

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1935 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4
DATE

NAME - NOM

SESSION DE 1935
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés exploités et régis par le Gouvernement

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 1

JEUDI LE 14 MARS 1935

JEUDI LE 4 AVRIL 1935

TÉMOINS:

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

M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer nationaux.

M. O. A. Matthews, de *George A. Touche & Co.*, experts comptables.

M. S. W. Fairweather, directeur du Service des études économiques des Chemins de fer nationaux.

MEMBRES DU COMITÉ

M. G. R. GEARY, *président*

et MM.

Beaubien,
Beaubier,
Bell (*Saint-Antoine*),
Bothwell,
Cantley,
Chaplin,
Duff,
Euler,
Fiset (sir Eugène),
Fraser (*Caribou*),
Gray,

Gobeil,
Hanbury,
Heaps,
Speakman,
MacMillan (*Saskatoon*),
Manion,
Power,
Price,
Stewart (*Lethbridge*),
Tummon.

R. ARSENAULT,
Greffier du Comité.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DE COMMUNES,

LUNDI, 4 mars 1935.

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

Certifié conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

CHAMBRE DE COMMUNES,

VENDREDI, 1er février 1935.

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

Certifié conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

LUNDI, 4 mars 1935.

Ordonné: Que le projet de loi dont le titre soit renvoyé audit Comité: Bill n° 24, intitulé: " loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, autorisant la prestation des fonds pour couvrir les dépenses effectuées et les dettes contractées pendant l'année civile 1935 ".

Certifié conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

MERCREDI, 3 avril.

Ordonné: Que les crédits concernant les navires du National-Canadien et la loi des taux de transport dans les Provinces maritimes, présentés à la Chambre le 18 mars, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat; et que l'ordre renvoyant l'examen de ces crédits au comité des Subsidés soit rescindé.

Certifié conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

JEUDI, 4 avril 1935.

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations et des dépositions qu'il pourra recevoir et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cette fin.

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

Certifié conforme.

ARTHUR BEAUCHESNE,
Greffier de la Chambre.

RAPPORT À LA CHAMBRE

PREMIER RAPPORT

JEUDI 4 avril 1935.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat demande l'autorisation de présenter son premier rapport, rédigé dans les termes suivants:

Votre Comité demande l'autorisation de faire imprimer au jour le jour 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages et propose que l'application de l'article 64 des Règlements soit suspendue à cet effet.

Votre Comité demande aussi l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
G. R. GEARY.

PROCÈS-VERBAUX

SALLE N° 268, CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI 14 mars 1935.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et répartis par l'Etat s'est réuni à 10h. 30 du matin.

Membres présents: MM. Beaubier, Bothwell, Cantley, Duff, Euler, Fraser (*Caribou*), Gobeil, Hanbury, MacMillan (*Saskatoon*), Price, Stewart (*Lethbridge*), et Tummon.

Assiste à la séance: M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et canaux.

Sur la proposition de M. Tummon, appuyé par M. Duff, M. Geary est nommé à la présidence du Comité.

Sur la proposition de M. Hanbury,—

Résolu,—Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer au jour le jour ses procès-verbaux et témoignages et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendu à cet effet.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la convocation du président.

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE N° 268.

JEUDI 4 avril 1935.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, s'est réuni à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Geary.

Membres présents: L'hon. M. Manion et MM. Beaubien, Beaubier, Bothwell, Cantley, Euler, Fiset (sir Eugène), Fraser (*Caribou*), Gray, Gobeil, Hanbury, Heaps, Speakman, MacMillan (*Saskatoon*), Price, Stewart (*Lethbridge*), et Tummon.

Assistant à la séance: L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs, Chemins de fer nationaux canadiens; M. J. E. Labelle, régisseur, Chemins de fer nationaux canadiens; M. S. J. Hungerford, président, Chemins de fer nationaux canadiens; M. V. I. Smart, sous-ministre du Ministère des chemins de fer et canaux; M. S. W. Fairweather, directeur du Service des études économiques des Chemins de fer nationaux canadiens; M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux, Chemins de fer nationaux canadiens; M. B. J. Roberts, contrôleur, division des garanties du gouvernement, ministère des Finances, et M. O. A. Matthews, représentant George A. Touche et Co., experts-comptables.

