ce pas, en ce qui concerne les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Voici, c'est une question de principe. Le service sera exploité efficacement peu importe la manière, c'est ce que je peux dire.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): Qu'il soit en régie ou indépendant, un service aérien peut-être bon.

M. SYMINGTON: Il peut en être ainsi pour le nôtre car nous avons acquis l'expérience.

M. LOCKHART: Je note que les frais du secrétariat ont été augmentés de \$3,000.

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

M. LOCKHART: Quel est le total des frais du secrétariat?

M. SYMINGTON: C'est le montant total.

M. LOCKHART: Le total est de \$3,000?

M. SYMINGTON: \$4,500.

M. LOCKHART: Votre compagnie n'est pas encore suffisamment importante pour avoir son propre personnel de secrétariat?

M. SYMINGTON: Nous n'en avons pas et nous utilisons—

M. LOCKHART: L'autre?

M. SYMINGTON: L'autre.

M. LOCKHART: Il n'en est pas ainsi pour le personnel des vendeurs de billets?

M. SYMINGTON: Non, c'est véritablement une affaire pour le bureau principal. Les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas réellement de bureau principal sauf le bureau du secrétaire. Voilà tout.

M. LOCKHART: Vous n'admettez pas que votre compagnie pourrait avoir un personnel de secrétariat indépendant?

M. SYMINGTON: Peut-être. Si le besoin se fait sentir, nous en aurons certainement un.

M. LOCKHART: Mais vous ne croyez pas qu'à l'heure actuelle la compagnie puisse le faire?

M. SYMINGTON: Nous nous sommes efforcés d'administrer aussi économiquement que possible, je dirais même plus économiquement que nous aurions dû le faire dans les circonstances. Nous avons été très soigneux. Nous n'avons pas fait de folles dépenses et tout a bien fonctionné jusqu'à présent, en vertu de cet arrangement. Un changement est toujours possible et nous nous en rapportons aux circonstances pour faire le nécessaire. Tout est très souple. Si nous le jugeons à propos, nous pouvons avoir notre propre personnel de secrétariat demain.



M. LOCKHART: \$4,500 aux chemins de fer Nationaux; vous croyez que c'est agir sagement dans le moment ?

M. SYMINGTON: Oui, mais lorsque j'en viens à considérer la question de secrétariat, je prétends qu'une augmentation de \$1,500 n'était pas suffisante. Tout en admettant que cela puisse paraître beaucoup pour une année, pendant les derniers six ans notre personnel du secrétariat n'a pas reçu ce qu'il méritait car le volume du travail a augmenté rapidement.

M. HARKNESS: Comment le coût par mille parcouru peut-il se comparer avec celui des lignes américaines, des Lignes aériennes du Pacifique Canadien ?

M. SYMINGTON: En ce qui concerne les Lignes aériennes du Pacifique Canadien, je ne saurais le dire. Je ne me rappelle pas avoir eu connaissance de leurs chiffres. Notre coût par mille parcouru sera naturellement plus élevé que celui des Etats-Unis pour la raison que j'ai donnée ce matin. Vous n'étiez pas présent, je crois.

M. HARKNESS: Oui, j'ai été présent dès le début de la séance.

M. SYMINGTON: Pour les Etats-Unis, le coût moyen est 86.21; le nôtre est 96.89. Les lignes aériennes des Etats-Unis varient énormément. Comme je vous l'ai fait remarquer ce matin, le coût de nos avions pour un service comparable est presque le double, environ le double, à cause des droits et ainsi de suite. Par exemple, il nous faut porter à nos frais de parcours cette double dépréciation par mille, et pour les cas que j'ai cités cela représente \$100,000 par avion. Il y a trois principaux postes de frais. L'essence est très dispendieuse au Canada par suite des frais de transport et d'impôt. Au Canada, nous payons 28 cents par gallon, tandis qu'aux Etats-Unis le prix du même gallon n'est que de 18 cents. Cela représente pour nous une dépense additionnelle de \$417,000 par rapport aux frais d'exploitation des lignes américaines. En d'autres termes, 8.56 des dépenses des Etats-Unis sont pour l'essence tandis que les nôtres se chiffrent à 13.1 par suite de la différence de prix par gallon, 18 cents et 28 cents.

M. HARKNESS: Je comprends que vos dépenses soient plus élevées, si nous nous en tenons à ces deux seuls postes. Avez-vous eu les chiffres des Lignes aériennes du Pacifique Canadien ?

M. SYMINGTON: Non, je ne les ai jamais eus.

M. MAYBANK: Ils ne sont pas publiés.

M. SYMINGTON: Non, ils ne le sont pas. Je ne crois pas qu'il soit juste d'établir une comparaison car leur exploitation est tout à fait différente.

M. JACKMAN: Avez-vous un détail du pourcentage du revenu-dollar ou des frais-dollar ou des deux à la fois.

M. SYMINGTON: Je n'ai pas ce détail, mais je puis vous donner celui des salaires, des traitements, de l'essence, des impôts, de l'assurance, de la dépréciation et ainsi de suite.

M. JACKMAN: Pouvez-vous nous le fournir en pourcentage par dollar ?

M. SYMINGTON: Oui, je crois que je le pourrais. C'est à dire le pourcentage total des frais—je pourrais aussi vous donner la comparaison avec les Etats-Unis.

M. JACKMAN: Pourriez-vous déposer cela.

M. SYMINGTON: Cela se trouve dans une brochure. Je peux le déposer.

M. MAYBANK: Est-ce long ?

M. SYMINGTON: Ce n'est pas long.

M. MAYBANK: Alors pourquoi ne pas répondre à la question ?

M. SYMINGTON: En réponse à la question relative à la comparaison, en 1944, entre les lignes aériennes des Etats-Unis et celles de Trans-Canada: traitements et salaires, Etats-Unis, 49.13 p. 100; Trans-Canada, 44.6; essence, Etats-Unis, 8.56; Trans-Canada, 13.1; impôts, assurance et dépréciation, Etats-Unis, 11.71, Trans-Canada 11.7; frais de déplacement, fournitures pour passagers et divers,



Etats-Unis, 22.42, Trans-Canada, 18.7; annonces, Etats-Unis, 3.07, Trans-Canada, 0.7; réparations et matériel, Etats-Unis, 5.11, Trans-Canada, 11.2. La différence ici s'explique par le fait que tout notre matériel pour réparations est frappé d'un droit de douane de 44 p. 100. C'est une partie de nos frais d'exploitation.

M. HAZEN: Comment achetez-vous votre essence; de qui l'achetez-vous?

M. SYMINGTON: De toutes les compagnies je crois, cela dépend des installations qui se trouvent près des aéroports.

M. HAZEN: Demandez-vous des soumissions?

M. SYMINGTON: Certainement.

M. REID: Que faites-vous de l'huile usagée, du résidu d'huile?

M. SYMINGTON: Nous vendons cette huile, mais les recettes sont faibles car l'huile est trop éclaircie par suite du haut degré de température. Nous vendons le résidu d'huile.

M. JACKMAN: A l'encontre des compagnies de la Couronne, Trans-Canada doit payer toutes les taxes locales?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: La seule différence entre les entreprises privées et votre compagnie c'est qu'elles paient un plus fort impôt sur le revenu.

M. SYMINGTON: Nous ne différons en rien des autres compagnies.

M. HAZEN: Vous n'avez pas à payer la taxe provinciale sur l'essence que vous utilisez, n'est-ce pas—comme un propriétaire d'automobile doit le faire?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Vous payez la même taxe qu'un automobiliste?

M. SYMINGTON: Oui. Nous avons conclu un arrangement par lequel nous payons une taxe d'un cent.

M. JACKMAN: Vous ne payez pas de taxes provinciales?

M. SYMINGTON: Oui.

M. REID: La taxe provinciale est une taxe de voirie. Pourquoi paieriez-vous une taxe de voirie quand vos véhicules utilisent la voie aérienne? Vous ne payez pas la taxe en Colombie Britannique. Vous ne payez pas de taxe de voirie. Vous n'utilisez pas la route.

M. SYMINGTON: Je vais demander à M. English de bien vouloir fournir des explications. Nous payons la taxe régulière, nous obtenons une remise des provinces, ce qui fait que nous payons une taxe d'un cent par gallon.

M. REID: En matière d'impôt, que payez-vous en Colombie Britannique? Payez-vous une taxe de voirie?

M. ENGLISH: On prétend que nos véhicules à destination et en provenance de l'aéroport, utilisent la route.

M. REID: Non pas vos avions?

M. ENGLISH: Nous avons reçu une remise, ce qui fait que nous payons une taxe d'un cent par gallon.

M. HAZEN: En est-il de même pour toutes les provinces?

M. ENGLISH: Je crois qu'il en est ainsi pour toutes les provinces. Pendant un certain temps Québec a insisté sur la taxe complète.

M. REID: A mon sens, c'est une question qui demande d'être étudiée. Par exemple, l'agriculteur n'a pas à payer la taxe s'il n'utilise pas la route.

M. ENGLISH: Cela s'appelle taxe sur l'essence et non taxe de voirie.

M. REID: C'est ainsi qu'on l'appelle.

M. ENGLISH: Définitivement pour cela.

M. MAYBANK: C'est un simple impôt de revenu.



M. ENGLISH: Nous l'avons fait réduire à un cent par gallon.

M. MAYBANK: Ontario n'exige pas de taxe sur l'essence pour usage dans les chaloupes à moteur.

M. SYMINGTON: Quoiqu'il en soit, à tort ou à raison, on s'efforce de nous taxer sous ce rapport. Nous avons conclu un arrangement en vertu duquel, dans chaque province, nous payons une taxe d'un cent par gallon.

M. JACKMAN: Trans-Canada fait-il usage de l'essence de l'Alberta ?

M. SYMINGTON: Pas brute.

M. JACKMAN: Je me demandais pourquoi vos frais d'essence étaient à ce point plus élevés que ceux des Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Il faut ajouter la taxe de vente et les frais de transport. C'est le prix régulier.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi l'essence que vous utilisez dans votre automobile est-elle plus dispendieuse qu'aux Etats-Unis ?

M. MUTCH: C'est ce que nous voudrions savoir.

M. JACKMAN: Que reprochez-vous à l'essence de l'Alberta ? Le pourcentage d'octane n'est-il pas assez élevé ?

M. SYMINGTON: Je ne saurais vous donner des explications.

L'hon. M. HOWE: Le prix de l'essence est beaucoup moins élevé aux Etats-Unis qu'au Canada. Elle est produite en grande quantité aux Etats-Unis et il n'en est pas de même au Canada.

M. BEAUDOIN: Avez-vous dit que Québec avait insisté sur le paiement de la taxe de voirie.

M. ENGLISH: Sous l'administration Godbout.

M. BEAUDOIN: Et la même administration y a mis fin ?

M. ENGLISH: Oui. J'ai vu M. Godbout personnellement, nous avons une délégation.

M. BEAUDOIN: Avez-vous payé la taxe entière ?

M. ENGLISH: Oui, pendant un mois ou deux, puis on nous a fait une remise. Après quoi on a conclu le même arrangement que pour les autres provinces.

M. BEAUDOIN: Quand avez-vous conclu cet arrangement; s'agit-il du même arrangement conclu avec les autres provinces ?

M. ENGLISH: Non, nous n'avions pas d'arrangement avec certaines provinces. La taxe n'a pas été imposée en même temps dans toutes les provinces. Nous avons conclu des ententes séparées. Si je ne fais pas erreur, le premier arrangement fut fait avec le Manitoba, puis les autres provinces suivirent. A cette époque nous utilisions plus d'essence au Manitoba qu'ailleurs.

M. BEAUDOIN: Avez-vous eu de la difficulté à vous entendre avec Québec.

M. ENGLISH: Non, les négociations furent très amicales.

M. HAZEN: Demandez-vous des soumissions pour vos huiles à moteur ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Est-ce que les prix varient ?

M. SYMINGTON: Quelques uns varient, mais pour la qualité d'huile que nous achetons, ils varient peu. Pour certaines opérations nous préférons certaines huiles à moteur, et une certaine sorte d'essence pour certaines opérations.

M. MUTCH: Avez-vous un service de recherches ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Ai-je bien compris que vous aviez dit payer l'essence 28 cents le gallon ?

M. SYMINGTON: C'est exact

M. HAZEN: Quel prix payez-vous pour l'huile à moteur ?



M. HARKNESS: Je comprends que c'est le prix moyen ?

M. SYMINGTON: Oui. Le prix de l'essence est beaucoup plus élevé dans l'Ouest que dans l'Est.

M. REID: Avez-vous votre propre poste d'essence, ou l'achetez-vous en gros ?

M. SYMINGTON: Il y a aux aéroports de vastes réservoirs pour l'essence. Le prix moyen de l'huile lubrifiante au gallon est de 75.50 cents.

M. JACKMAN: Avez-vous dit, monsieur Symington, que vous partagiez vos achats de combustible, d'essence et de lubrifiants entre les diverses compagnies établies en Canada, suivant leur importance ?

M. SYMINGTON: Non, cela dépend des compagnies qui ont des installations près des aéroports.

M. BEAUDOIN: A la page 13, poste 608—Entretien, main-d'œuvre et fournitures—et à la page 14, poste 681—Traitements et salaires—circulation.

M. ENGLISH: Oui.

M. BEAUDOIN: Est-ce que le poste 608 comprend aussi les traitements ?

M. ENGLISH: Le poste 608 se trouve sous la rubrique "Exploitation, entretien et dépréciation des avions", le second, sous la rubrique "Circulation et administration générale". Ainsi le bureau chef se trouve sous "Circulation et administration générale"; la surveillance des opérations est classifiée sous "exploitation, entretien et dépréciation des avions".

M. BEAUDOIN: Vos employés font-ils partie d'unions ouvrières.

M. ENGLISH: Oui, quelques uns en font partie.

M. BEAUDOIN: De quelle union s'agit-il ?

M. ENGLISH: De l'American Federation of Labour, une des unions des machinistes.

M. BEAUDOIN: Avec charte du Congrès des métiers et du travail du Canada ou de l'American Federation of Labour ?

M. ENGLISH: De l'American Federation of Labour.

M. JACKMAN: Vos achats sont faits par l'entremise des chemins de fer Nationaux ?

M. SYMINGTON: Nos achats se font par l'entremise des chemins de fer Nationaux.

M. JACKMAN: Vous n'en faites pas vous-mêmes ?

M. SYMINGTON: Les chemins de fer Nationaux s'occupent de presque tous les achats.

M. JACKMAN: On pourrait croire alors qu'en transportant l'essence jusqu'à un endroit aussi éloigné que Kapuskasing ou à d'autres endroits aussi éloignés, les chemins de fer Nationaux devraient économiser ou encore retirer un certain bénéfice.

M. SYMINGTON: Je ne le crois pas. Je ne le pense pas. L'Imperial Oil Company, la British American Oil, la Shell et les autres compagnies soumissionnent. L'Imperial Oil Company, une des compagnies les plus puissantes, fait tenir sa soumission pour huile ou essence, disons à Halifax, où se trouve un de ses établissements importants, ou encore à d'autres endroits où elle a des réservoirs près des aéroports. Les autres compagnies font de même—la British American Oil, la McColl-Frontenac, la Shell—probablement. Je suppose que toutes ces compagnies font tenir des soumissions à Trans-Canada tout comme elles le font dans le cas d'autres compagnies respectables et comme notre compagnie est également respectable, je n'ai pas lieu de supposer qu'on exerce une pression sur elle.



M. JACKMAN: Je comprends. Ce ne sont pas les chemins de fer Nationaux qui font les achats. Ils feraient également le transport à des endroits aussi éloignés que North Bay et Kapuskasing.

M. SYMINGTON: Je ne saurais me prononcer sur ce point. Je ne doute pas cependant que l'Imperial Oil fasse affaire également avec le Pacifique Canadien.

L'hon. M. HOWE: Je me demande quelle autre compagnie ferroviaire pourrait transporter l'essence jusqu'à Kapuskasing.

Le PRÉSIDENT: Un seul à la fois, s'il vous plait, messieurs.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, j'allais dire qu'il serait peu profitable pour le Pacifique Canadien d'avoir un embranchement jusqu'à Kapuskasing simplement pour transporter l'essence jusqu'à l'aéroport de Trans-Canada.

M. SYMINGTON: J'ai lieu de croire que le Pacifique Canadien peut en effectuer le transport jusqu'à Calgary et Regina; ce n'est qu'une supposition, mais c'est fort probable. Tout dépend de la ligne de conduite de la compagnie d'essence à l'égard de l'expédition de ses envois.

M. MUTCH: Quoiqu'il en soit, vous n'exercez aucun contrôle sous ce rapport.

M. SYMINGTON: Nous n'exerçons aucun contrôle.

M. JACKMAN: La décision est basée sur le coût, je suppose ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. REID: Au poste 632—employés d'aéroports et hangars—je constate une grosse augmentation.

M. SYMINGTON: Cette augmentation provient de l'expansion du service de l'Atlantique, je crois. Ce poste se compose en général des feuilles de paie, \$93,000. Il s'agit d'une augmentation du nombre des salaires. Cela comprend le personnel—administration, chauffeurs, concierges, contremaîtres, auxiliaires, commissionnaires, opératrices de téléphone et infirmières. Pour le service des réservations la somme totale est de \$48,000; le service des voyageurs, \$50,000—ce qui représente une augmentation de 10 p. 100; ordonnanciers, \$24,000—augmentation de 10 p. 100; camionneurs, \$36,000—augmentation de 14 p. 100.

M. REID: Qu'avez-vous à dire au sujet de l'augmentation des employés au poste suivant, il semble y avoir une augmentation de \$250,000 ?

M. SYMINGTON: Exactement, oui. Monsieur English, avez-vous des statistiques sur l'augmentation du nombre des employés ? Je puis vous dire tout de suite d'où, en grande partie provient cette augmentation. Le nombre des employés des hangars à Montréal a été porté de 234 à 533 par suite de l'expansion du service de l'Atlantique et bien entendu cela représente une dépense considérable.

M. HAZEN: Qu'entendez-vous par permis de sortie, au poste 607. De quoi s'agit-il et à qui payez-vous ces droits ?

M. SYMINGTON: Permis de sortie, avez-vous dit ?

M. HAZEN: Poste 607.

M. SYMINGTON: Droits de douanes et autres droits semblables.

M. HAZEN: Ils sont payés en grande partie aux Etats-Unis, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON: Oui, entre les Etats-Unis et le Canada, et la Grande Bretagne et le Canada.

M. JACKMAN: Il n'y a eu qu'une très légère augmentation sous le rapport du courrier aérien, en 1944 par rapport à 1943.

M. SYMINGTON: Le volume va en diminuant.

M. JACKMAN: Je ne crois pas que nous puissions nous attendre à une forte augmentation.

M. SYMINGTON: Actuellement, le volume diminue de mois en mois.



M. JACKMAN: En 1944 ou 1943, il n'y a pas eu d'additions pour prévenir cela. A moins de vous efforcer d'avoir un plus fort volume de dépêches aériennes, vous paraissez augmenter inutilement vos frais d'entretien.

M. SYMINGTON: La raison en est que c'était durant les années de guerre alors que le volume du courrier aérien était très considérable. A mon sens, c'est la raison exacte.

M. MUTCH: Ne croyez-vous pas que le fait d'avoir réduit de moitié le nombre des distributions postales, a réduit également les avantages de la poste aérienne ?

M. SYMINGTON: Naturellement, c'est là la difficulté. Prenons le cas de Winnipeg, par exemple. Si vous demeurez en dehors du centre des affaires, il n'y a pas de levée après 4 heures de l'après-midi. Il en résulte que si une lettre est postée à 5 heures, elle reste dans la boîte jusqu'à la levée du lendemain et elle n'est acheminée qu'environ 24 heures après son dépôt, 24 heures ou 20 heures environ. Elle est alors expédiée vers l'est et il n'y a qu'une seule distribution dans la matinée et aucune dans l'après-midi. Alors le public s'écrie: "Dans les circonstances, à quoi bon utiliser l'aéroposte?" Les gens d'affaires cependant continuent à en faire usage.

M. MUTCH: Et les distributions par facteurs étant réduites de moitié à Winnipeg, le courrier quitte le bureau de poste à dix heures du matin et une lettre qui part d'ici le soir y arrive le lendemain matin, vingt minutes ou une demi heure après que le facteur a commencé sa distribution, et elle reste au bureau pendant 24 heures.

M. SYMINGTON: Oui, mais les choses redeviendront normales. J'ai discuté la question avec nos fonctionnaires en vue de négociations avec le ministère des Postes. Même s'il y a une légère diminution de mois en mois actuellement par suite du retour des militaires à la vie civile, je n'ai aucun doute que le volume du courrier aérien va augmenter. Nous allons nous en occuper. Je suis certain qu'il y aura augmentation; de fait, comme quelqu'un l'a fait remarquer, d'ici quelques années, tous les objets de la première classe seront transportés par avion.

M. REID: Page 14, monsieur Symington, que représentent les postes 675 et 676, combustible et lubrifiant—ventes ?

M. SYMINGTON: Ventes ? Il s'agit de ventes effectuées à des gens qui viennent à l'aéroport. Ils remplissent le réservoir de leurs machines et nous leur vendons l'essence tout comme les autres.

L'hon. M. HOWE: Il s'agit d'avions particuliers.

M. REID: Est-ce que cela représente un revenu ?

M. SYMINGTON: C'est un revenu et le coût est débité, bien entendu. Vous en êtes aux frais d'exploitation. Au poste "services imprévus" que je vous ai signalé. Les recettes qui en proviennent se trouvent comprises dans services imprévus.

M. JACKMAN: A combien se chiffrent les paiements effectués au ministère des Transports pour les terrains d'atterrissage, ainsi que les autres paiements au même ministère.

Le PRÉSIDENT: Je serais heureux si nous pouvions adopter le rapport aujourd'hui. Je ne sais pas si cela vous convient. Nous l'avons étudié passablement à fond.

M. SYMINGTON: Environ \$105,000 ou \$106,000. C'est à peu près cela.

M. JACKMAN: Y a-t-il d'autres droits versés au ministère des Transports pour exploitation ?

M. SYMINGTON: Nous payons des loyers, etc. Je n'en connais pas le montant.

M. JACKMAN: Je me demandais si vous en aviez le détail.



M. SYMINGTON: Non. Tout est compris dans le chiffre que j'ai mentionné. \$105,000 est la somme totale que nous avons versée au ministère des Transports.

M. JACKMAN: Location d'immeubles, de terrains. Y a-t-il d'autres choses ?

M. SYMINGTON: Non je ne le crois pas.

M. HAZEN: Au sujet du poste 614, la compagnie fait-elle elle-même la réparation des moteurs d'avions ?

M. SYMINGTON: Oh! oui.

M. HAZEN: Vous faites vos propres réparations.

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Au sujet de l'assurance du matériel volant, l'argent est-il déposé dans le fonds de fiducie que vous avez mentionné ?

M. HAZEN: Quels sont les fiduciaires—la compagnie ?

M. SYMINGTON: Les administrateurs de la compagnie.

M. HAZEN: Oui.

M. SYMINGTON: Oui. Les administrateurs de la compagnie.

M. REID: Au sujet de la location des terrains, des immeubles et bureaux, quel loyer payez-vous pour Sea Island ?

L'hon. M. HOWE: Nous ne payons pas de loyer pour Sea Island.

M. SYMINGTON: Nous payons des droits d'atterrissage.

M. HAZEN: En quoi est placé votre fonds d'assurance ? Je ne vois rien à ce sujet.

M. SYMINGTON: Notre fonds d'assurance est placé en obligations de l'Etat.

M. COOPER: Oui. \$775,000.

M. JACKMAN: S'agit-il des employés et de la compagnie ?

M. SYMINGTON: C'est le fonds d'assurance.

M. JACKMAN: Est-il contributoire ?

M. COOPER: Oui.

M. SYMINGTON: Pour Sea Island, nous payons environ \$8,500 de droits d'atterrissage par année.

M. JACKMAN: Sur quoi est basé le loyer par le ministère des Transports ?

M. SYMINGTON: Je crois que c'est \$100 pour le premier voyage et \$50 pour chaque voyage suivant.

M. JACKMAN: Voyage ?

M. SYMINGTON: Ce sont les droits ordinaires partout; au Canada, aux Etats-Unis et ailleurs.

M. JACKMAN: En d'autres termes, c'est \$100 pour le premier avion qui atterrit et \$50 pour le second aéroplane qui atterrit le même jour.

M. SYMINGTON: Oui, \$50.

M. ENGLISH: C'est-à-dire par mois.

M. SYMINGTON: Oui, par mois.

M. JACKMAN: C'est bon marché, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON: Pas précisément.

M. HAZEN: A combien de personnes versez-vous des pensions ?

M. SYMINGTON: Je ne crois que nous en payions. Du moins je l'espère. La compagnie n'est pas établie depuis assez longtemps.

M. HAZEN: Que représente le poste 695, page 14, pensions, \$130,000 ?

M. SYMINGTON: Il s'agit de notre contribution au fonds de pension.

M. MAYBANK: C'est votre 5 p. 100, n'est-ce pas ?



M. SYMINGTON: C'est le 5 p. 100 que nous avons versé au fonds.

M. MAYBANK: Savez-vous à combien se chiffre le fonds actuellement ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Vous le savez, monsieur Cooper, n'est-ce pas ?

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: Je me demandais quelle en était la somme, exception faite de l'autre 5 p. 100.

M. SYMINGTON: Je vais vous le dire: \$513,163.

M. MAYBANK: Vous voulez dire la contribution correspondante à la somme de \$133,000.

M. SYMINGTON: Non. Notre contribution est de \$268,898.

M. MAYBANK: Jusqu'à date ?

M. SYMINGTON: Jusqu'à date.

M. MAYBANK: Le total ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Et l'autre contribution est un peu plus élevée ?

M. SYMINGTON: \$284,000.

M. MAYBANK: Il n'y a que quelques personnes qui versent plus de 5 p. 100 ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. REID: S'il vous faut atterrir sur un autre terrain que les terrains réguliers, est-ce que cela représente des dépenses pour la compagnie? Assumez-vous les frais du transport des passagers à l'aéroport ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. REID: N'est-ce pas une dépense que de les transporter à l'aéroport. Le transport s'opère par taxi, je suppose, et c'est à leurs frais ?

M. SYMINGTON: A leurs propres frais.

M. REID: Si vous atterrissez sur un terrain auxiliaire, est-ce que cela occasionne une dépense ?

M. SYMINGTON: Oui. Nous y pourvoyons.

M. BEAUDOIN: Si vous organisez un service aérien international, aurez-vous des équipes de Canadiens à chaque aéroport en pays étranger pour faire l'entretien des avions qui atterrissent et qui s'envolent ?

M. SYMINGTON: Seuls des Canadiens peuvent piloter nos avions.

M. JACKMAN: Ou en faire l'entretien ? M. Beaudoin vous questionnait au sujet de l'entretien.

M. BEAUDOIN: Oui, pour l'entretien.

M. SYMINGTON: Cette question dépend de l'opinion que la compagnie peut avoir de la compétence de l'organisme chargé de l'entretien. Quoiqu'il en soit, nous aurons nos propres surveillants si d'autres s'occupent de l'entretien. Ainsi, à l'heure actuelle, la Scottish Aviation fait l'entretien de nos avions à Prestwick, en Ecosse, mais nous y avons nos propres surveillants qui s'assurent que tout est comme nous voulons.

M. BEAUDOIN: Ainsi vous aurez une équipe à chaque aéroport.

M. REID: Je propose l'adoption du rapport.

M. JACKMAN: Un instant. Je n'ai pas encore terminé. Sous la rubrique "Exploitation, entretien et dépréciation des avions"—repas des passagers—\$212,000 par rapport à \$161,000. C'est entièrement une augmentation du coût des aliments.

M. SYMINGTON: Une augmentation du coût des aliments, du nombre des voyageurs, et nous l'espérons, un repas un peu meilleur. Je ne saurais dire s'il en est ainsi.



M. JACKMAN: Sous le rapport de la dépréciation, je constate une diminution considérable de \$490,000 en 1943 à \$304,000 en 1944.

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Pourquoi cela ?

M. SYMINGTON: C'est parce que les réparations apportées à ces treize avions et leur remise à neuf ont prolongé leur durée utile d'une année et demie. De la sorte, nous avons pu les déprécier beaucoup moins par suite des dépenses considérables que nous avons effectuées pour notre service d'entretien et d'exploitation.

M. JACKMAN: Ces dépenses ont-elles été faites en 1944 ou 1943 ?

M. SYMINGTON: Elles ont été faites en 1944.

M. JACKMAN: De quel poste s'agit-il ?

M. SYMINGTON: Des postes 611, 612, 613, 614. Les postes importants sont 608, 614 et 611.

M. MAYBANK: Les dépenses qui y figurent vous ont permis de prolonger d'un an et demi la durée de vos avions ?

M. SYMINGTON: Oui. En ce qui concerne notre compte de dépréciation, je puis dire qu'il est plutôt surdéprécié que sous-déprécié.

M. BEAUDOIN: J'appuie la proposition si c'est conforme au règlement.

M. MAYBANK: Il est six heures.

Le PRÉSIDENT: Oui, il est six heures. Je ne tiens pas à presser le Comité.

Quelques VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'adoption du rapport est proposée par M. Reid appuyé par M. Beaudoin. Si cela vous convient nous allons nous en tenir là.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, au sujet de la prochaine séance. Est-ce que mercredi prochain à quatre heures vous conviendrait ? C'est-à-dire demain après-midi à quatre heures ? Est-ce le désir du Comité ou préférez-vous siéger ce soir ?

Quelques VOIX: Non.

Le PRÉSIDENT: Apparemment non. Alors nous siégerons demain après-midi à quatre heures.

Quelques VOIX: Adopté.

M. BEAUDOIN: Où allons-nous aborder ?

Le PRÉSIDENT: Le bill 21, je crois. Oh! oui, il y a encore le rapport des vérificateurs. M. Matthews ne l'a pas lu lorsqu'il a donné lecture du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Je ne pense qu'il vaille la peine d'étudier le vieux contrat du ministère des Postes s'il doit prendre fin.

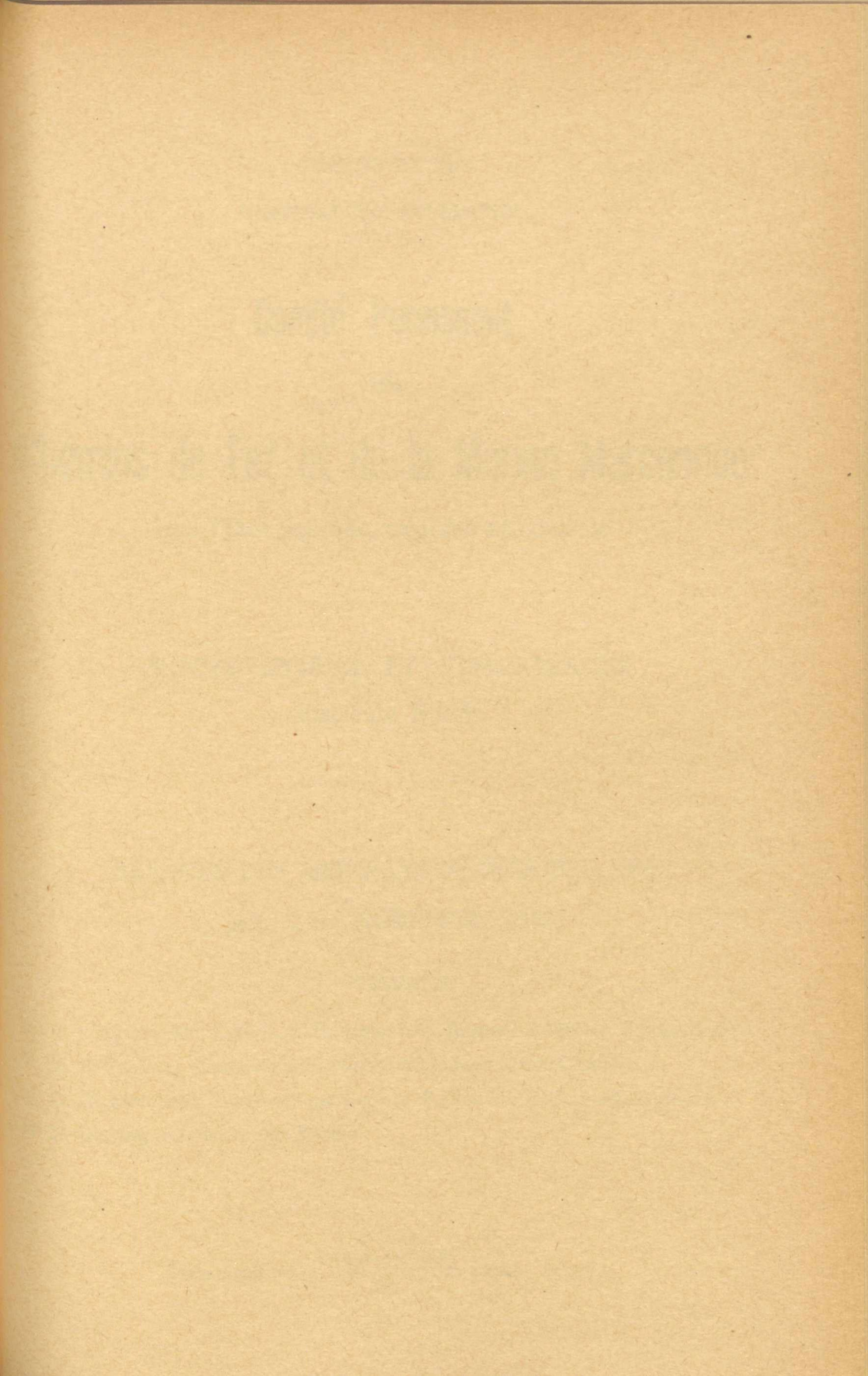
L'hon. M. HOWE: Je ne crois que cela en vaille la peine.

M. SYMINGTON: Nous n'avons pas de contrat avec les Postes.

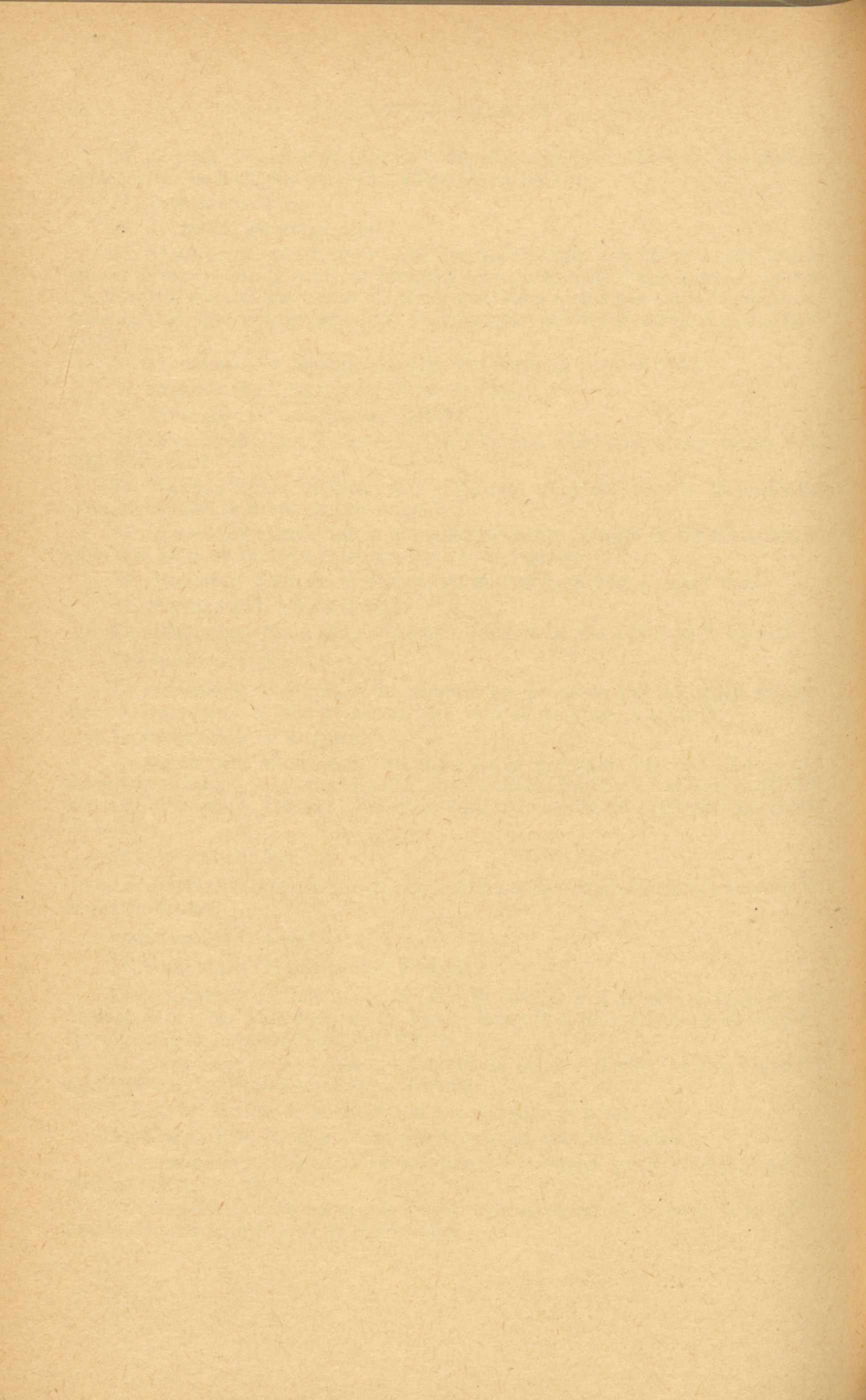
Le PRÉSIDENT: Alors nous allons ajourner la séance jusqu'à demain après-midi à quatre heures.

Le Comité s'ajourne à 6 heures du soir pour se réunir de nouveau le mercredi 31 octobre à quatre heures de l'après-midi.











SESSION DE 1945  
CHAMBRE DES COMMUNES

## Comité Permanent

DES

# Chemins de Fer et de la Marine Marchande

que l'Etat possède, exploite et contrôle

---

PROCES-VERBAUX ET TEMOIGNAGES

fascicule No. 5

---

SEANCES DES MERCREDI 31 OCTOBRE 1945

JEUDI 1er NOVEMBRE 1945

TEMOINS:

- M. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président, Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. M. F. English, vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. O. A. Matthews, représentant George A. Touche & Co., vérificateurs.
- M. G. Herring, ministère des Postes.







## ORDRE DE RENVOI

LE MERCREDI 31 octobre 1945.

ORDONNE:

Que le nom de M. McLure soit substitué à celui de M. Harris (*Danforth*) comme membre de ce Comité.

*Certifié conforme.*

*Le Greffier de la Chambre,*

ARTHUR BEAUCHESNE.

## RAPPORT A LA CHAMBRE

LE JEUDI 1er novembre 1945.

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

### TROISIEME RAPPORT

Votre comité a étudié le bill suivant qui lui fut déféré le 29 octobre 1945 et a convenu de rapporter ledit bill sans modification:

BILL No. 21: "LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES LIGNES AERIENNES TRANS-CANADA, 1937."

Le tout respectueusement soumis.

*Le vice-président,*  
RALPH MAYBANK.







## PROCES-VERBAUX ET TEMOIGNAGES

SALLE 429,

LE MERCREDI 31 octobre 1945.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. S. Murray Clark.

*Présents:* MM. Clark, Beaudoin, Belzile, Bourget, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Mutch, Nicholson, Picard, Reid, Shaw.

L'hon. C. D. Howe, ministre de la Reconstruction, est aussi présent et prend part aux délibérations.

*Sont aussi présents:*

*Fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada:* MM. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président; W. F. English, vice-président; T. H. Cooper, contrôleur.

*Vérificateurs:* MM. O. A. Matthews et F. M. Stone, de la firme George A. Touche & Co.

*Fonctionnaires du ministère des Transports:* MM. C. P. Edwards, O.B.E., sous-ministre; R. H. Lang et A. B. Hopper.

M. G. Herring, du ministère des Postes.

Le Comité étudie le rapport des vérificateurs au Parlement au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. O. A. Matthews est appelé, présente le rapport des vérificateurs et répond aux questions, ainsi que M. Symington.

Sur motion de M. McCulloch (*Pictou*), ledit rapport est adopté à l'unanimité.

Le Comité étudie ensuite le bill No. 21 intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937."

Ledit bill est lu et étudié clause par clause, et les clauses 1, 2, 3, 4, 5, et 6 sont adoptées.

MM. Symington et Herring sont entendus à cet égard.

Le Comité s'ajourne à 6 h. 10 de l'après-midi pour se réunir de nouveau le jeudi 1er novembre, 1945, à 4 heures de l'après-midi.



Le Comité permanent des Chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. S. Murray Clark.

*Présents:* MM. Clark, Beaudoin, Belzile, Bourget, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Reid, Shaw.

L'hon. C. D. Howe, ministre de la Reconstruction, est aussi présent et prend part aux délibérations.

*Sont aussi présents:* MM. H. J. Symington, C.M.G., président, et W. F. English, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada; C. P. Edwards, sous-ministre des Transports; R. H. Lang et A. B. Hopper, du ministère des Transports; G. Herring, du ministère des Postes.

Le Comité continue l'étude du bill No. 21 intitulé: "Loi modifiant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937."

Les clauses 7, 8, 9, 10 et 11 dudit bill sont lues, étudiées et adoptées l'une après l'autre. Le titre est aussi adopté. MM. Symington et Herring sont entendus à cet égard. M. McCulloch (*Pictou*) propose que rapport du bill soit fait à la Chambre sans modification et la motion, mise aux voix, est adoptée: Pour 12, contre 3.

Il est convenu que les membres suivants soient nommés comme sous-comité pour préparer, avec le président, un rapport à la Chambre au sujet des questions soumises au Comité autres que le bill No. 21: MM. Beaudoin, Harris (*Grey-Bruce*), Jackman, Maybank, Nicholson et Shaw. Le sous-comité devra soumettre au Comité un projet de rapport à étudier plus tard.

Le président, M. S. Murray Clark, exprime les remerciements du Comité au ministre de la Reconstruction et aux fonctionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada de leur présence. Il remercie aussi les membres du Comité de leur coopération.

Le Comité s'ajourne à 5 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

*Le greffier du Comité,*

ANTOINE CHASSE.



## TEMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, le 31 octobre 1945.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le **PRESIDENT**: Messieurs, lorsque nous avons ajourné à 6 heures hier soir, l'article suivant au programme était le rapport des vérificateurs sur les Lignes aériennes Trans-Canada. Quand il s'est agi des autres rapports, M. Matthews les a lus, et nous les avons discutés ensuite. Cette façon de procéder vous convient-elle?

Des **VOIX**: Adopté.

Le **PRESIDENT**: Très bien; monsieur Matthews.

**M. O. A. MATTHEWS**: Monsieur le président et messieurs, lorsque nous avons étudié notre rapport, jeudi, nous avons mis de côté la page 6 qui a trait aux Lignes aériennes Trans-Canada, parce qu'à ce moment les comptes n'avaient pas été examinés par le Comité. Voici notre rapport:

### LIGNES AERIENNES TRANS-CANADA

Les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas été traitées comme partie constituante du réseau National quoique la Canadian National Railway Company soit l'unique propriétaire des actions.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par les Lignes aériennes Trans-Canada et nous ajoutons les commentaires suivants sur l'état des revenus et sur le bilan:—

#### ETAT DES REVENUS

Les recettes de courrier sont basées sur les taux par mille parcouru en service postal régulier, conformément au Contrat du courrier des Lignes aériennes.

Le surplus pour l'exercice 1944, s'élevant à quelque \$7,000, a été établi après avoir fait provision pour les frais généraux d'exploitation et:—

- (a) Intérêt de 5% sur le "capital engagé". Pour les fins du contrat des Lignes aériennes, le montant du capital versé a été pris comme représentant le "capital engagé";
- (b) Dépréciation des installations au sol;
- (c) Dépréciation du matériel volant—à des taux réduits par suite de la prolongation de l'expectative de service;
- (d) Impôts généraux;
- (e) Quote-part de la compagnie de la réserve pour pensions en vertu du Plan de 1943 des Lignes aériennes, et
- (f) Quote-part de la compagnie de la réserve pour pensions à l'égard des employés transférés qui continuent à faire partie du Plan de 1935 du C.N.R.

Le total des provisions (a) à (f) est dans les environs de \$1,104,000.

Le surplus pour l'exercice accuse une diminution d'environ \$140,000 par comparaison avec 1943. En général, cette diminution s'explique par la plus grande proportion de frais directs d'exploitation par rapport aux revenus, plus des frais de pensions plus considérables—moins des réductions sensibles dans les provisions pour réserves de dépréciation et réserves d'inventaire et d'assurance en 1944. La plus forte proportion de frais d'exploitation est en partie attribuable à d'importantes réparations, néces-



sitées par la situation en temps de guerre et destinées à prolonger l'usage du matériel volant au delà de l'expectative originale. Tenant compte de cette plus longue expectative de service, la compagnie a réduit les taux de dépréciation pour le matériel volant et n'a pas fait de provision pour augmenter la réserve d'inventaire en 1944.

## BILAN

Le fonds d'assurance consiste en argent liquide et en obligations du Dominion. Le cours des obligations à la fin de l'année excédait la valeur comptable. Le fonds s'est accru d'environ \$234,000 au cours de l'exercice et aucun gros règlement n'était signalé en suspens à la date du bilan.

Les immobilisations en propriétés et matériel sont portées au prix de revient. Les additions et améliorations nettes au cours de l'exercice se chiffrent à environ \$829,000, et la principale addition consiste en l'achat de 3 avions Lockheed y compris moteurs de rechange et matériel radio-phonique.

Le chiffre du montant versé sur le capital-actions n'a pas varié en 1944. Quant aux plans de pension, il convient de faire remarquer que:—

(a) En vertu du Plan des Lignes aériennes de 1943, qui fonctionne sur une base cumulative, les contributions en espèces de la compagnie et des employés en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément, dont les comptes ne sont pas compris dans ceux des Lignes aériennes. A part cela, la compagnie a fait provision dans ses comptes à l'égard d'employés qui n'ont pas encore exercé leur droit de contribution.

(b) Les contributions des employés transférés en activité de service qui ont opté de continuer à faire partie du Plan de 1935 du C.N.R. sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie séparément administré de ce plan; les contributions pour lesquelles la compagnie est responsable à l'égard des employés transférés sont payées aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada sont tenus en monnaie canadienne convertie principalement au pair du change.

Nous avons reçu les certificats habituels de la part des fonctionnaires compétents des Lignes aériennes au sujet de l'entretien courant et des retraits d'immobilisations.

En ce qui concerne les Lignes aériennes, la preuve de vérification pour 1944 a eu la même portée que celle du réseau National détaillée plus haut dans le présent rapport.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRESIDENT: Désirez-vous poser des questions?

M. JACKMAN: A la dernière séance, monsieur Matthews, nous avons parlé de la dépréciation et on nous a dit qu'on dépensait des sommes considérables pour réparer les moteurs et les avions et les faire durer un an et demi de plus. Je suppose que ce nouveau taux de dépréciation est l'amortissement du coût reparté sur la période, plus un an et demi? Est-ce bien cela?

M. MATTHEWS: Oui. Les réparations importantes ont augmenté la durée du matériel jusqu'en 1946, pour la majorité des aéroplanes et, pour quelques Lodestars, jusqu'à la fin de 1947. La dépréciation des avions, des hélices, des moteurs et ainsi de suite a diminué au cours de l'année d'environ \$300,000. Mais si vous en venez aux frais d'exploitation et vous examinez particulièrement les comptes de réparations . . .

M. JACKMAN: Nous avons remarqué cela hier.



M. MATTHEWS:—Vous constaterez que l'augmentation pour 1944 est de \$374,000. Il va sans dire que nous devons tenir compte des augmentations de trajet. Mais si nous tenons compte de cela, le chiffre pour la même distance serait de \$312,000. Ceci montre dans quelle mesure les réparations importantes sont incluses dans les comptes de 1944.

M. JACKMAN: En votre qualité de vérificateur, vous êtes convaincu que le changement de méthode, si vous voulez — et sans doute pour une bonne raison — donne exactement les comptes et la situation de la compagnie?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur Jackman, parce qu'à cause des conditions qui existaient l'an dernier au sujet de l'achat de matériel neuf, nous savions que c'était une impossibilité, et qu'il fallait augmenter la durée initiale de service des avions pour continuer à les utiliser en toute sécurité. Il ne nous restait pas d'autre chose à faire que d'augmenter la durée initiale de service des avions par des réparations importantes. Vu que la diminution de dépréciation du matériel volant est dépassée par le montant des réparations importantes, si l'on tient compte de l'augmentation du trajet, nous croyons que cela indique assez bien la situation. Je dois ajouter, monsieur Jackman, que nous en aurons la preuve à la fin de 1946 et 1947, parce que, naturellement, nous devons nous fier à notre jugement, et nous ne sommes pas prophètes. Sur les 26 avions, 17 auxquels a été appliqué ce nouveau taux de dépréciation seront hors de service à la fin de 1946, et 9 à la fin de 1947. Autrement dit, si la flotte actuelle est en service jusque là le nouveau taux de dépréciation sera justifié. Il reste, sans doute la valeur marchande dont nous ne sommes pas en mesure de juger. Somme toute, nous croyons que les comptes donnent une idée exacte de la situation, vu les réparations importantes qu'il a fallu faire.

M. JACKMAN: En examinant l'état, il est assez difficile de faire autrement que de féliciter la compagnie de son programme général de dépréciation.

M. MATTHEWS: En effet.

M. JACKMAN: Quant à 1944, peut être à cause du gros montant ou tout au moins du généreux montant affecté à la dépréciation, croyez-vous qu'on a puisé dans le surplus ou les bénéfices pour ainsi dire afin de réduire le montant fixé pour 1944?

M. MATTHEWS: Pour la dépréciation?

M. JACKMAN: Oui, pour les années à venir. N'oubliez pas qu'à la fin, tout s'arrangera bien. Mais ce qui m'intéresse, c'est 1944 uniquement, non pas la politique modérée suivie dans les années précédentes; y a-t-il eu un montant suffisant affecté en 1944? Je sais que vous tomber juste si vous continuez jusqu'à 1946 ou 1947?

M. MATTHEWS: Il faut tenir compte des frais de réparations.

M. JACKMAN: Je l'admets, et je veux connaître votre opinion.

M. MATTHEWS: C'est ce que je dis. Nous n'avons pu nous former cette opinion qu'en constatant que les frais de réparations par mille d'envolée en 1944 étaient suffisamment plus élevés pour justifier cette réduction de dépréciation. Si, en 1944, les frais de réparations par mille de vol étaient demeurés stationnaires, et même si ces avions avaient continué d'être en service jusqu'en 1946 ou 1947, vous auriez raison de dire, comme vous le faites, que nous avons profité des prudentes mesures de dépréciation des années précédentes. Mais comme les frais de réparations par mille d'envolée ont augmenté, nous ne pensons pas qu'il en soit ainsi.

M. JACKMAN: Je crois qu'à une séance d'une autre année, on a fait remarquer que le président ne reçoit aucune rémunération directe de Trans-Canada, mais simplement son traitement de directeur du C.N.R.

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Et il en est toujours ainsi?

M. MATTHEWS: Oui.



M. JACKMAN: Il va sans dire que si le président recevait le traitement que, d'après nous tous, il mérite, cela représenterait une somme considérable dans les frais d'exploitation. Je crois que cela aurait pour effet de ramener votre petit surplus de \$7,000 et quelques dollars à moins de 5 p. 100 de bénéfice sur votre capital. D'après vous, monsieur Matthews, quel est le traitement annuel que devrait recevoir un homme capable de remplir convenablement les fonctions de président d'une entreprise aussi considérable que Trans-Canada?

M. MATTHEWS: J'espère, monsieur Jackman, que vous ne vous attendez pas à ce que je reponde à cette question.

M. JACKMAN: J'aimerais bien que vous y répondiez.

M. MATTHEWS: D'après l'accord, le réseau National fournit certains services.

M. JACKMAN: Croyez-vous que ce soit là la raison d'une bonne partie du surplus que le réseau nous a donné l'an dernier?

M. MATTHEWS: Si je me souviens bien, monsieur Jackman, M. Symington nous a dit hier que l'entente entre le réseau et les Lignes aériennes était à l'avantage des deux parties et c'est ce que nous croyons.

M. HOWE: A quel montant évaluez-vous les services de monsieur Symington?

M. JACKMAN: Ses services à Trans-Canada?

M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Vous ne les auriez pas sur le marché pour \$25,000, et je ne sais pas combien de plus il devrait recevoir. S'il ne reçoit que \$25,000, comme il le fait, je ne sais pas pourquoi il continue d'être président. Je suppose que c'est par amour de son pays, comme la plupart d'entre nous.

M. BEAUDOIN: Quelle est la comparaison entre le traitement actuel du président de Trans-Canada et celui du président d'une compagnie semblable aux Etats-Unis?

M. JACKMAN: Il ne reçoit rien; il est employé d'un service public.

M. MATTHEWS: Il n'est pas possible d'établir des comptes sur des hypothèses. Le fait est qu'actuellement, Trans-Canada n'a rien à payer à cet égard.

M. JACKMAN: Voici un homme de haute compétence administrative dont les services qu'il a rendus à Trans-Canada pourraient être payés fort cher ailleurs, mais qui, pour des raisons personnelles, juge à propos de consacrer une partie de son temps et de son énergie à la compagnie, et il ne reçoit rien pour ce travail. Je dis que si on lui avait payé un traitement en rapport à ses services, cela aurait ajouté aux frais d'exploitation et eu un sérieux effet sur le compte de surplus qui indique un crédit de \$7,409 pour la compagnie; il en serait résulté un déficit. Vous admettez ce raisonnement général?

M. MATTHEWS: S'il y avait eu traitement de \$25,000 ou de \$50,000, les résultats auraient changé d'autant. Il faut admettre que Trans-Canada profite des services de M. Symington, et vous êtes, messieurs, en mesure d'en juger la valeur. Toutefois, ces services ne sont pas inclus dans les frais, parce que Trans-Canada n'a pas à les payer.

Le PRESIDENT: D'autres questions?

M. JACKMAN: Je n'ai en main qu'une version française que je ne comprends pas très bien, mais je vois au bas de la page 6 qu'il y a eu une diminution dans les réserves pour pensions, dépréciation et inventaire. Quels sont les chiffres pour les deux années et quel est le rapport entre les deux.

M. MATTHEWS: La dépréciation du matériel a diminué de \$299,600. Celle des installations au sol, de \$40,000 et, dans ce cas, parce que la période de dépréciation était finie. Autrement dit, l'actif était entièrement déprécié en ce qui concerne certaines installations au sol.

M. JACKMAN: Je n'ai pas saisi tous ces chiffres.



M. MATTHEWS: Avions, \$300,000; installations au sol, \$41,000; assurances, \$145,000.

M. JACKMAN: Ce sont les diminutions?

M. MATTHEWS: Oui, quant aux postes que nous avons mentionnés et la mise au point d'inventaire, \$288,000.

M. JACKMAN: Que voulez-vous dire exactement par mise au point?

M. MATTHEWS: Cela se rapporte à la durée de service des aéroplanes. En 1943, le taux de dépréciation était basé sur le niveau initial de trois ou quatre ans. L'achat de pièces d'aéroplanes a créé un inventaire qui, pendant sa durée n'aurait pas été utilisé dans le service. Il a donc été jugé opportun de créer une réserve. Si ces inventaires sont devenus si gros, c'est que la compagnie était obligé d'acheter les pièces de rechange quand elle en trouvait. Mais étant donné l'augmentation de la durée de service des aéroplanes, le surplus actuellement en entrepôt a été compris dans la réserve créée en 1943. L'idée était d'avoir une réserve semblable pour 1944. Mais tout ceci se passa avant l'adoption du programme de réparations importantes. Donc, s'il n'avait pas été nécessaire d'augmenter la réserve en 1944, les frais indiqueraient une diminution par rapport à 1943. Désirez-vous vérifier ce poste?

M. JACKMAN: La différence est de \$238,000?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Entre les réserves d'inventaire?

M. MATTHEWS: C'est le compte six cinquante-deux, monsieur Jackman. Vous voyez qu'en 1943, le montant affecté à ce compte est de \$230,000.

M. JACKMAN: En 1943, vous avez mis de côté la somme de \$230,000 que vous avez débitée aux frais d'exploitation comme réserve d'inventaire?

M. MATTHEWS: Cela était considéré comme surplus de magasin à cette époque.

M. JACKMAN: Et alors, dans les comptes de 1944, vous avez reporté ce montant de \$230,000?

M. MATTHEWS: Non pas, monsieur Jackman; nous n'avons pas inclus des frais de cette nature en 1944 à cause de la plus grande durée de service des aéroplanes. Nous calculons maintenant que la réserve établie suffira aux surplus de magasin jusqu'à la fin de 1946 et 1947, et qu'à ce moment la durée de service des aéroplanes, d'après nos précisions actuelles, aura pris fin.

M. JACKMAN: Mais votre chiffre est moins \$7,238?

M. MATTHEWS: Moins \$7,138, parce qu'en 1944, certaines petites rectifications ont produit un crédit. D'autre part, les pensions ont augmenté de \$107,000. Ce sont les postes spéciaux dont nous avons parlé.

M. REID: Je désire poser une question à M. Matthews. Je vois qu'à la page 7 du rapport annuel, au titre des installations, on mentionne que le ministère des Transports améliore les pistes, les champs, l'éclairage et les aides de navigations que réclament la sécurité et la ponctualité de l'exploitation. Il se peut que ce ne soit pas de votre domaine, mais je me demande quel serait le montant de cela si le ministère des Transports ne s'en occupait pas. Ce serait certainement des frais supplémentaires ajoutés à l'exploitation de Trans-Canada. Il serait intéressant de savoir au juste quels sont les services fournis par le ministère des Transports. Après tout, le Comité a le droit de savoir ce que le public contribue à ces fins et ce que la compagnie reçoit en outre du revenu provenant des passagers. Voilà un service qui, s'il fallait que la compagnie le paie, serait plutôt dispendieux.

M. MATTHEWS: Le ministère des Transports pourra sans doute vous donner ce renseignement.

M. REID: Je vais certainement m'enquérir auprès du ministère des Transports, parce que je veux avoir une idée exacte de la chose. On entend dire parfois que le ministère des Postes marche bien mais, d'autre part, il faudrait y voir.



M. SHAW: J'ai soulevé cette même question il y a quelques jours et je suis de l'avis de M. Reid. Je crois qu'il est très difficile d'avoir une idée exacte et précise des comptes si nous ne connaissons pas au juste les dépenses que le ministère des Transports a effectuées pour le compte de Trans-Canada. Et à propos, j'approuve les remarques de M. Jackman au sujet des émoluments qui seront payés à l'avenir lorsque Trans-Canada aura son propre président. Je trouve que ce sont des choses très importantes. Je seconde monsieur Reid qui demande que ces informations soient fournies aussi tôt que possible.

M. HAZEN: A la page 50 des prévisions budgétaires de 1946, au titre des routes aériennes, des aéroports, de la construction et des améliorations, y compris l'éclairage et les installations radiophoniques, \$2,419,250; ces installations n'ont peut-être pas été toutes utilisées par Trans-Canada.

Le PRESIDENT: Il est regrettable que ces questions n'aient pas été posées lorsque le ministre des Transports était ici; il n'y a personne maintenant.

M. JACKMAN: C'est un des principaux sujets de cette enquête et je dois dire que ce n'est certainement pas par inadvertance qu'il a été amené sur le tapis.

M. HOWE: Soyez sans inquiétude. Je suis le ministre responsable des aéroports. Cela n'a rien à voir avec Trans-Canada. Comme toutes les lignes aériennes, la compagnie fonctionne selon le principe qu'elle n'a pas la responsabilité des aéroports. Si les aéroports ne font pas l'affaire, elle ne peut pas s'en servir.

M. JACKMAN: L'embarras, monsieur Howe, c'est que lorsque vous laissez le domaine de l'entreprise privée, où chaque chose est à sa place, vous ne savez pas où vous en êtes. Alors il faut poser des questions pour éclaircir les choses. Nous avons ici un homme, M. Symington, qui travaille sans être payé.

M. HOWE: Vous opposez-vous à cela?

M. JACKMAN: Pas du tout, mais ce n'est pas ordinaire.

M. HOWE: Il n'y a là rien d'extraordinaire. Nous en avons cinquante qui font la même chose depuis cinq ans. C'est peut être extraordinaire pour certaines gens, mais bien ordinaire pour d'autres. C'est la seule différence.

M. JACKMAN: Je l'admets, mais je crois que c'est une circonstance extraordinaire, si nous considérons Trans-Canada comme une entreprise commerciale. C'est bien ce que quelques membres du Comité pensent; et nous désirons savoir quels sont les frais véritables d'exploitation, non pas seulement ce qui figure dans les livres, mais ce qui n'y est pas. Je ne pense pas que vous puissiez avoir un président qui ne s'attend pas à recevoir une rémunération quelconque pour ses services.

M. HOWE: C'est une des raisons pour lesquelles une entreprise publique peut fonctionner à bénéfice, tandis qu'une entreprise privée fonctionne à perte.

M. JACKMAN: Je ne comprends pas ce que vous dites.

M. HOWE: C'est une des raisons pour lesquelles cette entreprise fonctionne à bénéfice et une autre fonctionne à perte.

M. JACKMAN: C'est peut être une raison, mais vous avez ici des dépenses qui font paraître bien petit le capital engagé dans Trans-Canada; des dépenses du ministère du Transport pour fins d'installations. Tout ce que ce Comité désire c'est d'examiner ces dépenses pour pouvoir rendre son jugement, car nous sommes des représentants de la Chambre des Communes et avons la responsabilité de faire rapport à la Chambre.

Nous devrions connaître les liens qui existent entre les ministères, Trans-Canada, disons, et le ministère des Transports. Il me semble que ces liens sont si étroits que nous ne savons jamais où nous en sommes. M. Symington nous a dit, hier, qu'aussi longtemps qu'il sera là, les choses se passeront purement sur une base d'affaires. Je n'ai rien à redire là-dessus, mais il est difficile de comprendre que c'est sur une base d'affaires que M. Symington donne ses services à Trans-Canada.



M. HOWE: Comme question de fait, la question des aéroports est bien simple. C'est la même chose au Canada, aux Etats-Unis, dans le Royaume-Uni ou partout ailleurs. Ainsi, Saint-Jean désire vivement avoir le service des Lignes aériennes Trans-Canada. La compagnie le voudrait bien, mais il n'y a pas d'aéroport à Saint-Jean. Tant que quelqu'un ne construira pas un aéroport, il n'y aura pas de service. Il en serait de même pour Montréal et pour Toronto, si ces villes n'avaient pas d'aéroports. C'est l'Etat qui les construit.

M. SHAW: Il y a toutefois une différence entre un aéroport privé, si telle chose existe, et un autre qui appartient au gouvernement, parce que les impôts pourvoient à l'entretien de l'aéroport du gouvernement.

M. HOWE: La seule différence est quels impôts. Dans le cas d'un aéroport municipal, la taxe est municipale, et dans celui d'un aéroport du gouvernement, cette taxe est fédérale.

M. SHAW: C'est une entreprise nationale et non pas municipale.

M. HOWE: Certaines entreprises privées utilisent les mêmes aéroports.

M. SHAW: Nous ne nous occupons pas de celles-là.

M. SYMINGTON: Mais n'est-ce pas la même chose? Que ce soit une corporation publique ou privée qui utilise les aéroports, ni l'une ni l'autre n'en construisent. Que la compagnie soit publique ou privée, cela ne change rien au sujet que nous discutons. Si cette ligne était exploitée par le Pacifique Canadien ou toute autre, elle ne construirait pas d'aéroports. Et il en est ainsi de toute compagnie privée aux Etats-Unis ou dans tout autre pays. Les compagnies de navigation privées ne construisent pas de docks ou quoi que ce soit de cette nature. Vous exploitez une ligne aérienne et vous utilisez les aéroports construits, peu importe qu'ils soient propriété publique ou privée. A tout événement, ce sont les gouvernements du Canada, des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne et de la France qui les construisent. Ce sont les gouvernements qui construisent les aéroports. En autant qu'il s'agit des aéroports, peu importe qui exploite la ligne.

M. JACKMAN: Nous constatons tous cela, mais nous avons un gouvernement qui, par l'entremise de son agent, désire avoir le monopole de toutes les lignes aériennes importantes du pays et enjoint aux compagnies canadiennes en exploitation qui peuvent utiliser ces aéroports de discontinuer leur service aérien. Ceci s'applique au seul concurrent principal, et la situation est très serrée. Nul doute que quelques uns d'entre nous sont naturellement méfiants. C'est notre affaire.

M. SYMINGTON: J'ai compris cela.

M. HOWE: Vous avez remarqué cela.

M. JACKMAN: Nous avons alors le droit de découvrir les faits que nous jugeons pertinents. Si, à cause d'un règlement quelconque concernant les témoignages, il est démontré que nous ne pouvons les obtenir, nous pouvons toujours descendre en bas et y plaider notre cause, mais pendant que nous sommes ici, nous désirons assurément connaître ce qu'il en coûte au peuple du Canada pour fournir le transport aérien sur les lignes principales dont Trans-Canada est le seul exploitant. C'est comme si un cultivateur de l'ouest du Canada payait \$5,000 pour une terre de qualité inférieure qui a besoin d'être irriguée. Le gouvernement arrive et fait des travaux d'irrigation qui coûteront \$50,000—le chiffre proportionnel est plutôt de \$100,000—et l'on dit que ce cultivateur effectue un remboursement de 5 p.c. sur \$5,000. Ce n'est pas du tout un remboursement sur le capital dépensé.

C'est un cas à peu près semblable que nous avons devant nous actuellement. Malgré le fait que tous les pays fournissent des aéroports, nous pourrions tout aussi bien discuter en parlant des docks et des phares, que le gouvernement ne fournit pas le droit de passage. Il est vrai qu'il fournit des



terrains d'atterrissage, des gares de chemin de fer, etc., mais pourquoi comparer cela aux docks de navigation? Pourquoi ne pas faire de comparaison avec le transport par terre?

Ceci m'amène à la question que Trans-Canada fait et fera concurrence aux chemins de fer qui doivent fournir leurs propres emprises et termini. Cela rappelle aussi que le gouvernement est propriétaire de Trans-Canada, qu'il désire le développer et faire disparaître la concurrence privée. Et voilà les deux services du gouvernement qui se font concurrence l'un à l'autre. C'est comme la lutte entre les camions et les chemins de fer. Les camionneurs ne paient pas pour les routes, si ce n'est que bien très peu sous forme de taxe sur la gazoline, et les chemins de fer ne peuvent pas leur faire concurrence. Les compagnies de chemin de fer doivent entretenir les voies et toutes les autres installations, alors que les gouvernements locaux fournissent des routes gratuitement à l'industrie du camionnage. C'est une question de très grande importance.

M. NICHOLSON: Le Pacifique Canadien n'a pas été trop mal partagé, dans le passé, aux dépens du public. Il a reçu des concessions de terres.

M. HAZEN: Les compagnies de navigation ne paient pas pour les docks, mais pour l'usage qu'elle en font.

M. SYMINGTON: Nous payons les frais d'atterrissage aux champs d'aviation.

M. HAZEN: Les chemins de fer paient pour leurs propres gares?

M. SYMINGTON: C'est vrai, et ils ont obtenu leurs droits de passage avec des subventions du gouvernement. Je ne veux pas discuter cela. Tout ce que je dis c'est que pendant que nous examinons les L. T. C. nous n'avons pas la moindre idée du coût des aéroports. Je ne puis vous fournir ces détails, voilà tout. Aucune autre ligne ne peut vous les fournir.

M. MUTCH: Cela ne change rien à votre exploitation?

M. SYMINGTON: Cela ne fait pas partie de notre exploitation, et ce n'est pas non plus la raison pour laquelle nous sommes ici. Je ne puis vous fournir des détails, car je n'en ai pas.

M. JACKMAN: Nous ne vous posons pas la question à vous en particulier, mais elle se présente à propos au sujet du bill.

M. NICHOLSON: La discussion découle du rapport des vérificateurs, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Monsieur le président, sans vouloir aucunement discuter le pour ou le contre de la fourniture de ces installations par le ministère des Transports, et la question de savoir si les services de M. Symington doivent être rémunérés ou non, je veux qu'il soit bien compris qu'en autant qu'il s'agit des comptes et des renseignements donnés à ce Comité, les faits sont amplement clairs. Je crois que ce point ne doit pas être perdu de vue au cours de la discussion. Nous ne voulons pas de malentendu à l'effet que les comptes ou les renseignements fournis au sujet de ces comptes ne font pas ressortir tous les renseignements importants de cette nature. Les renseignements sont fournis à ce Comité de façon qu'il ne puisse pas y avoir de malentendu.

M. REID: Pour quelle raison le montant prévu pour les pensions a-t-il été augmenté? En 1943, il était de \$42,000.

M. MATTHEWS: \$26,000. En 1943, il ne fallait compter que six mois. Le plan des pensions n'est entré en vigueur que le premier juillet 1943. Ce n'est que six mois. Cette même année, il y eut aussi une rectification à cause d'une surestimation de l'année précédente quand la réserve fut établie en prévision du plan qui allait être adopté.

M. REID: Mais cette augmentation semble si considérable.

M. MATTHEWS: N'oublions pas que le plan des pensions n'a été en vigueur que six mois en 1943.

M. REID: Je veux aussi parler du surplus que l'on voit à la page 6.



M. MATTHEWS: Quel surplus?

M. REID: Le surplus de l'année indique une diminution d'environ \$140,000 en comparaison de 1943. La réserve pour dépréciation, inventaire et assurance était-elle plus élevée en 1943 qu'en 1944?

M. MATTHEWS: Je me suis efforcé d'expliquer la chose à M. Jackman. Je vais la répéter pour vous.

M. REID: Non, je verrai l'explication au compte rendu.

M. MATTHEWS: Je suis tout à votre service si vous voulez.

M. REID: Vous l'avez donnée en détail?

M. MATTHEWS: Oui, mais il me ferait plaisir de vous la donner de nouveau.

M. REID: Ce n'est pas nécessaire.

Le PRESIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions, messieurs?

M. McCULLOCH: Je propose l'adoption du rapport.

M. PICARD: J'appuie la motion.

Le PRESIDENT: Il est proposé que le rapport du vérificateur soit adopté. (Adopté).

Le PRESIDENT: Il nous reste le bill 21.

M. REID: Quant étudierons-nous le contrat du courrier?

Le PRESIDENT: Je crois que ce sera en étudiant le bill. Je dois vous dire, avant de commencer, que M. McLure a pris la place de monsieur Harris au Comité.

M. HARRIS (*Grey-Bruce*): M. Harris de Danforth.

M. REID: Pourvu qu'il ne veuille pas un autre transbordeur.

M. McLURE: J'ai assisté à d'autres réunions, mais que je n'ai pas eu l'avantage de dire quoi que ce soit. Puis-je demander au président, dès maintenant, s'il convient qu'à une séance subséquente, je revienne sur ce sujet qui m'intéresse particulièrement, les transbordeurs de Borden? Je désire simplement avoir des renseignements dont on aurait dû prendre note dans le temps.

Le PRESIDENT: Monsieur McLure, je sais que le Comité désire vous accorder tous les égards. Que pense le Comité de la demande de monsieur McLure? Quel sera pour lui le meilleur temps de nous donner des explications?

M. REID: Et les témoins?

Le PRESIDENT: Je ne suis pas sûr, mais il y a peut être ici des fonctionnaires en mesure de répondre.

M. REID: S'ils ne sont pas ici, monsieur McLure aura bien de la difficulté à obtenir les renseignements qu'il désire.

M. MUTCH: Ces témoins ont tous été renvoyés.

Le PRESIDENT: Combien de temps cela prendra-t-il?

M. McLURE: Remettons la question à la prochaine réunion.

M. HAZEN: Quand la prochaine réunion aura-t-elle lieu? Il se peut qu'il n'y en ait pas de longtemps.

Le PRESIDENT: Les fonctionnaires du Canadien National ne sont pas présents, et je ne sais qui pourrait répondre à votre question.

M. McLURE: Il peut y en avoir un ici qui pourrait répondre à la prochaine réunion.

M. HAZEN: Si M. McLure ne parle pas maintenant, il va peut-être lui falloir garder le silence pendant un certain temps.

M. McCULLOCH: C'est une question qui a été étudiée.

Le PRESIDENT: Le Comité et moi-même désirons être polis envers monsieur McLure. Maintenant, le bill 21. Je crois que le ministre désire dire quelques mots au sujet de ce bill avant qu'il soit étudié par le Comité. Cela vous convient?

(Adopté).

M. MAYBANK: Avez-vous plusieurs copies de ce bill ici?



Le PRESIDENT: Nous en aurons quelques copies supplémentaires à l'instant.

M. HOWE: Le but de ce bill a été discuté amplement à la Chambre des Communes, d'abord lors de la résolution et, ensuite, lors de la seconde lecture. Il s'agit de mettre les Lignes aériennes Trans-Canada en mesure de prendre des responsabilités beaucoup plus grandes par l'exploitation de lignes en dehors du Canada. Le bill augmente le capital de l'organisation et modifie aussi la base du contrat du courrier.

Le bill original prévoyait un contrat automatique du courrier. Il prévoyait que la ligne ferait payer aux passagers un taux pouvant faire une concurrence approximative à ceux des lignes américaines, et que les frais de messageries et autres seraient semblables à ceux des Etats-Unis, mais que le taux du courrier serait réduit et que toute augmentation des recettes de la ligne serait appliquée 50 p. 100 à la réduction du taux du courrier, et les 50 autres p. 100 au crédit de la compagnie.

C'était une clause automatique. Du moment qu'un contrat de courrier était conclu, le taux était automatiquement ajusté à la fin de chaque année. On a trouvé que ce n'était pas très pratique. Les besoins du service de passagers dépassent maintenant ceux du courrier, en ce qui concerne nombre des avions et, comme résultat, nous avons établi trois ou quatre services, ou peut-être devrions-nous en établir cinq, six ou sept, alors que les besoins du courrier ne sont que de deux ou trois par jour. Le ministère des Postes s'est opposé à remplir les conditions de l'ancienne Loi au sujet des services additionnels. Il en résulte qu'il est actuellement désirable de préparer un autre contrat pour le transport du courrier. La Loi élimine la clause automatique qui déterminait le taux du courrier, et elle laisse aux lignes aériennes et au ministère des Postes le soin de s'entendre. Elle laisse aussi le Gouverneur en conseil libre d'ajouter des services supplémentaires sur la recommandation du ministre responsable de l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Sur quelle base établissez-vous cela? Est-ce tant par livre de courrier ou par tonne-mille?

M. HOWE: Nous avons commencé avec un taux de 60c par mille parcouru.

M. JACKMAN: Est-ce par tonne-mille?

M. HOWE: Il ne s'agit pas de tonne-mille, mais de parcours-mille. Le ministère avait le droit d'expédier autant de courrier qu'il le désirait, à chaque envolée, jusqu'à concurrence de 1,200 livres; ce maximum de 1,200 passait avant tout autre chargement.

M. REID: Avant les passagers?

M. HOWE: Oui, il passait avant les passagers. Pour ce transport, les Postes payaient à Trans-Canada 60 cents par mille parcouru.

M. JACKMAN: Pour transport sur les routes aériennes établies?

M. HOWE: Oui, sur les routes aériennes établies.

M. NICHOLSON: Et chaque envolée était portée au compte des Postes.

M. HOWE: Oui, chaque envolée était portée à leur compte.

M. MAYBANK: Et ce prix a été réduit à combien?

M. HOWE: A 42 cents. Le prix était ajusté à la fin de chaque année.

M. MAYBANK: Cette préséance est-elle toujours demeurée en vigueur?

M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Cette terminologie nous embrouille. Lorsqu'on dit "par envolée effectuée", est-ce que cela signifie que s'il y a deux envolées par jour, les Postes doivent payer le double de ce qu'elles paieraient pour une seule envolée? En est-il ainsi en pratique?

M. HOWE: C'est absolument exact.

M. JACKMAN: A la fin de l'année, s'il existe un bénéfice, le taux du contrat est réduit de moitié.



M. HOWE: De 50 p. 100 du bénéfice.

M. JACKMAN: Et en cas de perte?

M. HOWE: Le taux est alors augmenté.

M. REID: Pour toute l'exploitation?

M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Le prix a-t-il été augmenté de la perte totale ou jusqu'à concurrence de la perte?

M. SYMINGTON: De la perte totale.

M. HOWE: De la perte totale, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HOWE: Comme il n'y a jamais eu de perte, ce principe n'a pas été appliqué.

M. NICHOLSON: Sous le régime du présent contrat, pouvez-vous nous dire quel est le coût par tonne-mille?

M. HOWE: Ce calcul peut être établi. Avez-vous ce renseignement?

M. SYMINGTON: Nous l'avons.

M. NICHOLSON: Avez-vous dit que vous l'aviez sous la main?

M. SYMINGTON: Oui.

M. NICHOLSON: M. Herring, du ministère des Postes, l'a peut-être.

M. SYMINGTON: Nous pouvons l'avoir.

M. JACKMAN: Le taux établi à l'origine a-t-il été réduit une fois ou deux?

M. SYMINGTON: Présentement, il y a réduction chaque année.

M. JACKMAN: En principe, il n'y a pas eu de changement.

M. SYMINGTON: Non, il s'applique aux contrats, et en réduit le taux à mesure que nous avons plus de recettes provenant des passagers. Le taux du transport du courrier aérien a été réduit de 60 cents à 54 cents, puis à 50 et il en est à 42.

M. HARRIS: Ne devrions nous pas laisser le Ministre terminer son exposé; il était à peu près à la moitié des contrats de la poste aérienne.

M. JACKMAN: Il allait nous fournir la base des principaux contrats.

Le PRÉSIDENT: Il est occupé actuellement.

M. NICHOLSON: Pendant que le ministre lit ce qu'il a devant lui, quelqu'un pourrait-il nous dire le taux par tonne-mille payé aux lignes aériennes du Pacifique Canadien?

Le PRÉSIDENT: Cette question ne relève pas du Comité. Bien que M. Herring soit présent, je ne crois pas qu'il puisse nous fournir ce renseignement à moins d'être autorisé par le Comité. Les représentants de Trans-Canada pourraient peut-être nous donner les renseignements qu'ils possèdent.

M. HOWE: En ce qui concerne le Pacifique Canadien, le taux du transport du courrier aérien est établi sur une base différente; c'est tant par livre ou par tonne de courrier.

M. NICHOLSON: Je croyais que nous pourrions avoir la base de comparaison de ce que nous avons versé aux chemins de fer Nationaux; si nous avions ce renseignement, nous établirions une comparaison avec le Pacifique Canadien.

M. HOWE: Je n'ai pas de renseignements sur les taux payés au Pacifique Canadien. M. Herring pourrait être appelé et vous fournir ce renseignement.

M. MUTCH: Nous aimerions bien l'avoir.

M. HERRING: Véritablement, on ne saurait établir une comparaison entre les lignes aériennes Trans-Canada et celles du Pacifique Canadien, car les conditions qui s'appliquent à chacune sont entièrement différentes. Pour le transport effectué par les lignes aériennes du Pacifique Canadien, il ne s'agit pas seulement des lettres par avion, mais aussi de colis postaux. Je crois que le taux est de 50 cents par mille.



M. JACKMAN: Il y a un certain nombre de contrats différents, suivant la route.

M. REID: A mon sens, il serait préférable d'attendre et d'étudier cette question plus à fond par la suite.

M. HAZEN: Laissons le Ministre terminer son exposé.

Le PRESIDENT: Je crois que le Ministre devrait finir son exposé. Si le Comité en convient c'est ce que nous allons faire.

M. HOWE: Je pourrais présenter mon exposé de meilleure façon lorsque nous étudierons le bill clause par clause. Chaque clause aborde un nouveau sujet. Je ferai une déclaration à chaque clause, si cela convient au Comité.

M. JACKMAN: Je pensais à ce que vous aviez dit au sujet du contrat du ministère des Postes; on s'efforce d'en faire reviser le principe?

M. HOWE: J'ignore qu'on ait demandé une revision; mais il y a eu des divergences d'opinion qui semblent indiquer qu'une revision s'impose. Ainsi je n'ai jamais reçu de lettre du ministère des Postes réclamant quoi que ce soit de la sorte, mais il a accepté les dispositions du bill. J'ai donc lieu de croire que s'il les a acceptées, c'est qu'il juge que le moment est venu d'effectuer une revision du contrat.

M. JACKMAN: L'exploitation du service des passagers des Lignes aériennes Trans-Canada progresse beaucoup plus rapidement que l'autre, n'est-ce pas?

M. HOWE: Oui, beaucoup plus rapidement et elle augmentera beaucoup plus vite encore. Le transport du courrier est plus ou moins stable à l'heure actuelle; il peut y avoir une diminution suivie d'une augmentation; mais le service des passagers est une entreprise plus considérable et nous n'avons pas pu y suffire.

M. JACKMAN: Si vous aviez trois ou quatre fois plus d'envolées que vous n'en avez actuellement et si le courrier restent plus ou moins le même, la situation deviendrait intolérable pour les Postes, n'est-ce pas?

M. HOWE: Non, car après un certain temps le tout s'ajusterait. Il peut leur en coûter beaucoup plus cette année, mais l'ajustement du tarif postal compenserait cela l'an prochain. Temporairement, le ministère pourrait subir une perte.

M. JACKMAN: Mais n'avez-vous pas dit que le ministère n'avait pas demandé de revision de contrat?

M. HOWE: Non, pas à moi.

M. JACKMAN: Il me semble que le contrat serait au détriment du ministère des Postes dans l'avenir s'il était exécuté en vertu du présent arrangement.

M. HOWE: La difficulté c'est qu'il faut une action conjointe. C'est très compliqué pour les Postes. Si nous voulons avoir un service dans le milieu du jour pour les passagers, cela ne l'intéresse pas, cela ne fait pas son affaire et il ne veut pas y consentir. Cela force les Postes à consentir à une chose qui ne les intéresse pas même si on a besoin du service pour autre chose.

Le PRESIDENT: Vous conviendrait-il d'entreprendre l'étude du bill clause par clause et d'avoir une discussion générale après? Est-ce que cela vous conviendrait, monsieur Howe?

M. MUTCH: Oui. C'est le meilleur moyen.

M. HOWE: Cela serait préférable.

Le PRESIDENT: Si c'est la meilleure manière de procéder.

M. HOWE: Dois-je lire le bill?

Loi modifiant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937.

Sa Majesté sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chahbre des communes du Canada, décrète:

1. Est abrogé le premier paragraphe de l'article 7 de la *Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada*, chapitre quarante-trois du Statut de 1937, et remplacé par le suivant:



7. (1) Le capital autorisé de la Corporation est de vingt-cinq millions de dollars et réparti en actions de cent dollars chacune, représentées par des certificats d'actions.

Le PRESIDENT: A-t-on des questions à poser?

M. REID: Pourrait-on avoir des renseignements sur l'augmentation de \$5 millions à \$25 millions?

M. HOWE: Les services au Royaume-Uni, à l'Amérique du Sud et transpacifique nécessiteront un plus grand achat d'avions et aussi, étant donné l'augmentation des services au Canada il nous faudra acheter de plus gros avions et en avoir davantage; le tout représente le capital additional requis pour donner suite à notre programme d'expansion.

M. GIBSON: Croyez-vous que cela sera suffisant pour fournir le capital dont vous aurez besoin pour vous procurer tous ces avions. Le coût est d'environ \$1 million par avion.

M. HOWE: Non, cette somme ne sera pas suffisante; mais nous croyons pouvoir nous tirer d'affaire car, comme vous le savez, notre capital se renouvelle assez rapidement grâce à notre compte de dépréciation.

M. GIBSON: Oh! oui, et je constate par le rapport que c'est sur une base de 25 p. 100 par année.

M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Selon vous, combien d'actions de ce nouveau capital seront émises cette année?

M. HOWE: M. Symington pourrait probablement vous répondre.

M. SYMINGTON: Je ne crois qu'il y ait d'émission d'actions en 1945. Puis-je faire remarquer au Comité, comme les avocats le savent, c'est une question de pouvoir conféré à la compagnie. Le pouvoir est là. Si l'Etat ou quelqu'un autre désire acheter des actions nous avons le pouvoir de les émettre. Le fait d'être capitalisé à \$25 millions ne veut pas dire que toutes les actions seront émises immédiatement. En ce qui concerne nos services au Canada vous savez fort bien, messieurs, que nous avions en 1937 un capital autorisé de \$5 millions, mais ce n'est que l'an dernier, ou l'année précédente, que notre capital-émis a atteint \$4,600,000.

M. REID: Qui fait l'émission des actions?

M. SYMINGTON: Les chemins de fer Nationaux.

M. REID: Possèdent-ils les \$25 millions?

M. SYMINGTON: Ils ne possèdent que \$4,600,000.

M. REID: Emettront-ils ces actions?

M. SYMINGTON: C'est ce qui est prévu, à moins que l'Etat n'en prenne la charge, à moins qu'il n'y ait une séparation et que l'Etat ne prenne la suite des Lignes aériennes. Bien que la prévision existe et que les \$25 millions soient là, des actions ne seront émises que pour la somme que nous jugerons nécessaire. Si nous n'avons pas besoin de \$25 millions, mais seulement de \$20 millions, des actions ne seront émises que pour ce montant; si nous n'avons pas besoin de \$20 millions, mais seulement de \$15 millions, \$15 millions d'actions seront émises. Comme je l'ai dit, c'est une question de pouvoir d'émission; l'Etat ne fera pas d'avances d'argent tant que le stock ne sera pas émis, et encore il n'avancera que la somme requise.

M. HAZEN: Vous ne vous attendez pas à des avances cette année?

M. SYMINGTON: Pas du tout.

M. HAZEN: Pas d'émission cette année?

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

M. HAZEN: Combien d'actions comptez-vous émettre l'an prochain?

M. SYMINGTON: Cela dépendra des résultats que nous obtiendrons au moment de la construction des avions. Si cette construction est terminée l'an prochain, il nous faudra une forte somme. Si elle n'est complétée qu'en janvier 1947, il nous faudra une moins. Les avions sont fabriqués à raison d'un par



mois, deux mois, ou trois mois. Pour le programme d'expansion des services au Canada, nous comptons transformer, comme je l'ai dit l'autre jour, 21 avions. Aussi exactement que nous pouvons le prévoir, ces avions pourront nous coûter, disons \$100,000, c'est-à-dire \$2 millions. Tous nos avions affectés aux services au Canada seront sans doute prêt l'an prochain. J'ai jeté un coup d'oeil sur notre bilan, et je vois que notre fonds de dépréciation etc., suffira à peu près. Nous aurons besoin d'un faible montant, de pas grand'chose, car nos réserves provenant de la dépréciation servent à l'achat de nouveau matériel. Dans le cas de quadrimoteurs, 10 pour le service au Royaume-Uni, 10 pour l'Amérique du sud et 10 pour l'Orient-Australie, cela représente 30 avions qui peuvent nous coûter, disons \$500,000 chacun. C'est une somme considérable. Il nous faudra de l'argent chaque mois à mesure que les avions sont construits et effectés aux services. Nous les commandons, il faut naturellement les payer. C'est ce que nous faisons. Nous nous adressons alors au gouvernement et nous lui disons: "Voici, achetez un million de dollars d'actions pour nous fournir les fonds nécessaires au paiement de ces avions." C'est ainsi que cela se passe.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander comment vous faites quand vous voulez obtenir de l'argent pour les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Jusqu'ici, nous avons fait comme ceci: Les Lignes aériennes Trans-Canada adoptent une résolution avisant les chemins de fer Nationaux que Trans-Canada a besoin de plus de capitaux. Alors le Conseil d'administration des chemins de fer Nationaux se réunit et adopte une résolution en vue d'acheter plus d'actions de Trans-Canada et envoie un chèque à ce dernier; à son tour Trans-Canada fait tenir un certificat d'actions aux chemins de fer Nationaux. Si nous restons liés aux chemins de fer Nationaux, la procédure demeurera la même. Si nous nous en séparons, c'est la procédure que nous suivrons avec l'Etat.

M. REID: Je suis un des nouveaux membres du Comité et je voudrais savoir si ces actions rapportent intérêt?

M. SYMINGTON: 5 p. 100.

M. REID: Aux chemins de fer?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Un dividende.

M. SYMINGTON: C'est en réalité un dividende, il est porté à nos frais d'exploitation pour faire en sorte qu'il soit payé en premier lieu. C'est en pratique un dividende, oui. C'est absolument tout ce que l'actionnaire peut recevoir.

M. REID: Le fait que les chemins de fer Nationaux sont propriétaires des actions rend leur situation financière plus solide.

M. SYMINGTON: Cela dépend de ce qu'ils ont à payer pour leur argent.

M. HOWE: Il se peut que le taux soit trop élevé.

M. JACKMAN: Les actions ne peuvent payer qu'un dividende de 5 p. 100?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Qu'advient-il du surplus? Les Lignes aériennes Trans-Canada le gardent-elles quel qu'en soit le montant.

M. SYMINGTON: Jusqu'à présent, le surplus a servi à réduire le taux de la poste aérienne; de sorte qu'il ne reste rien.

M. HAZEN: Ce 5 p. 100 est-il comme dividende? Est-il pris à même le revenu. S'il n'y a pas de revenu qu'arrive-t-il?

M. SYMINGTON: C'est une charge fixe. Il est considéré dans le plan original comme frais d'exploitation.

M. JACKMAN: D'après ce que j'ai compris, le surplus des chemins de fer Nationaux est versé au fonds du revenu consolidé.

M. SYMINGTON: C'est exact.



M. JACKMAN: Mais lorsqu'il s'agit du surplus des Lignes aériennes Trans-Canada, vous avez le droit de le garder jusqu'à un certain point. Il doit y avoir une disposition dans la Loi à cet effet. Quelle est-elle?

M. SYMINGTON: Non. La Loi ne comporte pas de disposition à cet effet. Les Lignes aériennes Trans-Canada ont eu besoin au début de certaines sommes comme réserve pour les besoins croissants l'entreprise, et la moitié des bénéfices réalisés a été versée à cette réserve.

M. HOWE: Si Trans-Canada n'a pas besoin de ce surplus, il peut l'utiliser pour racheter son stock, je suppose.

M. JACKMAN: Qu'advient-il de l'autre partie de la réserve?

M. SYMINGTON: Elle sert à réduire les taux de transport du courrier aérien.

M. JACKMAN: Le contrat de la poste?

M. SYMINGTON: La poste aérienne.

M. GIBSON: Je ne m'inquiète pas que vous fassiez trop de bénéfices.

M. JACKMAN: Non. Il ne sert de rien de parler d'une limite de 5 p. 100. Cela ne signifie rien. Les entreprises de l'Etat diffèrent tellement, dirai-je, des entreprises ordinaires.

M. MUTCH: On s'efforce de les rendre simples.

M. SYMINGTON: Tout ce que les chemins de fer Nationaux retirent c'est le 5 p. 100 sur l'argent qu'ils ont placé.

M. JACKMAN: Quand l'autorisation est approuvée par la Chambre. C'est quelque peu différent d'une demande de charte ordinaire par une compagnie.

M. SYMINGTON: Pas du tout, à mon sens, car la charte est émise en vertu d'une mesure législative de la Chambre qui l'autorise.

M. JACKMAN: Oui?

M. SYMINGTON: D'une manière générale plutôt que d'une manière particulière.

M. JACKMAN: Il s'agit de deniers publics, cependant, et une fois l'autorisation accordée à Trans-Canada, le seul contrôle qui existe est celui—

M. SYMINGTON: Du gouvernement.

M. JACKMAN: Des chemins de fer Nationaux pour le moment.

M. SYMINGTON: Non, de l'Etat.

M. JACKMAN: C'est ce que vous avez dit en parlant de la manière—

M. SYMINGTON: Avant qu'aucune somme ne puisse être placée, le gouvernement doit donner son approbation au moyen d'un arrêté en conseil. C'est une attribution du Parlement par opposition au gouvernement. Voilà tout. Le Parlement nous y autorise si l'Etat consent à faire le placement.

M. JACKMAN: Je vous ai demandé quelle était votre manière de vous procurer de l'argent et vous avez dit que Trans-Canada adoptait une résolution indiquant son besoin d'argent, et l'envoyait aux chemins de fer Nationaux, ces derniers peuvent y donner suite s'ils le désirent.

M. SYMINGTON: Assurément. Mais j'aurais peut-être dû aller plus loin. Les chemins de fer Nationaux ne peuvent pas faire d'immobilisations sans s'adresser au Parlement et dans chaque prévision budgétaire et chaque budget que les chemins de fer Nationaux ont déposés au Parlement, vous remarquerez dans celui de cette année qu'ils ont acheté des actions; dans le budget de chaque année, vous trouverez une somme de \$600,000 placée dans les Lignes aériennes Trans-Canada. Ils ne peuvent faire aucune immobilisation sans l'approbation du Parlement.

M. MUTCH: Adopté.

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

M. HARRIS: Un instant. Ce consentement du Parlement toutefois, est entièrement obtenu par la suite par un comité comme le nôtre.

M. SYMINGTON: Non. Le réseau National présente son budget de 1946,



actuellement devant vous; s'ils doit acheter des actions des Lignes aériennes Trans-Canada, cela figure dans son budget d'immobilisations et vous l'adaptez à la Chambre.

M. HOWE: Approuvé par le Parlement.

Le PRESIDENT: A-t-on d'autres questions sur cet article?

M. HAZEN: Si je comprends bien, avant d'établir votre service pour le Royaume-Uni, vous devez avoir vos avions?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Et vous ne savez pas quand vous les obtiendrez?

M. SYMINGTON: En effet.

M. HAZEN: En outre, il vous faut conclure une entente avec le gouvernement du Royaume-Uni, le gouvernement britannique, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui. A propos des droits d'atterrissage, des droits commerciaux en Angleterre.

M. HAZEN: Vous ne savez pas quand cette entente sera conclue?

M. SYMINGTON: Le Ministre a déclaré hier que cette entente serait conclue très prochainement entre les deux gouvernements.

Le PRESIDENT: Pouvons-nous passer à l'article 2?

M. MUTCH: Article 2.

M. JACKMAN: Messieurs Symington et Howe, bien que le Parlement et notre Comité aient l'occasion d'examiner à fond les immobilisations, toute portion de la somme de \$25 millions qui peut être autorisée et qu'on désire dépenser plus tard, néanmoins, à moins que l'autorisation de cette somme de \$25 millions ne soit qu'une simple formalité, je ne peux m'empêcher de croire — à moins d'aller un peu trop vite — que nous devrions savoir à quoi doit servir cette somme de \$25 millions en plus du simple fait que "nous désirons établir un service aérien avec la Grande-Bretagne et peut-être avec l'Amérique du Sud". A mon avis nous devrions en avoir le détail. Je sens que j'ai d'autant plus raison, peut-être à cause de ma nature soupçonneuse, que vous même, monsieur Symington, avez déclaré l'autre jour en parlant des lignes extérieures: "Je ne voudrais y placer mon propre argent".

M. HOWE: Permettez-moi de vous dire que des entreprises privées sont désireuses d'y placer leur argent.

M. JACKMAN: J'en conviens. Si nous avions devant nous une corporation privée demandant des fonds, elle nous fournirait le détail des dépenses et on saurait à quoi l'argent est destiné.

M. HOWE: Si on adopte un bill ou si on essaie de constituer une compagnie en corporation avec un capital d'un million de dollars, on ne fournirait pas le détail, n'est-ce pas, si on demandait un million de dollars? Vous nous demandez le détail et on pourrait probablement vous le fournir. Il s'agit simplement de la capitalisation d'une corporation.

M. JACKMAN: J'admets la distinction légale. Toutefois, je n'ai pas la certitude que nous, en qualité de comité, avons entièrement fait notre devoir lorsque nous disons: "les Lignes aériennes Trans-Canada demandent une somme de \$25 millions — il importe peu qu'il s'agisse de \$25 millions ou de \$50 millions — il ne s'agit que d'une autorisation, c'est purement fictif et ce n'est pas à nous de trouver à quoi l'argent doit servir". J'ai une tout autre idée de mon devoir, bien que je ne sois pas très sûr d'avoir raison en insistant comme je le fais.

M. MUTCH: En ce moment Trans-Canada ne demande pas d'argent. C'est ce que je comprends. Ai-je raison?

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. MUTCH: La corporation ne fait que solliciter la permission de demander par la suite des sommes jusqu'à concurrence de \$25 millions? Est-ce bien cela?

M. HOWE: C'est bien cela.



M. MUTCH: Il se peut que n'étant pas avocat je comprenne facilement.

M. SYMINGTON: C'est une situation étrange. Si une entreprise privée se présentait avec un bill, les clauses de ce projet de loi ne seraient pas mises en doute; mais comme il s'agit d'une entreprise publique, c'est tout différent. Il se peut que ce soit bien. Je l'ignore. C'est une question qu'il appartient au conseil des ministres de décider. Ce que vous faites revient à dire: "Cela ne veut rien dire; mais nous craignons que l'Etat, qui exerce la régie, n'exerce pas convenablement ses droits à l'avenir quant à savoir s'il doit permettre à notre corporation de dépenser l'argent librement ou non." Si on n'accorde pas à une entreprise un capital autorisé, on ferait tout aussi bien de lui dire: "Retirez vous des affaires." Il n'y a rien de compliqué. Capital autorisé ne signifie absolument rien.

M. JACKMAN: Je suis peut-être un peu cynique. Vous avez peut-être raison.

M. HAZEN: Jusqu'à quel point le nouveau service, particulièrement pour les Antilles et l'Amérique du Sud, influera-t-il sur les recettes des *Canadian National Steamship Companies*?

M. SYMINGTON: Je l'ignore.

M. HAZEN: Y avez-vous songé?

M. SYMINGTON: Non, nous n'y avons pas songé.

M. HOWE: Comme les *Canadian National Steamships* ne transportent pas de passagers, je ne crois pas qu'elles en souffriront. Nous ne transporterons pas de marchandises.

M. HAZEN: Avant la guerre, ces bateaux transportaient des passagers et du courrier.

M. SYMINGTON: Comme je l'ai compris — et certainement comme la situation doit être envisagée — il existe un point important. Ces navires ayant été détruits, il faut en construire de nouveaux, et s'il doit y avoir un service aérien, la construction de ces navires devra être différente en ce qui concerne le nombre des passagers par rapport au transport des marchandises. S'il doit y avoir un service aérien — il y en aura certainement un — si nous ne l'établissons pas quelqu'un autre le fera — dans l'accord commercial il faudra faire plus de place pour les passagers, si cet accord est renouvelé. Je crois qu'il serait préférable d'envisager le tout comme service aérien. On pourrait établir un service aérien pour l'Amérique du Sud ou pour les Antilles. Si de tels services sont établis et que de l'avis de l'Etat, il convienne de le faire, il faudra des capitaux.

M. HAZEN: Il s'agit d'entreprises de l'Etat. Ne devons-nous pas envisager la situation comme suit: éviter la concurrence au détriment du contribuable.

M. SYMINGTON: Oui, probablement.

M. HAZEN: Voilà ce qu'on a oublié.

M. SYMINGTON: C'est fort vrai, mais je dois vous faire remarquer que quelqu'un exploitera un service aérien entre le Canada et les Antilles. Si nous ne l'exploitons pas, ce sera la *British West Indies Air Lines* qui l'exploitera, des Antilles au Canada. Il se peut que les deux compagnies aient un service, je l'ignore. On ne peut certainement pas arrêter le transport aérien, et il vaut mieux ne pas essayer. On ne peut pas. C'est impossible, à moins que vous ne teniez à devenir un pays de deuxième classe. Les progrès sont trop rapides, voilà tout.

M. PICARD: Les deux services ne se complètent-ils pas? Ce n'est réellement pas de la concurrence. Il s'agit de deux genres différents d'entreprise. Certaines personnes préfèrent voyager par le service aérien; elles peuvent préférer voyager par avion plutôt que par bateau. A mon avis, la concurrence n'est pas forte; ce sont des services qui se complètent. Le transport rapide des marchandises pourra s'effectuer par avion et le transport à petite



vitesse par bateau.

M. SYMINGTON: Si cet argument est valide, il serait préférable de ne pas avoir de service aérien, car il est inutile de ne pas croire que les lignes aériennes vont nuire au Canadien National. N'est-ce pas vrai, monsieur Hazen?

M. HAZEN: Je ne suis pas venu au Comité pour entreprendre une polémique, mais pour poser des questions.

M. SYMINGTON: Bien entendu; mais cela semble étrange quand il s'agit d'une loi autorisant le capital, ce qui est bien différent d'autoriser l'Etat à acheter des actions.

M. GIBSON: Si nous avons un service aérien, il nous faut lui fournir les fonds nécessaires à son exploitation. Il n'y a pas de doute sur ce point. Ne vaudrait-il pas mieux, en premier lieu, décider si, oui ou non, nous voulons des lignes aériennes au Canada.

M. JACKMAN: Mais nous avons le témoignage d'un expert qu'il ne tiendrait pas à y placer son argent. Cela devrait nous rendre prudents et nous veiller sur le trésor.

M. BEAUDOIN: Au Canada, un grand nombre de personnes placent des fonds dans des entreprises radiophoniques; mais elles ne veulent pas en placer dans les compagnies de radio à ondes courtes. Pour ce qui en est de Trans-Canada, l'exploitation nationale suivra la même tendance.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour l'article 1? Est-ce votre désir d'adopter cet article?

M. PICARD: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Très bien. L'article est adopté. Maintenant, monsieur Howe, l'article 2.

M. HOWE: Est abrogé le premier paragraphe de l'article douze de ladite loi et remplacé par le suivant: "12.(1) Sous réserve des dispositions de la présente loi, la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada peut émettre des billets, obligations, bons et autres valeurs (ci-après désignés au présent article comme 'valeurs') n'excédant pas la somme de vingt-cinq millions de dollars pour acquérir le capital social de la Corporation, et le gouverneur en conseil peut autoriser la garantie du principal et de l'intérêt desdites valeurs au nom de Sa Majesté."

Le seul changement apporté au paragraphe (1) de l'article 12 vise le pouvoir d'émettre des actions jusqu'à concurrence du vingt-cinq millions de dollars au lieu de cinq millions de dollars.

M. MUTCH: Le cinq pour cent demeure tel quel?

M. HAZEN: Est-ce l'intention de transférer au Ministre les actions de Trans-Canada, ou du moins celles qui seront émises au chemins de fer Nationaux eu vertu de cet article.

M. HOWE: Cela peut arriver plus tard. Suivant les dispositions de la présente loi elles ne sont pas transférées.

M. HAZEN: Mais étant donné que dans un avenir très rapproché les chemins de fer devront se séparer des lignes aériennes, lorsque cela se produira, qu'advient-il des actions entre les mains des chemins de fer Nationaux?

M. HOWE: Je suppose que l'Etat les achètera aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Pourquoi alors ne pas insérer dans l'article 12 un paragraphe visant non seulement les chemins de fer Nationaux du Canada mais aussi l'agence qui exploitera les lignes aériennes car je comprends que les chemins de fer Nationaux doivent s'en défaire très prochainement.

M. HOWE: C'est vrai.

M. HAZEN: Il y a déjà un article dans la Loi?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Mais alors pourquoi mentionner dans l'article que seule la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada peut émettre des billets,



obligations, bons et autres valeurs?

M. HOWE: Comme vous le savez, les chemins de fer Nationaux du Canada sont financés au moyen de valeurs garanties par l'Etat. Si le plafond s'effondre, il n'y aura plus de valeurs garanties par l'Etat. Voilà tout.

M. REID: Mais comme le peuple canadien fournit les fonds, je me suis souvent demandé pourquoi — du moment que le droit est accordé au ministre sous l'empire de l'article 11 — il est dit que la valeur comptable des actions doit, en cas de désaccord, être fixée par renvoi à la cour de l'Echiquier du Canada? Je me suis toujours demandé, alors que l'Etat s'occupe de toutes les affaires et fournit l'argent, pourquoi il devrait y avoir renvoi à la cour de l'Echiquier en cas de désaccord?

M. HOWE: Pour avoir un arbitre. Voilà tout.

Le PRESIDENT: Ne pourrions-nous pas nous en tenir à "2" pour un instant afin de savoir si tout est bien clair? D'autres questions se rapportant à "2"? Très bien, alors "2" est adopté.

M. HAZEN: Au sujet de "2", savez-vous quand s'effectuera le transfert des actions des chemins de fer Nationaux au ministre?

M. SYMINGTON: Cela peut se produire et ne pas se produire. Il appartient à l'Etat de décider.

M. HAZEN: Mais on va séparer les Lignes aériennes des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. HOWE: La Loi de l'aéronautique déclare qu'à compter d'une certaine date aucune compagnie de transport de surface ne sera autorisée à posséder un intérêt dans des lignes aériennes sauf avec l'assentiment de l'Etat. Ce n'est pas plus défini que cela.

M. MUTCH: Tout de même l'Etat devrait continuer à se servir des chemins de fer Nationaux comme agence.

M. HOWE: Aucune décision n'a été prise.

Le PRESIDENT: Est-ce que cela vous satisfait, monsieur Hazen?

M. HAZEN: Je ne vois pas autre chose.

Le PRESIDENT: Allons-nous passer à l'article 3?

M. HOWE: Est modifié l'article quatorze de ladite loi par l'addition des alinéas suivants: "(e) Acheter, détenir, et sous réserve des dispositions de la présente loi, vendre et aliéner les actions de toute compagnie constituée en corporation sous le régime de l'article vingt de la présente loi, ou de toute compagnie ou corporation constituée pour l'exploitation et l'entretien de lignes aériennes ou de service d'aéronefs de toute sorte." (f) "Prêter de l'argent à toute corporation constituée sous le régime de l'article vingt de la présente loi sur la garantie que le ministre peut déterminer."

Il s'agit de nouveaux alinéas qui ont pour but de satisfaire aux conditions que nous rencontrons par suite de l'exploitation à l'étranger. Comme je l'ai déclaré à la Chambre, au Brésil, une disposition de l'Etat requiert que 40 p. 100 des lignes aériennes exploitées dans ce pays appartiennent à des Brésiliens. Dans ce cas, pour exploiter un service aérien dans ce pays, il serait peut-être nécessaire de former une filiale, qui serait la propriété conjointe du gouvernement brésilien ou de Brésiliens. Bien entendu, il est nécessaire pour l'exploitation — ou du moins il est désirable pour l'exploitation en dehors du Canada — d'avoir une corporation séparée vu que les comptes d'exploitation internationale doivent être tenus à part et transmis aux autorités internationales et que tout subside doit être clairement indiqué. En d'autres termes, on ne prévoit pas que les services au Canada puissent utiliser leurs surplus pour l'exploitation internationale. Ainsi, si nous exploitons un service Montréal-Prestwick, Ecosse, l'exploitation aura lieu par une filiale et les comptes seront tenus séparément de ceux du Canada.

M. JACKMAN: Quels sont les autres pays où vos avions pourraient atterrir, dont vous pourriez utiliser les installations et qui ont ces lois par-



ticulières? Le Mexique, par exemple?

M. HOWE: Je ne crois pas que le Mexique ait adopté de telles lois. Je ne connais pas d'autres pays, mais je suis au courant de la situation.

M. SYMINGTON: La plupart des pays sud-américains ont de telles lois. En étudiant ce bill, il m'a paru très important pour deux raisons; en premier lieu parce que les recettes provenant de l'exploitation au Canada ne doivent pas être confondues avec celles provenant de l'exploitation du service international et, en second lieu que l'exploitation du service international doit être absolument distincte afin de pouvoir analyser les recettes de cet organisme et de se rendre compte des subventions accordées. Ainsi, il n'est pas possible aux lignes américaines de réaliser de gros bénéfices dans son service domestique et de les cacher dans son service international. Les comptes du service international doivent être tenus absolument séparés. Nous sommes une compagnie distincte des lignes internationales. Disons qu'il s'agisse du Service Aérien Transatlantique de Trans-Canada, de la British Overseas ou de toute autre compagnie. Cet article permet aux Lignes aériennes Trans-Canada de posséder 100 p. 100 du stock de cette compagnie. Admettons pour un instant qu'il existe une route Vancouver — Australie qui, suivant toute probabilité sera une entreprise profitable après des pertes considérables au début, du moins. A la conférence du Commonwealth il a paru insensé que le Commonwealth cherche à établir un service parallèle de concurrence sur une route qui était vraisemblablement destinée à perdre de l'argent. En conséquence on a suggéré que cette route soit exploitée par les trois gouvernements, les Lignes aériennes Trans-Canada, les Lignes aériennes de l'Australie et ainsi de suite, et nous pouvons avoir des actions dans cette compagnie ce qui diminuera la perte, si nous le jugeons à propos. La Loi est très souple et quelle que soit la compagnie dont nous devons faire partie, les actions doivent appartenir à Trans-Canada. C'est la principale chose. Nous pouvons avoir des actions de ces compagnies si l'Etat donne son approbation.

M. REID: Dans ce cas, cela montrerait si le service à l'Australie est une entreprise payante et distincte de Trans-Canada au Canada?

M. SYMINGTON: Exactement.

M. JACKMAN: Il nous faut conserver 51 p. 100.

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Il n'en reste pas gros pour la part du Commonwealth.

M. SYMINGTON: Dans ce cas l'entreprise ne serait pas exploitée par une seule compagnie mais bien par un trust. Ce qui arriverait, nous serions propriétaire de notre propre compagnie, il en serait de même pour l'Australie et au lieu d'effectuer quatre voyages par semaine, nous n'en ferions que deux ainsi que l'Australie, et les recettes seraient mises en commun. Il reste à décider s'il en serait de même pour les frais. Nous croyons que nous pourrions mieux exploiter la ligne nous-mêmes et faire nos frais plus rapidement et laisser l'Australie prendre soin des siens. Mais en pareil cas, en vue d'éviter une exploitation parallèle de concurrence entre pays du Commonwealth il faudrait mettre les recettes en commun. Rien n'a encore été décidé et il peut en résulter une foule de conditions quant aux routes d'exploitation.

M. REID: S'il en était ainsi, se propose-t-on de débiter les frais des réparations, des avions et tous les frais d'exploitation?

M. SYMINGTON: Il y aurait une comptabilité régulière pour chacune des compagnies.

M. REID: Ce serait une chose splendide. Car on pourrait avoir une idée juste et se rendre compte si, oui ou non, il convient de subir plus longtemps la perte, en dehors du Canada, aux frais du public.

M. JACKMAN: Le Ministre a montré la difficulté d'organiser le service au Brésil, où 40 p. 100 des actions doivent appartenir à des Brésiliens.

M. SYMINGTON: Permettez-moi de vous donner d'autres renseignements



car les explications fournies par le Ministre n'étaient pas complètes. Nous pouvons y avoir notre propre service international et en être les seuls propriétaires. Il n'y a pas de doute sur ce point. Chaque ligne internationale y possède un service local auxiliaire qui fournit le trafic à la ligne internationale. La Pan-American Grace, la compagnie allemande qui s'appelle maintenant la Pan-Air de Brazil et les autres compagnies ont chacune des compagnies qui transportent les passagers en provenance des grands centres au Brésil et qui viennent alimenter la ligne internationale. Si vous avez une compagnie de ce genre, il faut que 40 p. 100 au moins des actions appartiennent à des Brésiliens et il faut employer également un certain nombre de Brésiliens. Nous ne savons pas encore si nous lancerons dans une telle entreprise. Des Brésiliens, y compris des représentants du gouvernement, sont venus au Canada pour entamer avec nous des pourparlers. Ils ont insisté fortement sur le fait que ces lignes auxiliaires sont nécessaires pour rendre le service international profitable. Nous leur avons dit que nous ne tenions pas à nous lancer dans une telle entreprise mais que néanmoins nous étudierions leur proposition. C'est ce que nous faisons actuellement. C'est ce que font les autres services internationaux; si nous devons leur faire concurrence et si nous n'avons pas de lignes auxiliaires, nous nous exposons à perdre de l'argent. Nous serons peut-être forcés d'avoir une ligne auxiliaire. C'est ce qu'il faudra décider lorsque le moment sera venu, mais la Loi nous permet de le faire si nous jugeons que c'est nécessaire.

M. REID: Si les Mexicains possédaient 49 p. 100 des actions, est-ce que cela serait garanti par le gouvernement du Dominion?

M. SYMINGTON: Il n'y a pas de garantie dans cette compagnie.

M. HOWE: Les actions des Lignes aériennes Trans-Canada ne sont pas garanties par le gouvernement du Dominion.

M. JACKMAN: Sous l'empire de la Loi — je ne sais pas s'il s'agit de cet article ou non — vous avez le pouvoir de combler les déficits, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: En réponse à M. Reid, non. La Loi autorise seulement les lignes aériennes Trans-Canada à faire certaines choses.

M. JACKMAN: Les Lignes aériennes Trans-Canada ne peuvent-elles pas garantir ces actions?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Il n'existe pas de clause à l'effet que cela ne peut pas se faire, mais vous n'avez pas le pouvoir de garantir?

M. SYMINGTON: Non, le pouvoir n'existe pas. En réalité cela revient à emprunter sur les actions, voilà tout, ou acheter des actions d'une compagnie. Rien de plus.

M. JACKMAN: Le seul danger que je prévois dans cette complication étrangère c'est qu'il peut survenir des difficultés au sujet d'une petite ligne commerciale. Les gens de ces pays-là ont la tête chaude. Supposons que le président prenne un de nos avions, ou que celui que nous prenons pour le président de leur pays prenne un de nos avions pour s'enfuir. Nous pourrions être accusés de complicité. Une foule de choses peuvent se produire. Si nous y exploitions une compagnie privée ce serait essentiellement une compagnie commerciale. Mais du moment que le Canada possède une part d'intérêt dans cette ligne, ou en a tant soit peu la direction, vous vous exposez à toutes sortes de difficultés.

M. SYMINGTON: Vous savez fort bien, monsieur Jackman, que cette compagnie a une existence légale ayant été constituée en vertu d'une loi. Aux yeux de tous, les Lignes aériennes Trans-Canada ont une existence légale. L'Etat n'est pas responsable de quoi que ce soit en ce qui concerne Trans-Canada. Seules, les Lignes aériennes Trans-Canada, comme compagnie, sont responsables. Il n'existe pas de responsabilité de la part des actionnaires. Leurs actions sont payées. Vous supposez un cas qui ne peut pas se produire, qui ne peut réellement pas se produire. Il existe des règles légales et des lois.



M. JACKMAN: Si on veut bien me le permettre, je dirai que pour le profane c'est fiction que Trans-Canada est propriétaire de la ligne et non pas le peuple canadien.

M. SYMINGTON: Cela peut paraître une fiction mais c'est une fiction légale qui existe bel et bien. Lorsque vous prétendez qu'un Brésilien pourrait dire au gouvernement du Canada que par suite du fait que Trans-Canada est une entité distincte au Canada vous prétendez une chose qui ne peut pas exister. C'est pour cette raison que nous avons des compagnies.

M. JACKMAN: Vous me rappelez un homme qui était en prison et qui téléphona à son avocat. Ce dernier lui dit: "On ne peut pas vous mettre en prison" et l'autre de lui répondre: "Mais j'y suis."

M. SYMINGTON: Vous ne pouvez pas jeter une compagnie en prison.

M. JACKMAN: Je le sais fort bien, mais il peut en résulter des difficultés internationales.

M. SYMINGTON: Je ne vois pas comment.

M. JACKMAN: Il pourrait vous arriver de le voir.

M. REID: Pourrais-je poser la question suivante à M. Symington? Etant donné sa dernière déclaration, peut-on supposer que Trans-Canada, sauf pour le fait qu'il est garanti par le gouvernement du Dominion, est sous tous les rapports une compagnie privée?

M. SYMINGTON: Tout à fait. Sauf que ses bénéficiaires à l'Etat.

M. REID: Car bien des gens croient que la compagnie est la propriété de l'Etat qui voit à son entretien. Cependant tel n'est pas le cas. C'est sous tous les rapports une affaire privée.

M. SYMINGTON: L'Etat n'exploite pas la compagnie. C'est tout simplement comme s'il s'agissait d'une compagnie privée financée par l'Etat qui empêche les bénéficiaires s'il y en a. Mais la compagnie est exploitée par elle-même et par personne autre.

M. HAZEN: En vertu du présent article, l'Etat a-t-il l'intention d'acquérir des actions de compagnies exploitées seulement au Canada?

M. SYMINGTON: Oh! non.

M. HAZEN: L'Etat n'a pas, en vertu du présent article, l'intention d'acheter des actions des lignes aériennes du Canadien Pacifique?

M. SYMINGTON: Reportez vous à l'article 20. Il est question des compagnies constituées sous le régime de l'article 20. Cela se trouve à la page trois.

20. Le gouverneur en conseil peut, à la requête de la Corporation, déclarer qu'un nombre quelconque de personnes mentionnées dans la requête, d'au plus sept, composent un corps constitué et, après une telle déclaration, lesdites personnes deviennent un corps constitué et politique.

En formant la compagnie que j'ai donnée en exemple, Trans-Canada outre-mer limitée, on a constitué la compagnie et le présent article donne à Trans-Canada le pouvoir d'acquérir des actions de Trans-Canada outre-mer limitée. C'est un exemple de ce qui se produit.

M. REID: En d'autres termes, vous faites un placement dans une autre compagnie.

M. SYMINGTON: Dans une compagnie qui nous appartient entièrement.

M. HOWE: Laissez moi vous dire catégoriquement, que la présente Loi ne servira pas à acheter les lignes aériennes du Pacifique Canadien. Je vous dis cela de façon précise.

M. HAZEN: Très bien, revenons à l'article 14 (e), qui dit:

(e) Acheter, détenir et, sous réserve des dispositions de la présente loi, vendre et aliéner les actions de toute compagnie constituée en corporation sous le régime de l'article vingt de la présente loi, ou de toute autre compagnie ou corporation constituée pour l'exploitation et l'entretien des lignes aériennes ou de services d'aéronefs de toute sorte.



A quelle catégorie de compagnies cet article s'applique-t-il?

M. SYMINGTON: Aux compagnies constituées en corporation en vertu de l'article 20 de la présente loi.

M. HAZEN: Il s'agit de projets de placements?

M. SYMINGTON: Oui.

Le PRESIDENT: A-t-on d'autres questions sur l'article 3?

M. JACKMAN: Le Ministre a soulevé une question. En supposant qu'à l'avenir le ministère des Poste autorisé déclare que certaines routes sont des routes aériennes et en conséquence devant être exploitées par Trans-Canada, vous serviriez-vous de ce prétexte pour pourvoir des fonds en vue de l'acquisition de ces compagnies?

M. HOWE: Nous ne ferons pas l'acquisition de compagnies exploitées au Canada sous le régime de la Loi. C'est ce que je dis.

M. JACKMAN: Est-ce là le programme de Trans-Canada ou une déclaration de principe?

M. HOWE: Les deux. J'énonce la politique du gouvernement.

M. JACKMAN: Je vous demande si comme question de politique—

M. SYMINGTON: Je crois pouvoir répondre. Si nous demandons une charte — pour répondre directement à votre question — pour acquérir une compagnie au Canada et l'Etat nous accorde le pouvoir en vertu de la nouvelle Loi —

M. JACKMAN: En vertu de la nouvelle Loi?

M. SYMINGTON: En vertu de la nouvelle loi, article 20, oui. Nous n'avons pas cette compagnie et nous lui disons: il nous faut une somme de tant pour acheter des actions de cette compagnie, nous avons le pouvoir d'agir ainsi en vertu de 14 (e), fournissez nous les fonds — voilà comment nous procéderions pour organiser ces compagnies.

M. MUTCH: Oui, vous les achetez tout simplement et elles vous appartiennent sous réserve des dispositions de la Loi.

M. HARRIS: Quelle disposition vous limite, pour la constitution en corporation de vos compagnies, aux compagnies constituées en corporation en vertu de l'article 20? Comment procéderiez-vous alors pour acquérir les autres lignes dont vous avez parlé?

M. SYMINGTON: A cette fin, le gouvernement nous autoriserait à constituer une compagnie en corporation, et alors nous pourrions acheter ses actions.

M. HARRIS: Alors vous auriez une compagnie constituée en corporation en vertu de l'article 20 dans le but d'acquérir les actions d'une compagnie en exploitation.

M. SYMINGTON: C'est la manière dont il faudrait procéder.

M. HAZEN: Je suis encore intrigué par cet article 20 du bill.

M. SYMINGTON: Oui?

M. HAZEN: "20. Le gouverneur en conseil peut, à la requête de la Corporation, déclarer qu'un nombre quelconque de personnes mentionnées dans la requête, d'au plus sept, composent un corps constitué et, après une telle déclaration, lesdites personnes deviennent un corps constitué et politique."

M. SYMINGTON: La Corporation dont il est fait mention est Trans-Canada.

M. HAZEN: En vertu de cet article rien n'empêche Trans-Canada de constituer en corporation une compagnie destinée à être exploitée au Canada?

M. SYMINGTON: Non.

M. HAZEN: Il n'y a pas de restriction ou de limite?

M. SYMINGTON: Sauf que la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, décrète comment Trans-Canada doit être exploité en Canada. Sous l'empire de la présente Loi nous avons tous les droits d'exploitation que nous pouvons désirer. Nous pouvons nous rendre où nous voulons, si le Gouverneur en



conseil adopte un arrêté en conseil sur la recommandation de deux des ministres et déclare que nous pouvons exploiter cette nouvelle ligne. Pourquoi alors une nouvelle compagnie? Nous ne désirons certainement pas une nouvelle compagnie, alors que nous possédons tous les pouvoirs sous le régime de la présente Loi.

M. HOWE: J'ai dit et répété maintes fois que l'Etat n'avait nullement l'intention d'acquérir les lignes aériennes du Pacifique Canadien. Pourquoi ne pas me croire et passer à autre chose?

M. HAZEN: Je ne doute pas de votre parole. Ce que je tiens à savoir c'est la terminologie exacte de la Loi. Ce sont les mots de la loi qui en indiquent l'intention et c'est ce que j'avais dans l'idée. Pour en revenir à l'article 20, vous dites qu'une nouvelle loi n'est pas nécessaire étant donné que nous avons la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada; en vertu de l'article 20, vous pourriez exploiter un service de Winnipeg au Pôle Nord.

M. SYMINGTON: Naturellement, ça c'est une ligne extérieure; mais si l'Etat, par l'entremise du Gouverneur en conseil, voulait permettre la constitution en corporation d'une compagnie pour une fin quelconque, il le pourrait sous l'empire de la loi. Bien entendu, il pourrait le faire. Pourquoi pas? C'est l'Etat qui gouverne le pays.

M. MUTCH: Sous le régime de la présente Loi, vous pouvez vous rendre où vous voulez.

Le PRESIDENT: Est-ce assez clair, monsieur Hazen? Dans ce cas, l'article 3 est-il adopté, messieurs?

L'article 3 est adopté.

Le PRESIDENT: Nous en sommes maintenant à l'article 4.

M. HOWE: "4. Est en outre modifié l'article quatorze de ladite loi par l'addition du paragraphe suivant:

"(2). La Corporation ne doit vendre ni aliéner plus de quarante-neuf pour cent des actions en circulation d'une compagnie constituée sous le régime de l'article vingt de la présente loi, sauf avec l'approbation du parlement."

Ceci est conforme aux dispositions de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada qui décrète que la compagnie ne peut pas vendre plus de quarante-neuf pour cent de ses actions; c'est-à-dire que les chemins de fer Nationaux du Canada ne peuvent pas vendre plus de quarante-neuf pour cent des actions de Trans-Canada.

M. JACKMAN: Naturellement, cela augmente grandement les pouvoirs des Lignes aériennes de Trans-Canada. J'ignore si la compagnie a trop de pouvoirs. Vous pouvez avoir une compagnie dont vous êtes entièrement propriétaire et n'avoir pas assez de capitaux pour votre exploitation; vous avez alors le droit de disposer jusqu'à concurrence de 49 p. 100 des actions ou du montant que vous jugez convenable. Etant donné le grand soin pris par le Parlement depuis des années et des années en vue d'autoriser chaque sou des immobilisations des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada également, sous le régime de la présente loi, cela donne de vastes pouvoirs à Trans-Canada. Ils peuvent être trop étendus. Je ne fais que signaler le fait aux autres membres du Comité pour voir ce qu'ils en pensent.

M. SYMINGTON: La modification ne fait qu'étendre le principe de la Loi. Le principe de la Loi n'est pas modifié si on le compare à l'autre.

M. HOWE: Le principe demeure le même.

M. SYMINGTON: Il s'applique aux autres compagnies tout comme il s'applique à Trans-Canada.

M. REID: Cela vise toutes les compagnies.

M. SYMINGTON: Elles sont sur un pied d'égalité avec Trans-Canada.

Le PRESIDENT: D'autres questions sur l'article 4?



L'article 4 est adopté.

Le PRESIDENT: Article 5.

M. HOWE:

5. Est abrogé l'article 14A de ladite loi, édicté par l'article premier du chapitre quinze du Statut de 1938.

Cela a trait à une entente conclue en 1935 pour, permettre au Canada d'être actionnaire d'une compagnie qui appartenant en commun à l'Imperial Airways, l'Irlande et le Canada. La compagnie n'a jamais été exploitée et à la suite d'une entente cet accord a été résilié et n'existe plus. Il s'agit tout simplement de faire disparaître de la loi un article inutile.

L'article 5 est adopté.

Le PRESIDENT: Article 6:

"6. Est abrogée la première ligne du paragraphe deux de l'article quinze de ladite loi, et remplacée par ce qui suit:

(2) Le contrat Trans-Canada doit renfermer les conditions que le gouverneur en conseil peut prescrire et, en l'absence d'une telle prescription, il doit stipuler—"

C'est pour remplacer "Le contrat Trans-Canada doit stipuler." Le contrat Trans-Canada est un contrat passé entre le Gouvernement du Canada et la Compagnie des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Un contrat existe-t-il actuellement.

M. HOWE: Oui, il y a un contrat actuellement.

M. JACKMAN: Quel est l'objet de ce contrat? Quels en sont les termes?

M. HOWE: Il a trait au transport du courrier aérien.

M. JACKMAN: S'agit-il du contrat du ministère des Postes?

M. SYMINGTON: Non. Cela pourroit au contrat du ministère des Postes, mais ce n'est pas le contrat du ministère des Postes.

M. HOWE: Il stipule que nous exploiterons certaines lignes.

M. JACKMAN: Que stipule-t-il?

M. HOWE: Il stipule ce qui suit:—

15.(2) Le contrat Trans-Canada doit stipuler

- (a) L'exploitation des susdites lignes d'aéronefs entre des endroits et sur des tracés que désignera, au besoin, pendant que le contrat est en vigueur, le Gouverneur en conseil;
- (b) L'horaire des services à établir par la Corporation, et la possibilité, pour le Gouverneur en conseil sur la recommandation conjointe du Ministre et du ministre des Postes, de modifier au besoin ledit horaire pendant que le contrat est en vigueur;
- (c) Le paiement à la Corporation, à l'expiration de chaque année civile de la période initiale, d'un octroi égal au déficit, s'il en est, résultant des opérations au cours de ladite année, lequel octroi doit être versé à même les deniers votés par le Parlement à cette fin;
- (d) Le transport des passagers et marchandises par la Corporation à des tarifs sur une base de concurrence avec les autres services similaires de transport de l'Amérique du Nord;
- (e) La fourniture par la Corporation de tout le matériel d'aviation suffisant et moderne, d'un service téléphonique dans les deux directions, de hangars et autres bâtiments et, sauf dispositions contraires qui suivent, de tout autre outillage, services et matériaux nécessaires à l'exploitation d'un service efficace par le moyen des susdites Lignes Trans-Canada, et suffisants pour transporter tous les courriers, passagers, messageries et autres trafics présentés à la Corporation pour être transportés;
- (f) L'exploitation et l'entretien par le gouvernement du Canada, sans



frais pour la Corporation, de terrain d'atterrissage en cas d'urgence, de lumières et radiophares nécessaires à l'exploitation susdite des Lignes Trans-Canada et la fourniture à la Corporation de bulletins météorologiques; toutefois lorsque les revenus de la Corporation, de l'avis du Ministre, le permettront, il pourra être imposé pour l'atterrissage, l'illumination et les bulletins météorologiques des charges équivalentes à celles exigées par les autres services similaires et concurrents d'un littoral à l'autre en Amérique du Nord;

(g) La durée du contrat; toutefois, cette durée devra être d'au moins dix ans.

(3). Le contrat Trans-Canada n'est pas transférable sauf sur l'approbation du Gouverneur en conseil.

M. JACKMAN: Pourquoi cela était-il nécessaire?

M. SYMINGTON: Permettez-moi de vous l'expliquer. Examinez bien attentivement. Vous avez un contrat statutaire pour dix ans — "Le contrat Trans-Canada doit stipuler." Il s'agit simplement d'une modification à l'effet que le contrat Trans-Canada doit comporter les termes que le Gouverneur en conseil ordonne et, en l'absence d'une telle ordonnance, il reste tel qu'il est maintenant. Par exemple, en vertu de cette proposition, nous sommes d'avis que le ministre des Postes, en vertu du paragraphe (b) devrait agréer à nos services et à nos horaires. C'est un contrat statutaire pour 10 ans et il doit prendre fin au début de 1947. La modification donne au Gouverneur en conseil le droit d'apporter un changement sous ce rapport. Si aucun changement n'est apporté, les choses en restent au même point. Voilà tout. Cela rend le contrat plus souple. Le contrat manque de souplesse pour une entreprise qui se développe aussi rapidement qu'un service aérien; et il est devenu rigide pour nous, car, selon un exemple que je vous ai cité, nous ne pouvons pas augmenter la fréquence des services à moins que le ministre des Postes ne l'approuve, même si l'Etat le voulait. Il nous est impossible de changer nos horaires et ainsi de suite. Nous prétendons que ces restrictions devraient être choses du passé pour un service aérien qui était appelé à faire, et qui s'en est bien acquitté depuis le début, d'abord et par dessus tout, le transport du courrier aérien. Il est devenu un service public que le public réclame pour le transport des passagers et il devrait cesser d'être avant tout un service postal. En conséquence, nous avons besoin du pouvoir du Gouverneur en conseil pour modifier ce contrat statutaire.

M. REID: Puis-je vous demander, monsieur Symington, si le présent contrat est passé entre votre corporation et le Gouverneur en conseil ou entre votre corporation et le parlement.

M. SYMINGTON: Oui.

M. REID: Lequel des deux?

M. SYMINGTON: Il s'agit d'un contrat conclu entre—

M. HOWE: Entre la corporation et Sa Majesté le Roi.

M. SYMINGTON: —la corporation et Sa Majesté le Roi, représenté par le Gouverneur en conseil.

M. REID: Sur l'approbation du Parlement.

M. SYMINGTON: Sur l'approbation du Parlement. En d'autres termes, il existait un contrat statutaire rigide — il existe encore — que le Gouverneur en conseil a le pouvoir de modifier de la manière qui lui convient

M. REID: Si un contrat est conclu, qui fournit les termes du contrat au Gouverneur en conseil. Est-ce la Parlement? Délibère-t-on sur les termes du contrat?

M. SYMINGTON: Les termes du contrat sont dans les statuts. Le contrat ne devrait pas varier. Le Gouverneur en conseil n'a pas le pouvoir de changer un contrat statutaire.



M. HAZEN: Ce contrat ne doit-il s'appliquer qu'au transport au Canada?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Il est limité au Canada?

M. SYMINGTON: Oui, c'est bien cela.

M. JACKMAN: Les lignes aériennes ordinaires ont-elles besoin d'une entente?

M. SYMINGTON: La raison est qu'il s'agit d'un contrôle exercé par l'Etat qui en est propriétaire.

Le PRESIDENT: Adopté. Il est six heures. Vous conviendrait-il de siéger demain matin à 11 heures?

M. MUTCH: Trois comités se réunissent demain dont quelques uns d'entre nous font partie. Ne devrions-nous pas nous efforcer de terminer ce soir?

M. HOWE: Nous pourrions terminer demain, n'est-ce pas?

Le PRESIDENT: A quatre heures ou à onze heures — onze heures, messieurs, je pense. C'est l'avis de la majorité.

M. MUTCH: Si vous vous réunissez à 11 heures, plusieurs d'entre nous ne pourront pas être présents. Il est impossible d'être présent à trois comités à la fois.

M. HAZEN: Le Comité des Affaires des anciens combattants se réunit dans la matinée et d'autres comités siègent également.

M. NICHOLSON: Nous avons retenu M. Symington pendant longtemps, et, à mon avis, nous devrions terminer.

Le PRESIDENT: Pourquoi ne pas siéger ce soir?

M. SYMINGTON: Il ne reste plus qu'une page.

M. HAZEN: Pourquoi ne pas en finir immédiatement?

Le PRESIDENT: Poursuivons alors. Ce ne sera pas long, hâtons nous. Il nous faudra plus de temps pour discuter le contrat des Postes.

M. HOWE: Ajournons la séance jusqu'à demain après-midi à quatre heures.

Le PRESIDENT: Très bien. Quatre heures demain après-midi.

Le Comité s'ajourne à six heures 10 du soir pour se réunir de nouveau le lendemain, 1er novembre, à quatre heures de l'après-midi.







## TEMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 1er novembre 1945.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le **PRESIDENT**: Messieurs, lors de l'ajournement, hier soir, nous venions d'adopter l'article 6. Monsieur Howe, voudriez-vous commencer à l'article 7?

**M. HOWE**: L'article 7 se lit comme suit:

7. L'article quinze de ladite loi, modifié par l'article 2 du chapitre quinze du Statut de 1938 et par l'article précédent de la présente loi, est de nouveau modifié par l'addition du paragraphe suivant:

(4) Le Gouverneur en conseil peut, au besoin, autoriser le Ministre à passer un contrat modifiant le contrat Trans-Canada et renfermant les stipulations que le Gouverneur en conseil peut prescrire.

**M. JACKMAN**: Cela diffère de la présente loi, n'est-ce pas, en ce sens qu'en vertu du régime actuel, le contrat est statutaire: c'est une demande pour que le contrat soit conclu entre Trans-Canada et le Gouverneur en conseil, par l'entremise du Ministre. Le but est de rendre la loi plus souple?

**M. HOWE**: Oui.

**M. JACKMAN**: En outre l'étude de la Loi est enlevée à la juridiction du Parlement pour la transférer au Gouverneur en conseil, sous le régime d'une ordonnance; n'est-ce pas le résultat?

**M. HOWE**: Les taux de transport du courrier sont principalement visés. En vertu du régime actuel, les taux sont rigides. Ils sont réglés automatiquement et non par décision. La présente modification permet au Gouverneur en conseil de négocier avec les Postes les différents taux pour les divers services de courrier.

**M. JACKMAN**: Explicitement, les articles 7 et 9 font mention du contrat des Postes. A mon sens, l'article 7 a trait au contrat général de Trans-Canada dont le Ministre a donné lecture hier.

**M. HOWE**: Oui. C'est le contrat qui établit les taux de transport du courrier.

**M. JACKMAN**: Il établit les taux?

**M. SYMINGTON**: Monsieur Howe, je crois pouvoir répondre à cette question. En vertu de l'article 6, on a le droit de faire des modifications, si on ne le fait pas, ceci s'applique. L'article suivant donne le droit de modifier; c'est-à-dire jusqu'à ce qu'un nouvel arrangement soit conclu, il est décrété formellement que le présent article demeure applicable. Si des changements sont apportés au contrat modifié, un nouvel article n'est pas nécessaire. On a déjà le droit d'en avoir un. De plus, il peut être jugé opportun de rectifier le contrat actuel; en outre de pourvoir à un nouveau contrat, l'article confère le droit d'apporter des modifications à l'ancien. C'est la raison de cet article.

**M. HARRIS**: (*Grey-Bruce*): Il s'agit du contrat des Postes?

**M. SYMINGTON**: Non, Il s'agit du contrat entre l'Etat et Trans-Canada.

**M. JACKMAN**: Monsieur Symington, à mon avis, ce contrat est étrange. Je suppose que c'est coutumier pour les affaires de l'Etat. L'article 15 de la loi de 1937 détermine les termes de l'exploitation des lignes, les horaires, les services, les octrois, les tarifs, le matériel d'aviation, les terrains d'atterrissage et la durée du contrat qui doit être d'au moins dix ans. Tout cela réellement, ne se rapporte pas au contrat des Postes.

**M. SYMINGTON**: Il ne s'agit pas des Postes. C'est ce que j'ai expliqué



au Ministre. Nous ne parlons pas particulièrement du contrat de Postes. Me permettra-t-on de répéter—

M. JACKMAN: Alors nous sommes tous deux d'accord sur ce point.

M. SYMINGTON: Je ne sais pas si nous le sommes. J'ignore si vous me comprenez ou si je vous comprends. Vous avez déjà approuvé une modification à l'article précédent qui décrète que le Gouverneur en conseil peut ordonner, etc.; en d'autres termes qu'il peut conclure un contrat renfermant les conditions que la compagnie désire. Autrement, ces conditions s'appliquent. Fort bien, il peut modifier le contrat actuel ou le remplacer par un nouveau. Le présent article dit tout simplement qu'au lieu de conclure un nouveau contrat, il vaudrait peut-être mieux modifier le présent contrat statutaire, c'est pourquoi il est dit: "peut, au besoin, autoriser le Ministre à passer un contrat modifiant le contrat Trans-Canada et renfermant les stipulations que le gouverneur en conseil peut prescrire."

M. JACKMAN: L'effet du présent article et de celui que vous dites avoir été adopté hier, est de transférer la juridiction, en ce qui concerne le contrat entre Trans-Canada et l'Etat, du Parlement à un arrêté en conseil.

M. SYMINGTON: Comme vous le savez cette question a été discutée et décidée hier.

M. REID: Pourquoi dire alors "le Gouverneur en conseil peut ordonner"—le présent article dit "arrêté en conseil" — "peut, au besoin, autoriser le Ministre à passer un contrat". Quelle est la distinction? Dans l'une il est simplement question d'un arrêté en conseil tandis que l'article actuel dit peut autoriser le Ministre?

M. SYMINGTON: Je suppose qu'il s'agit d'une rédaction du ministère de la Justice.

M. HOWE: Le Gouverneur en conseil ne signe pas les contrats; le Ministre les signe comme représentant de la Couronne. Comme vous le voyez, le Ministre doit avoir l'autorité du Gouverneur en conseil. Il n'y a pas de contrat préparé entre le Gouverneur en conseil comme partie contractante et quelqu'un autre comme partie de seconde part. Vous comprenez.

M. MAYBANK: Il s'agit du Ministre lui-même.

M. HOWE: C'est le Ministre qui agit.

M. MAYBANK: Il n'y a pas d'autre contrat que celui qui a été mentionné; que celui dont vient de parler le Ministre?

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. HOWE: Le contrat Trans-Canada.

M. MAYBANK: Alors il n'y a qu'un seul contrat qui peut-être modifié?

M. HOWE: C'est bien cela.

Le PRESIDENT: Est-ce tout alors, messieurs?

L'article est adopté.

Le PRESIDENT: Passons maintenant à l'article 8.

M. HOWE: L'article 8 se lit comme suit:

8. Est abrogé le paragraphe 2 de l'article 16 de ladite loi et remplacé par le suivant:

(2) Un contrat passé sous le régime du premier paragraphe du présent article doit renfermer les stipulations que le Gouverneur en conseil peut prescrire.

L'explication ministérielle est la suivante:

8. Le paragraphe abrogé se lit comme suit:

16. "(2) Ledit contrat doit stipuler le transport des courriers à un taux ou à des taux qui doivent être fixés, à l'égard de la période initiale d'exploitation, par les termes du contrat, et ensuite comme le prescrit ci-après la présente loi."

Comme je le dis, c'est l'explication que j'ai donnée antérieurement, et qui s'applique à ce paragraphe. Il confère au Conseil le droit de modifier le contrat



des Postes.

M. REID: Est-ce que cela voudrait dire,—je ne fais qu'une hypothèse,—qu'à un certain moment, dans l'avenir, le transport du courrier par Trans-Canada devrait réaliser plus de recettes par suite de pertes subies par le service du transport des passagers; est-ce que cela signifie qu'un ordre direct peut être donné à cet effet? Je ne veux pas dire qu'un tel ordre serait donné, je ne songe qu'à l'avenir et à la possibilité que le service des passagers pourrait subir des pertes. Je ne fais que demander si l'Etat pourrait intervenir et dire, il faut augmenter le taux de transport du courrier car il n'est pas possible de poursuivre l'exploitation à moins d'avoir plus de revenus; il nous est impossible de les obtenir du service des passagers; si nous augmentions le taux du transport des passagers, nous verrions diminuer notre chiffre d'affaires; nous pouvons obtenir ces revenus en augmentant le taux de transport du courrier. Est-ce que cela peut se produire? Vous savez fort bien que lorsqu'il y a augmentation des taux de transport des passagers, à moins qu'il ne s'agisse de gens à l'aise, ceux-ci peuvent utiliser d'autres moyens de transport; par contre, lorsqu'il s'agit du courrier aérien, c'est un service bien établi. Je prévois le jour, en effet, où toutes les lettres ordinaires seront transportées par avion, et ce service ne s'appellera pas aéroposte; il fera partie de la routine des Postes. Je me demandais si par suite de cet article c'est ce qui allait arriver; en supposant qu'il en soit ainsi, il appartient au Comité de s'en occuper.

M. SYMINGTON: Je vais expliquer ce que signifie la modification. Si vous lisez ce qui suit, "le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre des Postes à passer un contrat avec la Corporation pour le transport des dépêches" — c'est-à-dire les Lignes aériennes Trans-Canada — puis vous avez l'article dont on vient de s'occuper et qui décrète que ledit contrat doit stipuler le transport du courrier à un taux ou des taux qui doivent être fixés, à l'égard de la période initiale d'exploitation — le taux fut fixé originairement à 60 cents — par les termes du contrat, et ensuite comme le prescrit ci-après la présente loi. Cela veut dire qu'il y a augmentation ou diminution suivant qu'il y a un déficit ou un surplus. L'article signifie que le Gouverneur en conseil autorisera le ministre des Postes à passer un contrat avec nous; mais au lieu d'être limité comme il l'est maintenant, il sera en termes généraux que le Gouverneur en conseil peut prescrire. Voilà la différence. En d'autres termes, je m'attends à ce qu'on mette fin au régime actuel de contrebalancer les taux de transport du courrier par les profits ou les pertes. La procédure suivie par Trans-Canada sera de négocier avec le ministre des Postes en vue d'un contrat, s'il est possible de s'entendre. S'il n'est pas possible de s'entendre, le Gouverneur en conseil fixera le taux. Telle est la situation.

M. MAYBANK: Originairement le contrat comportait un taux de 60 cents, et d'année en année ce dernier a été changé pour en arriver au taux actuel.

M. SYMINGTON: Cela a pour effet de réduire le taux.

M. MAYBANK: Et cela change la meilleure procédure qui fixe la période de durée du contrat; cette condition n'a pas été jugée satisfaisante.

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. MAYBANK: Ce n'est pas satisfaisant de se trouver lié par un tel contrat. Ce sont les mêmes parties qui sont intéressées; deux ministères du gouvernement et s'il n'y a pas de changement, de nombreuses modifications seront rendues nulles parce que nous serions liés à un régime que nous avons jugé désuet; l'article donne donc aux parties contractantes plus de liberté pour en venir à une entente.

M. REID: Comment faire autrement?

M. SYMINGTON: C'est exact.

M. HOWE: Je peux vous fournir un cas concret. Les provinces Maritimes insistent beaucoup pour qu'on améliore le service. Les Lignes aériennes Trans-Canada ont pris les dispositions voulues en vue d'avoir le matériel nécessaire



pour fournir un quatrième service entre Halifax et Montréal. Nous n'avons pas besoin d'un quatrième service, dit le ministère des Postes, trois nous suffisent. Néanmoins Trans-Canada était disposé à exploiter un quatrième service sans transport de courrier.

M. SYMINGTON: Désireux.

M. HOWE: Oui, désireux d'effectuer un quatrième voyage sans transport de courrier; cependant sous le régime de la Loi actuelle, il lui a été impossible de se rendre à cette demande par suite de l'entente entre le ministère des Transports et le ministère des Postes, c'est-à-dire que l'approbation du ministre des Postes est nécessaire avant de pouvoir effectuer ce quatrième voyage. Il n'y a pas de raison pour que le public soit privé du service surtout lorsque Trans-Canada est en mesure de le fournir; notre ministère était disposé. Néanmoins, sous le régime de la présente Loi, il n'est pas possible de se rendre à cette demande.

M. MAYBANK: Le ministère des Postes aurait été appelé à payer pour les milles parcourus, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: En effet.

M. HOWE: Il fallait que leur ministère y consente.

M. MAYBANK: Mais si le contrat des Postes stipule qu'il lui faut payer chaque fois qu'il se fait un transport de courrier, il décidera si le public doit avoir le service aérien, oui ou non.

M. HOWE: Il n'envisage la situation que du point de vue du courrier. Seul le transport du courrier l'intéresse et les intérêts du public voyageur lui importent peu; sous ce rapport il dit, ce n'est pas le public voyageur qui nous intéresse mais le transport du courrier.

M. McCLURE: Quel serait l'effet sur le contrat du transport du courrier entre Moncton, Charlottetown, Summerside et îles de la Madeleine, contrat passé entre la Maritime Central Airways et le ministre des Postes?

M. HOWE: Ces contrats ne sont pas changés, car ceci ne s'applique qu'à Trans-Canada. Cela aurait pour effet de placer Trans-Canada, à l'égard du ministère des Postes, dans la même position où se trouve actuellement la Maritime Central Airways. En ce qui concerne le taux de transport du courrier, la Maritime Central Airways peut transiger directement avec le ministère des Postes, et établir les termes, tandis que nous sommes liés par statut à une certaine procédure. Le bill ne vise pas la Maritime Central Airways ou toute autre compagnie d'aviation; il ne vise que Trans-Canada.

M. McCLURE: Cela n'aura aucun effet sur la Maritime Central Airways au sujet d'un projet de route qu'elle étudie actuellement?

M. HOWE: Pas du tout.

M. REID: Monsieur Symington, le contrat actuel n'a pas occasionné de perte en ce qui concerne le transport du courrier?

M. SYMINGTON: Lors de l'étude du rapport, je crois avoir dit que c'était un excellent contrat pour les deux parties tant que la Corporation en était dans ses premières années; mais à mesure que l'intérêt des passagers grandit et que le public réclame l'expansion du service, la situation change et la protection dont nous avons besoin diminue. Cette situation sera bientôt intenable, tant pour les Postes que pour nous; car nous ne pouvons pas exploiter un service si le ministère des Postes s'y refuse. Comme je l'ai dit, originairement c'était un excellent contrat pour les deux parties, mais le moment est venu d'effectuer un changement. Aujourd'hui, il faut six voyages trans-continentaux pour répondre aux besoins du public voyageur. Les Postes disent que deux voyages sont suffisants. Le ministère des Postes dit que ce contrat sera la cause de sa ruine si nous faisons ces voyages. Il en résulte qu'aujourd'hui nous sommes coincés; les résultats sont loin d'être satisfaisants.

M. HOWE: Une lettre par avion est affranchie de 7 cents. Le détail est le suivant: impôt, 1 cent; le tarif des objets de la première classe est de



3 cents, que les Postes seraient très satisfaites d'encaisser pour expédier cette lettre par chemin de fer, et en effectuer la distribution; transport aérien, 3 cents. Nous ne recevons actuellement que ces derniers 3 cents. De fait, nous recevons moins de 3 cents. Nous n'en demandons pas davantage. Nous sommes satisfaits de ce maximum de 3 cents dont nous avons besoin pour l'exploitation du service. Mais en vertu du présent contrat c'est plus compliqué, car un très grand nombre de lignes deviennent des lignes de passagers qui n'intéressent pas les Postes. En d'autres termes, si nous avions la liberté d'agir, il n'en coûterait pas plus cher aux Postes qu'actuellement, et cela nous permettrait de servir le public et de nous occuper des affaires de la Corporation.

DES VOIX: Adopté.

Le PRESIDENT: Est-ce clair?

M. JACKMAN: Allons-nous étudier après le contrat des Postes et nous occuper dès maintenant des questions relatives au contrat des Postes?

M. HOWE: Si vous le désirez, nous pourrions le discuter après. Nous pourrions peut-être discuter le contrat.

M. JACKMAN: Il ne reste plus grand'chose à discuter je crois. Entendrons-nous un représentant du ministère des Postes? M. Herring est-il présent?

M. HOWE: Il n'est pas ici dans le moment.

M. JACKMAN: Je pourrais peut-être poser la question suivante. Je veux être bien renseigné. S'il n'avait pas existé de contrat pour le transport du courrier avec Trans-Canada ou toute autre compagnie, il n'y a pas de doute qu'aucun service aérien n'aurait pu être organisé sur une base commerciale. Vous en convenez tous, je pense. Dans les débuts, le ministère des Postes a joué plus ou moins le rôle de père nourricier à l'égard de Trans-Canada, au moyen d'un contrat accordant un taux raisonnable à Trans-Canada. Non seulement le contrat comportait le taux gradué ascendant et descendant suivant les recettes, mais le paragraphe 3, article 17 de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada décrivait que les taux versés par les Postes à Trans-Canada ne devaient pas être inférieurs aux taux payables pour le transport identique du courrier d'un littoral à l'autre dans l'Amérique du Nord. J'en conclus donc—

M. HOWE: Je ne crois pas que cette clause ait été insérée. Elle avait trait aux passagers et aux marchandises. Se rapportait-elle également au courrier?

M. JACKMAN: Oui, je le crois.

M. HOWE: Etes-vous certain?

M. JACKMAN: Je pourrai le vérifier.

QUELQUES VOIX: Non.

M. JACKMAN: Non, cela n'a pas trait aux Postes.

M. HOWE: Non; simplement aux passagers et aux messageries, je crois.

M. MUTCH: Adopté.

M. JACKMAN: Quoi qu'il en soit, le contrat des Postes était nécessaire et favorisait plutôt Trans-Canada dans les débuts. Tout ce que je désire avoir c'est l'assurance que les fonctionnaires des Postes acceptent que le contrat qui comporte des conditions plutôt hors de l'ordinaire, soit abrogé et remplacé par un nouveau contrat, probablement peu amical; ou d'autre part qu'on me dise si, oui ou non, les Postes sont d'avis, étant donné ce qu'elles ont fait pour Trans-Canada, qu'elles devraient maintenant avoir leur part de la crème, pour ainsi dire, dans le but d'augmenter leur revenu.

M. SYMINGTON: Les Postes ont pris toute la crème. Nous n'avons rien eu. Voilà où est la difficulté.

M. HOWE: Le ministère des Postes prend la crème. Je puis dire cependant que le ministre des Postes s'est associé à moi pour recommander le présent bill au Gouverneur général en conseil.

M. MAYBANK: La suggestion ne se résume-t-elle pas à ceci: nous voudrions que les fonctionnaires des Postes nous disent si oui ou non il existe



des différends entre les ministères et nous renseigner.

M. SYMINGTON: Voici tout ce que je peux dire. M. Herring n'est pas ici. J'ai discuté cette question — j'ai même eu plusieurs entrevues — à cause des difficultés que nous éprouvions, et voici ce que les représentants des Postes ont déclaré: "Débarrassons-nous du contrat actuel. Nous n'en voulons pas. Les fréquences de vos services ne nous conviennent pas. Nous ne voulons pas payer non plus sur une base d'avion-mille".

M. JACKMAN: Sur quelle base le ministère des Postes consent-il à payer?

M. SYMINGTON: Sur la base de tonne-mille.

M. MAYBANK: Vous vous seriez trouvés dans la même position que le Pacifique Canadien?

M. SYMINGTON: Non, toutes les autres compagnies sont sur la base d'avion-mille.

M. MAYBANK: Sont-elles toutes sur cette base?

M. SYMINGTON: Oui, sur la base avion-mille. Je ne crois pas faire erreur.

M. MAYBANK: En ce qui concerne les compagnies privés, je croyais que les taux étaient basés sur le poids.

M. SYMINGTON: Pour les territoires où les autres modes de transport, le chemin de fer par exemple, n'ont pas accès les taux sont établis sur cette base, qu'il s'agisse de courrier ou d'autres objets. Tout est transporté au même taux.

M. MAYBANK: Oh! oui.

M. REID: Si, à l'avenir, un nouveau contrat est conclu entre le ministère des Postes et Trans-Canada, je suppose qu'il faudra conclure une entente semblable avec les compagnies auxiliaires. Est-ce que cela voudra dire que les compagnies auxiliaires seront d'accord avec vous pour le transport du courrier? En supposant que vous transportiez le courrier à Vancouver et que les lignes auxiliaires effectuent le transport aux divers endroits à l'intérieur, est-ce que l'entente pour ce dernier transport devrait être conclue entre Trans-Canada et les lignes auxiliaires?

M. SYMINGTON: Non, mais entre les lignes auxiliaires et la Poste?

M. REID: Vraiment?

M. SYMINGTON: Oui. Nous n'avons rien à y voir. C'est ainsi que cela se fait.

M. REID: Je voulais simplement me renseigner.

M. SYMINGTON: Si quelqu'un désire avoir l'assurance de la Poste sous ce rapport, c'est ce qu'elle demande beaucoup plus que nous.

M. JACKMAN: Je me rends compte que plusieurs stipulations du contrat ne conviennent ni à l'un ni à l'autre.

M. SYMINGTON: Je pourrais même ajouter qu'il est très, très difficile d'en venir à une entente avec le ministère des Postes. Nous ne pouvons pas nous entendre et il en sera ainsi tant que le Conseil n'aura pas réglé le différend qui existe entre les deux ministères.

M. JACKMAN: J'ai confiance que M. Howe saura conclure un accord satisfaisant.

M. HOWE: Je puis dire ceci à cet égard. Les Postes retirent plus d'argent de Trans-Canada que la Corporation elle-même n'en retire, en ce qui concerne le transport du courrier.

M. SYMINGTON: Vous me permettrez, monsieur Jackman, de mettre en doute l'expression "favorisait" que vous avez employée. J'ai pris le soin d'étudier les débuts des services aériens aux Etats-Unis et je les ai comparés à ceux du Canada; si vous croyez que le contrat nous favorisait, vous devriez prendre connaissance des contrats des Etats-Unis. Nous n'avons jamais touché le dixième de ce que les services aériens ont reçu aux Etats-Unis pour le transport du courrier. Le contrat ne nous a jamais favorisés. Ne faites pas



erreur sur ce point. Les termes du contrat étaient durs. Notre seul avantage était que nous ne pouvions pas perdre. Nous ne pouvions pas réaliser de bénéfice mais d'un autre côté nous ne pouvions pas perdre. Cependant, si ce contrat n'avait pas été conclu, nous aurions pu gagner davantage. Il ne nous favorisait pas. Détrônez vous.

M. HARRIS: J'allais dire que je m'attendais à ce que vous fassiez mieux qu'aux Etats-Unis. Je n'en conviens pas. Dans les circonstances, nous sommes en mesure de mieux faire qu'eux.

Le PRESIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Tous d'accord?

QUELQUES VOIX: Oui.

(L'article est adopté.)

Le PRESIDENT: Passons alors à l'article 9.

M. HOWE: Il se lit comme suit:

Est de plus modifié l'article seize de ladite loi et par l'addition du paragraphe suivant:

(4) Le Gouverneur en conseil peut, au besoin, autoriser le ministre des Postes à passer un contrat modifiant un contrat conclu sous le régime du premier paragraphe du présent article et renfermant les stipulations que le Gouverneur en conseil peut prescrire.

Le présent article autorise le ministre des Postes à passer un contrat.

M. JACKMAN: Pourquoi ne pas passer un contrat renfermant des principes qui pourraient s'appliquer cinq ou dix ans à l'avance et le faire autoriser par le Parlement?

M. SYMINGTON: Ce principe se trouve exactement dans le contrat. Le seul principe possible est le suivant: allons-nous accepter les choses comme elles sont, ou allons-nous négocier en adversaires? Les Postes décident maintenant de négocier en adversaires. C'est le seul principe à mon avis.

M. HOWE: Il n'y a qu'un autre pays où ce principe existe, et ce principe n'est pas si mauvais. En Australie, la surtaxe de 3 cents pour le courrier aérien existe également et elle est versée à l'Etat pour venir en aide à l'exploitation de la poste aérienne. Si nous pouvions faire de même au Canada nous en serions fort heureux.

M. JACKMAN: Une surtaxe de 3 cents existe en Australie et elle est versée à l'Etat?

M. SYMINGTON: Elle est versée au ministère de l'Air.

M. HOWE: Pour l'expansion de la poste aérienne.

M. JACKMAN: Où va le reste?

M. SYMINGTON: Au ministère des Postes.

M. HOWE: Oui, au ministère des Postes.

QUELQUES VOIX: Adopté.

M. REID: Je n'ai peut-être pas les modifications à la loi. Le paragraphe I reste-t-il dans la loi?

M. SYMINGTON: Oui. Il se lit comme suit:

Le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre des Postes à conclure un contrat avec la Corporation pour le transport du courrier au moyen des Lignes Trans-Canada.

Voici comment se lit la modification:

Le Gouverneur général peut, au besoin, autoriser le ministre des Postes à passer un contrat modifiant un contrat conclu sous le régime du premier paragraphe du présent article et renfermant les stipulations que le Gouverneur en conseil peut prescrire.

M. JACKMAN: Une fois que vous vous êtes entendus sur le taux par tonne-mille pour le courrier, pourquoi ne pas dresser un contrat et le faire incorporer dans la Loi par le Parlement et en rester là? Pour sûr, cela serait juste pour les cinq ou dix prochaines années?

M. HOWE: Cela pourrait être peu équitable pour le ministère des Postes



et peu équitable pour Trans-Canada. Si nous avons passé, il y a quatre ans, un contrat avec le ministère des Postes, Trans-Canada nagerait aujourd'hui dans l'opulence.

M. JACKMAN: N'est-ce pas ce que vous voulez?

M. HOWE: Non.

M. SYMINGTON: Je peux dire que nous avons et que le ministère des Postes est en mesure de se défendre dans les négociations et nous aussi j'espère, et si nous sommes trop intransigeants l'un à l'égard de l'autre, le Gouverneur en conseil ou l'Etat peut régler la question entre deux ministères. Les bénéfices réalisés par Trans-Canada vont à l'Etat, que ce soit au ministère des Postes ou au Fonds du revenu consolidé. Certainement nous ne devrions pas être empêchés d'exploiter notre service comme il doit l'être, par suite de différends entre deux ministères de l'Etat. L'Etat devrait trancher la question. Il n'y a pas de nécessité qu'il y ait du favoritisme. Nous devrions avoir le droit, tout comme une entreprise privée, de négocier avec le ministère des Postes. S'il nous est impossible d'en venir à une entente, que l'Etat règle la question. Quoi qu'il en soit, c'est l'Etat qui retire les bénéfices. Qu'est-ce qu'il y a de mal à cela?

M. JACKMAN: Monsieur Symington, il en résulte cependant la difficulté suivante. Dans un sens, tout est versé à la même caisse; mais néanmoins le public est très intéressé à savoir si le ministère des Postes fonctionne en payant tous ses frais et aussi Trans-Canada. Pour les Postes, il existe la difficulté qu'elles effectuent le transport de tout le courrier en franchise à partir d'ici et qu'elles rendent d'autres services pour lesquels elles ne sont pas rémunérées. Il est bien difficile de savoir quelle est réellement la situation financière du ministère des Postes, sous le rapport du compte d'exploitation, à la fin de l'exercice; c'est pourquoi, si possible, nous devrions garder tout cela soigneusement séparé. En fin de compte tout revient au même point, parce que c'est le contribuable qui paye; mais si l'on mêle les comptes, il n'est plus possible de juger l'efficacité d'exploitation ou le bien fondé de l'un ou de l'autre ministère.

M. SYMINGTON: Je vous ferai remarquer que cela ne regarde en rien Trans-Canada. Voici ce que je veux dire; si on s'attend à ce qu'une ligne soit exploitée sur une base d'affaires, nous devrions pouvoir l'exploiter sur une base d'affaires et ne pas être handicapés par des différends entre deux ministères. S'il survient des différends entre deux ministères, ils devraient être réglés par l'Etat qui possède l'autorité. M. Herring est maintenant arrivé. Demandez lui si le ministère des Postes est disposé à négocier avec nous, et s'il est impossible de nous entendre, à s'en remettre à l'Etat, ou s'il préfère conserver le présent contrat. Il vient d'arriver. Demandez lui. Les Postes m'ont certainement dit que c'est ce qu'elles désiraient. Je ne vois pas pourquoi, étant donné que nous exploitons un service aérien, nous serions handicapés par des différends entre deux ministères de l'Etat.

M. JACKMAN: Cela était dans l'ancienne loi et maintenant vous demandez une modification.

M. SYMINGTON: Cela se trouvait dans l'ancienne loi parce que nous établissions un nouveau service et l'Etat a jugé sage de prendre cette disposition à l'égard de ce nouveau service afin que, quoi qu'il arrive, il ne fasse pas faillite. Il n'y en a pas eu. Nous avons progressé. Le ministère des Postes dit: "Vous avez maintenant un service pour le public qui est profitable pour la Corporation. Vous voulez établir des fréquences qui, en ce qui concerne le service postal, ne nous sont d'aucune utilité. En conséquence, le contrat actuel ne vaut rien pour nous". Je suis d'accord avec le ministère. Voilà la situation.

QUELQUES VOIX: Adopté.

M. JACKMAN: Monsieur Herring, M. Symington a suggéré que nous vous interrogiions sur la manière de voir du ministère des Postes en ce qui concerne l'ancien contrat, son abrogation et son remplacement par un nouveau.



Je comprends que l'ancien contrat comporte des stipulations sur la fréquence des envolées qui ne conviennent plus au ministère des Postes et qui entraîneraient des dépenses additionnelles pour vous en dépit du fait que le contrat est révisé à la fin de l'année ou pour l'année suivante. Quel est l'avis du ministère au sujet du projet de changement? J'ai laissé entendre il y a quelques instants que le ministère des Postes avait favorisé Trans-Canada, en se portant garant de toute perte. Suivant M. Symington, "favorisé" n'est pas le terme exact, mais qu'on devrait plutôt dire que le ministère s'était montré "un associé très exigeant."

M. SYMINGTON: Ce n'est pas ce que j'ai dit du tout. J'ai dit que je m'opposais à ce que vous employiez le mot "favoriser". Je n'ai rien dit au sujet du ministère des Postes.

M. HOWE: Pourquoi ne pas poser votre question sans mettre des idées dans la tête du témoin. Vous avez posé votre question. Écoutons la réponse maintenant.

M. HERRING: En ce qui concerne le transport du courrier, il y a un point de saturation. Je vais expliquer ma pensée au moyen des envolées transcontinentales. Supposons qu'il y ait deux, trois ou quatre voyages par jour. Ces voyages peuvent être répartis pour que nous puissions en profiter pleinement. Un cinquième voyage serait pour ainsi dire la cinquième roue de la charette. Lorsqu'on insiste pour relier le transport des passagers à celui du courrier, du point de vue du public voyageur, un cinquième voyage peut être entièrement justifiable, mais d'aucune utilité pour nous; et suivant les stipulations du présent contrat nous serions appelés à payer sur une base de tant par mille. Voilà la situation.

M. HAZEN: Qu'arriverait-il?

M. HERRING: En vertu du présent contrat nous serions appelés à payer sur une base de tant par mille.

M. SYMINGTON: Voici la question: tenez-vous à ce que le contrat soit modifié?

M. HERRING: Nous y tenons beaucoup.

M. REID: J'ai une question à poser. Est-ce que le paragraphe deux de l'article 17 où il est dit: "Si pendant l'année précédente . . .", demeure?

M. SYMINGTON: Cela disparaît.

M. HOWE: Cela disparaît. Passons alors à l'article 10:

Est en outre modifiée ladite loi par l'addition des articles suivants:

20. Le Gouverneur en conseil peut, à la requête de la Corporation, déclarer qu'un nombre quelconque de personnes mentionnées dans la requête, d'au plus sept, composent un corps constitué et, après une telle déclaration, lesdites personnes deviennent un corps constitué et politique.

M. REID: Il s'agit de nouveaux articles?

M. HOWE: Oui. C'est pour pourvoir à la création de filiales en vue de l'exploitation de routes océaniques.

M. HAZEN: Océaniques et transcontinentales? Est-ce que cela comprend les Etats-Unis?

M. HOWE: Non. Les routes aux Etats-Unis sont considérées comme services au Canada.

M. HAZEN: Elles relèvent toutes de Trans-Canada.

M. HOWE: Oui.

M. REID: Pourquoi dites-vous "d'au plus sept"?

M. HOWE: Parce que le conseil d'administration de Trans-Canada est de sept. Je suppose qu'on ne désire pas avoir un conseil plus nombreux.

M. HAZEN: Pourquoi l'article ne dit-il pas "en vue de l'établissement de routes internationales?" Pourquoi est-il si général?

M. HOWE: Pourquoi nous limiter? Tout aussi bien le rendre large. Si vous faites une loi, il vaut tout aussi bien qu'elle embrasse le plus possible.



M. JACKMAN: Est-ce que l'article va s'en tenir exclusivement aux compagnies extérieures?

M. HOWE: Oui.

M. HAZEN: Suivant la lettre de l'article, il n'en sera pas ainsi. Si c'est votre intention de viser simplement les compagnies extérieures, l'article devrait en faire mention.

M. SYMINGTON: Amon avis, cette question a été discutée l'autre jour. Puis-je vous rappeler que si nous en formions une pour une compagnie domestique, elle ne pourrait rien faire, car seul Trans-Canada — et non pas Trans-Canada outre-mer, ni une filiale, ni aucune autre compagnie — mais bien seul Trans-Canada peut exploiter un service au Canada. Ainsi si nous formions une corporation, elle ne pourrait rien faire. Sous le régime de la présente Loi, seul Trans-Canada peut exploiter un service.

M. JACKMAN: Sur les routes principales.

M. HOWE: Ou n'importe où ailleurs.

M. SYMINGTON: Partout où le Gouverneur en conseil nous ordonne de le faire.

M. BEAUDOIN: Ces explications n'ont-elles pas été données hier, lors de l'étude du paragraphe (f) de l'article 3?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, je ne tiens pas à répéter les mêmes choses, mais d'autres lignes peuvent être exploitées au Canada?

M. SYMINGTON: D'autres lignes peuvent être exploitées, mais non des compagnies constituées en corporation par Trans-Canada. Elles pourraient en prendre le pouvoir mais elles n'y seraient pas autorisées car Trans-Canada est régi par la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exploitation des routes que le Gouverneur en conseil décide comme devant être exploitées par la Corporation.

M. JACKMAN: Mais il peut exister d'autres compagnies comme il en existe à l'heure actuelle.

M. SYMINGTON: Mais Trans-Canada ne pourrait pas les exploiter à moins que le Gouverneur en conseil ne donne ordre de les exploiter sous le régime de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada. Même s'il en était ainsi, Trans-Canada n'aurait pas plus de pouvoir, que cela soit fait par la compagnie originale ou par une filiale

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Maintenant l'article 21.

M. HOWE: —

Lorsque le Gouverneur en conseil déclare que des personnes deviennent un corps constitué sous le régime de l'article vingt de la loi, il doit, en même temps, nommer la corporation et fixer son capital autorisé et la valeur nominale des actions.

M. REID: Cela a trait à d'autres corporations. S'agit-il de quelque chose de nouveau ou bien de cas semblables à ceux où le Gouverneur en conseil peut fixer la valeur nominale des actions. Est-ce quelque chose de nouveau?

M. SYMINGTON: C'est quelque chose de semblable.

M. HOWE: Les seuls fonds que ces compagnies filiales peuvent recevoir sont les sommes qui leur sont avancées par les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Et fixer des diverses capitalisations; cela n'a acun rapport avec les \$25 millions?

M. SYMINGTON: Pas du tout. Cette somme représente la capitalisation de Trans-Canada. Nous demandons une charte tout comme le fait une compagnie privée et il est décidé que le capital de la compagnie sera divisé en tant d'actions de telle et telle valeur. C'est le Gouverneur en conseil qui décide.

M. JACKMAN: Ainsi le capital-actions, peut être fixé à \$100 millions



si on le désire?

M. SYMINGTON: Nous n'aurions pas \$100 millions à placer car nous ne pouvons placer que notre propre capital qui est limité — à \$25 millions.

M. JACKMAN: Pour faire suite, puis-je répéter ce que je crois avoir dit hier, savoir qu'aucune portion de cette somme de \$25 millions ne peut être dépensée pour le compte du capital ou le compte d'exploitation sans qu'on s'adresse d'abord au Comité, suivant la procédure actuelle, pour obtenir l'autorisation du Parlement?

M. SYMINGTON: Je ne le sais pas. Selon moi, l'Etat ne peut pas faire des avances à Trans-Canada sans l'autorisation du Parlement. Voilà tout. C'est ce qui est fait actuellement à l'égard du réseau ferroviaire. Le chemin de fer présente le budget des sommes dont il a besoin et ce budget est approuvé par le Parlement.

M. JACKMAN: Le Parlement l'examine du moins.

M. SYMINGTON: C'est la procédure actuelle, certainement.

Le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Article 22.

M. HOWE:—

22. Les personnes mentionnées dans une déclaration prévue à l'article vingt de la présente loi sont les administrateurs provisoires de la Corporation.

Le PRESIDENT: Est-ce que cela vous va?

Adopté.

Article 23.

M. HOWE:

23. Le siège social de la Corporation est établi dans la ville que les administrateurs peuvent choisir.

Le PRESIDENT: Pas de questions?

Adopté.

Article 24.

M. HOWE:

24. Les actions de toute compagnie constituée aux termes de l'article vingt de la présente loi doivent être offertes en souscription aux Lignes aériennes Trans-Canada, à leur valeur nominale.

M. JACKMAN: Est-ce que cela veut dire exclusivement? Evidemment elles ne seront pas offertes à d'autres.

M. HOWE: Si nous le désirons, nous avons la permission d'en offrir au public jusqu'à concurrence de 49 p. 100.

M. SYMINGTON: Je ne crois pas. Trans-Canada a obtenu la permission de vendre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, jusqu'à concurrence de 49 p. 100. Seul Trans-Canada peut souscrire.

Le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Article 25.

M. HOWE:

25 (1) Le Gouverneur en conseil peut autoriser le Ministre à passer un contrat avec toute corporation constituée sous le régime de l'article vingt de la présente loi, pour l'organisation, l'exploitation et l'entretien des services aériens que le Gouverneur en conseil désigne à l'occasion.

M. HAZEN: A-t-on songé à faire passer ces contrats entre Trans-Canada et les corporations qui doivent être constituées, plutôt qu'entre le Ministre et la nouvelle corporation?

M. SYMINGTON: De nouveau je dois répondre que nous tenions naturellement à ce que l'exploitation des services au Canada soit entièrement séparée, en ce qui concerne l'administration financière, de la corporation internationale,



conformément à la recommandation de l'association internationale. C'est sur cette base que les rapports doivent être envoyés à l'association internationale. Du point de vue exploitation, en ma qualité de président de Trans-Canada, je recommande fortement de ne pas fusionner les comptes quels qu'ils soient. Chaque exploitation doit être administrée séparément afin de pouvoir nous rendre compte de ses opérations. Il peut être jugé bon, par exemple, de n'avoir qu'une seule corporation internationale. Cela ne serait pas cependant mon point de vue actuellement. Il y aura probablement une corporation distincte pour chacun des longs trajets, une pour l'Atlantique-nord, une autre pour l'Atlantique-sud, une autre enfin pour le Pacifique. A mon sens, elles devraient être administrées séparément.

M. SHAW: N'avez-vous pas dit hier, monsieur Symington, que l'autorité internationale a insisté pour qu'il en soit ainsi?

M. SYMINGTON: Elle n'est pas allée jusqu'au point d'insister, mais elle a exigé que les comptes soient tenus séparément et que les rapports de la section internationale, par opposition aux services domestiques, lui soient envoyés. C'est chose beaucoup plus facile à faire s'il existe une corporation distincte.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, vous avez dit qu'à votre sens, à l'heure actuelle, il ne devrait pas y avoir une seule corporation internationale si plusieurs services internationaux sont exploités. Pourriez-vous me dire ce qu'avaient en vue ceux qui ont préparé le projet de loi lorsqu'ils ont mentionné sept corporations?

M. SYMINGTON: Il s'agit de sept directeurs.

Le PRESIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

Adopté.

Paragraphe (2) de l'article 25.

M. HOWE:

25(2) Un contrat passé sous le régime du premier paragraphe du présent article doit renfermer les stipulations que le Gouverneur en conseil peut prescrire, y compris les conditions pour le paiement d'une subvention à la corporation, laquelle subvention est payable à même les deniers votés à cette fin par le parlement.

Dans les débuts, il peut être nécessaire de subventionner la corporation internationale.

M. JACKMAN: Même si 49 pour cent des actions appartiennent à quelqu'un d'autre que le Dominion du Canada?

M. HOWE: Il peut arriver qu'il soit nécessaire de la subventionner. M. Symington a parlé de l'exploitation transpacifique. Dans les débuts, cette exploitation devra être subventionnée. Quoi qu'il en soit, le paragraphe permet d'accorder une subvention. Cette dernière cependant ne peut être accordée que si le Parlement vote les deniers nécessaires.

M. JACKMAN: Le Gouverneur en conseil le pourrait-il?

M. HOWE: Non, le Parlement.

Le PRESIDENT: Cela se trouve à la dernière ligne.

M. JACKMAN: Je crois que le Gouverneur en conseil le pourrait.

M. SYMINGTON: Non, "laquelle subvention est payable à même les deniers votés à cette fin par le Parlement."

Le PRESIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Paragraphe (3) de l'article 25.

M. HOWE:

25(3) Le Gouverneur en conseil peut, au besoin, autoriser le ministre à passer un contrat modifiant un contrat conclu aux termes du premier paragraphe du présent article et renfermant les stipulations que le Gouverneur en conseil peut prescrire.



Le PRESIDENT: C'est satisfaisant?

Adopté.

Article 26.

M. HOWE:

26(1) Le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre des Postes à passer, pour le transport du courrier, un contrat avec toute corporation constituée sous le régime de l'article vingt de la présente loi.

Le PRESIDENT: Pas de questions?

Adopté.

Article 26, paragraphe (2).

M. HOWE:

26(2) Le Gouverneur en conseil peut, au besoin, autoriser le ministre des Postes à passer un contrat modifiant un contrat conclu sous le régime du premier paragraphe du présent article et renfermant les stipulations que le Gouverneur en conseil peut prescrire.

Le PRESIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

Adopté.

Article 27.

M. HOWE:

27. Toutes les dispositions de la présente loi se rapportant aux Lignes aériennes Trans-Canada, sauf les articles trois, quatre, cinq, sept, douze, quinze et seize, s'appliquent *mutatis mutandis* à toute corporation constituée sous le régime de l'article vingt de la présente loi.

M. HARKNESS: Que renferment ces articles?

M. SYMINGTON: Je vais vous les lire. Il s'agit de ceux qui n'ont pas trait à la question. L'article 3 se trouve sous l'entête "constitution de la corporation." Il s'agit du Trans-Canada original.

3. Les personnes suivantes, savoir: Valentine Irving Smart, Robert Knowlton Smith, Charles Peter Edwards, Edward Burton Jost et Malcolm MacLennan, tous de la cité d'Ottawa, ainsi que les personnes qui deviennent actionnaires de la Corporation sont par la présente loi constituées sous le nom de "Lignes aériennes Trans-Canada".

En un mot, cet article ne s'applique pas aux autres corporations.

4. Les personnes nommées à l'article précédent sont les administrateurs provisoires de la Corporation.

5. Le siège de la Corporation est dans le cité d'Ottawa ou dans toute autre cité que les administrateurs peuvent choisir.

Nous avons déjà fait savoir où devait se trouver le siège de la Corporation. Quels sont les autres articles?

Le PRESIDENT: Sept.

M. SYMINGTON:

7.(1) Le capital autorisé de la Corporation est de cinq millions de dollars et réparti en actions de cent dollars chacune, représentées par des certificats d'actions.

Evidemment cela ne s'applique pas aux autres corporations, mais uniquement à Trans-Canada.

Le PRESIDENT: Douze.

12.(1) Sous réserve des dispositions de la présente loi, la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada peut, émettre des billets, obligations, bons et autres valeurs (ci-après désignés au présent article comme "valeurs") d'une somme n'excédant pas cinq millions de dollars pour acquérir le capital social de la Corporation, et le Gouverneur en conseil peut autoriser la garantie du principal et de l'intérêt desdites valeurs au nom de Sa Majesté.

Ceci ne s'applique pas ici car la seule manière dont le gouvernement peut avancer les fonds, ou le Canadien National si l'association continue, est en les plaçant dans la Corporation-mère et non dans la filiale; ainsi l'article ne



s'applique pas.

Le PRESIDENT: L'article quinze est le suivant.

M. SYMINGTON: Cet article 15 se rapporte au contrat passé entre le Gouverneur en conseil et les Lignes aériennes Trans-Canada. L'article ne s'y applique pas bien entendu, car vous y avez pourvu dans ceux que vous venez d'adopter pour les contrats directs avec ces autres corporations.

Le PRESIDENT: Seize.

M. SYMINGTON: Il s'agit du contrat des Postes avec Trans-Canada. Vous venez d'autoriser le ministère des Postes à passer des contrats avec ces autres compagnies.

Le PRESIDENT: L'article 27 sera-t-il adopté?

Adopté.

Le PRESIDENT: Passons maintenant à la clause 11.

M. HOWE:

Clause 11. Le Gouverneur en conseil peut, par proclamation, abroger l'article dix-sept de ladite Loi.

17.(1) Au mois de janvier de l'an mil neuf cent quarante et de toute autre année subséquente, pendant la durée du contrat Trans-Canada, le Gouverneur en conseil, sur la recommandation conjointe du Ministre et du ministre des Postes, doit, comme il est prescrit cidessous, fixer le taux ou les taux pour l'année courante.

(2) Si, pendant l'année précédente, la Corporation a subi un déficit, le taux ou les taux pour l'année courante doivent être fixés de manière à produire une augmentation, dans la somme totale à verser à compte desdits taux, égale au déficit de l'année précédente.

(3) Si, pendant l'année précédente, la Corporation a accusé un excédent, le taux ou les taux pour l'année courante doivent être fixés de manière à produire une diminution, dans la somme totale à verser à compte desdits taux, égale à la moitié du montant de l'excédent gagné pendant l'année précédente; toutefois, les taux ainsi fixés ne doivent pas être inférieurs aux taux payables pour le transport identique des courriers d'un littoral à l'autre dans l'Amérique du Nord.

(4) Le taux ou les taux ainsi fixés s'appliquent dès le premier jour de l'année courante.

(5) Dans la fixation des taux comme il est prescrit ci-dessus, il doit être supposé que le revenu brut de la Corporation et les frais d'exploitation pour l'année courante seront les mêmes que pour l'année précédente, sauf que le revenu brut sera augmenté ou réduit par tout changement de taux.

M. JACKMAN: Il s'agit de celui qui ne devrait pas être réduit?

M. HOWE: C'est le contrat des Postes. Nous pouvons abroger le présent contrat.

M. JACKMAN: J'ai mentionné antérieurement que, sous le régime du contrat original des Postes bien qu'il y ait une échelle graduée, elle ne s'appliquait pas au contrat des Postes. Apparemment, elle ne s'applique pas au présent contrat. La clause 3 mentionne que les taux ne doivent pas être inférieurs aux taux payables pour le transport analogue des courriers d'un littoral à l'autre dans l'Amérique du Nord.

M. HOWE: C'est le minimum. Nous avons supposé d'avance que l'efficacité du service serait telle que l'application automatique les abaisserait au-dessous du niveau du taux le plus bas aux Etats-Unis. En admettant qu'il en soit ainsi, il existe un minimum au-dessous duquel nous ne pouvons pas aller.

M. SYMINGTON: Lors de la signature du contrat, les taux américains étaient assez élevés. C'était avant que le président Roosevelt enlève le contrat en question à quelques compagnies pour le confier aux autorités militaires, et il



est survenu un certain nombre d'accidents mortels.

M. JACKMAN: Le contrat cependant stipule que le taux ne peut pas être réduit.

M. SYMINGTON: Ceci s'est produit juste avant la signature du contrat alors que les taux étaient bas. Ils ont augmenté depuis.

M. HOWE: Je crois que c'est la fin.

Le PRESIDENT: Est-ce que cela convient au Comité?

M. JACKMAN: Puis-je poser une question se rapportant à ce sujet? Le fait de se dispenser de la clause 16 sous le régime de l'article 27 de la présente Loi, nous donne le droit maintenant de fixer le taux des autres conditions énumérées à l'ancienne clause 15 sous le rapport des nouvelles corporations qu'on se propose de constituer.

M. SYMINGTON: Le Gouverneur en conseil le peut, sauf s'il s'agit d'une subvention. Alors le Parlement doit y pourvoir. Les deniers doivent être votés par le Parlement.

M. JACKMAN: Toutefois, il appartient entièrement au Gouverneur en conseil de fixer les taux?

Le PRESIDENT: Est-ce que cela vous convient, messieurs? Je suppose que le titre sera adopté: "Loi modifiant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937"?

M. JACKMAN: Cependant quelques-uns parmi nous n'approuvent pas le principe du tout.

M. HOWE: Alors nous pouvons rapporter le bill sans modification.

M. JACKMAN: Sur division, monsieur le président, nous avons ce privilège. Toutefois, en ce qui concerne le Comité, il n'en est pas fait mention dans des rapports séparés.

Le PRESIDENT: Il faut faire un rapport. J'ignore si nous pouvons faire un rapport séparé; laisser les chemins de fer Nationaux à part et ainsi de suite. Je ne suis pas sûr que nous puissions procéder ainsi.

M. REID: A mon avis, le projet de loi est adopté ou rejeté suivant le vote du Comité. Je n'ai jamais entendu dire qu'il le soit sur division. Le vote est appelé et le Comité se prononce pour ou contre.

Le PRESIDENT: Est-ce la procédure? Alors prenons le vote. Quels sont ceux en faveur? Douze. Contre? Trois. Douze et trois. C'est bien cela?

Le SECRETAIRE DU COMITE: Oui.

Le PRESIDENT: Pour la préparation du rapport à la Chambre, un comité devrait être formé. Désirez-vous faire des suggestions? Disons que ce comité se composera de MM. Shaw, Jackman, Nicholson, Maybank, Harris et aussi, peut-être, de M. Beaudoin; c'est-à-dire de six membres du Comité et du président. Est-ce que cela vous convient?

M. MUTCH: Parfaitement.

Le PRESIDENT: Il reste encore un point. Je ne sais pas si cela a été fait lors de la dernière séance lorsque les représentants des chemins de fer Nationaux ont été entendus.

M. HAZEN: Le Comité doit faire rapport sur le projet de loi. C'est chose certaine. Il lui faut faire rapport également sur les comptes soumis.

Le PRESIDENT: Oui. Désirez-vous, pour les chemins de fer Nationaux, un rapport séparé des Lignes aériennes Trans-Canada, ou un rapport sur les chemins de fer Nationaux et Trans-Canada et un rapport distinct pour le projet de loi? Distinct!

M. MUTCH: Le rapport sera retourné au Comité.

M. HARRIS: (*Grey-Bruce*): Je crois qu'il devrait y avoir un rapport contenant des paragraphes se rapportant au tout.

Le PRESIDENT: Oui. Je crois qu'il devrait en être ainsi.

M. HAZEN: Il doit certainement exister une procédure à ce sujet.

M. HOWE: A mon sens, on devrait faire des rapports distincts, car le



rapport sur le bill est traité d'une certaine façon et celui du comité des chemins de fer, d'une autre.

M. HARRIS: (*Grey-Bruce*): Comme il est fait mention du bill en premier lieu, il y a une résolution séparée de la Chambre, en conséquence, on devrait le traiter séparément. Pour ce qui en est des autres questions, les Lignes aériennes Trans-Canada et les chemins de fer Nationaux, ils devraient être inclus dans un même rapport.

M. HOWE: C'est exact. Cela se rapporte aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRESIDENT: Peu importe ce qui a été fait dans le passé, nous allons procéder de cette manière. Il reste encore un point. Je n'étais pas présent lors de la dernière séance lorsque les représentants des chemins de fer Nationaux ont été entendus. Je crois cependant me faire l'interprète du Comité en exprimant nos remerciements aux hauts fonctionnaires de Trans-Canada ainsi qu'aux témoins qui ont comparu. Je tiens également à remercier les membres du Comité pour leur coopération. Je suis nouveau au Comité et j'apprécie grandement la coopération que vous m'avez accordée. Y a-t-il autre chose ou est-ce tout? Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le Comité s'ajourne à cinq heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

## PROCES-VERBAL

Salle 268

Le mardi, 13 novembre, 1946.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. S. Murray Clark.

Présents: MM. Clark, Coyle, Beaudoin, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Jackman, LaCroix, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch.

Le président soumet au Comité un projet de rapport à la Chambre, préparé par le sous-comité institué à cet effet à la dernière séance du 1er novembre 1945, lequel projet de rapport est étudié par le Comité.

M. Maybank propose l'adoption du projet de rapport soumis par le sous-comité.

M. Jackman propose, à titre d'amendement, d'ajouter le paragraphe suivant au rapport soumis par le sous-comité:

Au cours des années suivantes les résultats financiers, de l'avis du président du réseau des chemins de fer Nationaux, dépendront du volume du trafic de marchandises et des passagers. Les propriétés du réseau sont en bon état d'exploitation.

L'amendement est mis aux voix et rejeté sur division comme suit: Pour, 4; contre, 5.

La motion principale est adoptée sur division.

Le Comité convient de faire rapport à la Chambre et en remet le soin au président.

(Voir le Quatrième Rapport).

A 11 h. 15 du matin, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le greffier du Comité,

ANTOINE CHASSE.



## RAPPORT A LA CHAMBRE

Chambre des Communes. Le mardi, 13 novembre 1945.

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

## QUATRIEME RAPPORT

Votre Comité a été saisi, le 17 octobre 1945, des questions suivantes, à savoir:

- (a) Rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (d) Rapport annuel des administrateurs des Lignes aériennes Trans-Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (c) Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (d) Rapport annuel des administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (e) Rapport au Parlement de la maison George A. Touche and Company, vérificateurs des comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada, de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (f) Budget financier du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice 1945.

Votre Comité a tenu neuf séances au cours desquelles il a séparément examiné et adopté à l'unanimité lesdits rapports annuels du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada et le rapport au Parlement des vérificateurs au sujet des comptes de ces compagnies pour l'exercice terminé le 31 décembre, 1944.

Le budget financier du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1945 a été approuvé à l'unanimité après un examen minutieux. Votre Comité remarque avec satisfaction que ledit budget pour 1945 fait prévoir un surplus de revenu de \$25,000,000. Il est à remarquer également que les fonds requis pour fins générales d'immobilisation sont estimés à \$8,800,000 et ceux destinés à l'achat de nouveau matériel en vertu d'un accord de prêt-location entre le gouvernement et les chemins de fer, à \$24,606,000.

Le budget financier de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice 1945 a également été examiné et approuvé à l'unanimité. Le surplus de revenu dans ce cas est estimé à \$985,000. La compagnie n'envisage aucune immobilisation au cours de l'exercice.

Votre Comité a également examiné les bilans relatifs à l'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson et les résultats financiers.

La tâche de votre Comité a été facilitée par le concours précieux de MM. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, H. J. Symington, C.M.C., K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada et de leurs fonctionnaires respectifs qui nous ont obligeamment fourni tous les renseignements demandés, et votre Comité tient à en faire mention et à les en remercier particulièrement.

Une copie des témoignages imprimés est déposée ci-joint.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,  
S. MURRAY CLARK.







SESSION DE 1945  
CHAMBRE DES COMMUNES

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER ET DE  
LA MARINE MARCHANDE  
que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAL ET  
QUATRIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

---

Fascicule N° 6

---

SÉANCE DU MARDI 13 NOVEMBRE 1945







## PROCÈS-VERBAL

Chambre 208,

Le MARDI 13 novembre 1945.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. S. Murray Clark.

*Présents:* MM. Clark, Coyle, Beaudoin, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Jackman, LaCroix, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch.

Le président soumet un projet de rapport à la Chambre préparé par le sous-comité nommé à cet effet au cours de la dernière séance du Comité le 1er novembre 1945, et le Comité étudie ce rapport.

M. Maybank propose l'adoption du rapport.

M. Jackman d'ajouter, à titre d'amendement au rapport du sous-comité, le paragraphe suivant:

Au cours des années suivantes les résultats financiers, de l'avis du président du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, dépendront du volume du transport des marchandises et des voyageurs. Les propriétés du réseau sont en bon état d'entretien.

L'amendement proposé par M. Jackman est mis aux voix et rejeté sur division comme suit: Pour, 4; contre, 5.

La motion principale est adoptée sur division.

Le Comité charge le président de soumettre le rapport à la Chambre.

(*Voir le Quatrième Rapport*)

A 11 h. 15 du matin le Comité s'ajourne sine die.

*Le Secrétaire du Comité,*  
ANTOINE CHASSÉ.



## RAPPORT À LA CHAMBRE

CHAMBRE DES COMMUNES,  
Le MARDI 13 novembre 1945.

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

### QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a été saisi, le 17 octobre 1945, des questions suivantes, à savoir:

- (a) Rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (b) Rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (c) Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (d) Rapport annuel des administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (e) Rapport au Parlement de la maison George A. Touche and Company, vérificateurs des comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, du Trust des titres de chemins de fer Nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada, de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited pour l'exercice terminé le 31 décembre 1944;
- (f) Budget financier du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice 1945.

Votre Comité a tenu neuf séances au cours desquelles il a séparément examiné et adopté à l'unanimité lesdits rapports annuels du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada et le rapport au Parlement des vérificateurs au sujet des comptes de ces compagnies pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945.

Le budget financier du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1945 a été approuvé à l'unanimité après un examen minutieux. Votre Comité remarque avec satisfaction que ledit budget pour 1945 fait prévoir un surplus de revenu de \$25,000,000. Il est à remarquer également que les fonds sont estimés à \$8,800,000 et ceux destinés à l'achat de nouveau matériel en vertu d'un accord de prêt-location entre le gouvernement et les chemins de fer, à \$24,606,000.

Le budget financier de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice 1945 a également été examiné et approuvé à l'unanimité. Le surplus de revenu dans ce cas est estimé à \$985,000. La compagnie n'envisage aucune immobilisation au cours de l'exercice.

Votre Comité a également examiné les bilans relatifs à l'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson et les résultats financiers.

La tâche de votre Comité a été facilitée par le concours précieux de MM. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, H. J. Symington, C.M.G., K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada et de leurs fonctionnaires respectifs qui nous ont obligeamment fourni tous les renseignements demandés, et votre Comité tient à en faire mention et à les en remercier particulièrement.

Une copie des témoignages imprimés est déposée ci-joint.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
S. MURRAY CLARK.



















Rolie par  
Harpell's Press Co-operative  
Gardenvale