Sur la proposition de M. MacMillan:

Résolu: Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer au jour le jour, 700 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la proposition de M. Fraser,—

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

Les rapports suivants présentés à la Chambre le 2 avril furent déposés au comité pour être examinés, à savoir:

Le rapport annuel des Chemins de fer nationaux canadiens, pour l'année terminée le 31 décembre 1934;

Le rapport annuel de la Canadian Government Merchant Marine Limited, et de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'année 1934;

Le rapport de George A. Touche & Co., experts comptables, sur l'état financier des Chemins de fer nationaux, pour l'année terminée le 31 décembre 1934;

Le rapport de George A. Touche & Co., experts comptables, sur l'état financier de la Canadian Government Merchant Marine, Limited, et de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, ainsi que de leurs filiales pour l'année terminée le 31 décembre 1934;

Le rapport de George A. Touche & Co., experts comptables, sur la capitalisation du réseau national canadien, en date du 31 décembre, 1934.

Le Comité passe à l'examen du rapport annuel du réseau national canadien et l'honorable M. Fullerton et M. Cooper sont interrogés à ce sujet.

Après un examen sommaire du dit rapport, on a convenu, à la demande de certains membres du Comité, d'examiner le rapport des vérificateurs sur le capitalisation du réseau national canadien.

M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., experts comptables fut appelé et interrogé.

Le Comité lève la séance à 12 heures et 55 minutes pour se réunir de nouveau à 4 heures et demie de l'après-midi.

SÉANDE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend la séance à 4 heures et demie sous la présidence de M. Geary.

Membres présents: L'hon. M. Manion et MM. Beaubien, Beaubier, Bothwell, Cantley, Duff, Euler, Fiset, Fraser, Gray, Gobeil, Hanbury, Heaps, Speakman, MacMillan, Power, Price et Tummon.

M. Matthews fut rappelé et interrogé de nouveau.

Le témoin se retire.

On distribue alors aux membres du Comité des exemplaires d'un petit volume expliquant le système révisé des pensions des chemins de fer nationaux canadiens et de leurs filiales (sauf celles des Etats-Unis), mis en vigueur le 1er janvier 1935, et M. S. W. Fairweather, directeur du service des études économiques fut interrogé à ce sujet.

Le témoin se retire, et le Comité lève la séance à 6 heures pour se réunir mardi le 9 avril à 11 heures de l'avant-midi.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS

CHAMBRE DES COMMUNES,

4 avril 1935,

Chambre 268.

La séance du comité spécial des Chemins de Fer et de la Marine s'ouvre à onze heures, sous la présidence du colonel G. R. Geary, président.

Le PRÉSIDENT: Il va nous falloir siéger pendant les séances de la Chambre et je crois que nous devrions adopter une motion dans ce sens. On me dit que nous devons avoir 700 copies anglaises et 200 copies françaises des procès-verbaux et des témoignages. Le comité y consent-il?

M. HANBURY: Adopté.

Sir EUGÈNE Fiset: Je désirerais savoir si nous pouvons nous procurer le rapport annuel de la Marine marchande du Canadien national? Tout ce que nous avons est le rapport du réseau du National-Canadien.

L'hon. M. MANION: Je crois qu'il a été distribué.

Le PRÉSIDENT: On l'a distribué. Nous avons le rapport annuel imprimé et je pense qu'il vaudrait mieux, si quelqu'un désire poser des questions, commencer par le rapport du réseau des chemins de fer nationaux canadiens. Je suggère que nous commençons par le bilan, l'état des profits et pertes et les divers comptes qui paraissent à la fin du volume. Cela vous convient-il? Des explications sont-elles nécessaires, ou ces chiffres sont-ils faciles à comprendre, monsieur Fullerton?

L'hon. M. FULLERTON: Ils sont très clairs.

Le PRÉSIDENT: Si l'on ne pose pas de question jusqu'à la page 10, que dites-vous de la page 12?

Sir EUGÈNE Fiset: Nous n'avons pas encore vu la page 12.

Le PRÉSIDENT: Si vous examinez la page 12 vous y verrez le bilan consolidé, à la date du 31 décembre 1934.

L'hon. M. MANION: N'avez-vous pas un de ces rapports?

Sir EUGÈNE Fiset: Non.

L'hon. M. MANION: Ils devaient être déposés dans les boîtes postales, ce matin.

Sir EUGÈNE Fiset: Ils ne l'ont pas été.

M. HANBURY: J'en ai reçu un.

M. MACMILLAN: Je n'en ai pas reçu.

L'hon. M. MANION: On devait certainement les distribuer comme je l'ai dit à la Chambre. C'est ce que je croyais alors. Avez-vous des exemplaires supplémentaires?

M. FRASER: J'en ai un en ce moment.

M. HANBURY: On a distribué des cartes dans les boîtes postales. Vous deviez envoyer chercher les exemplaires du rapport.

M. STEWART: Non.

Sir EUGÈNE Fiset: M. Hanbury a son personnel particulier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le premier article du bilan consolidé, sous l'en-tête de placements, porte le titre: Immobilisations en voie et matériel. Désire-

t-on poser quelque question au sujet de ce compte? Le premier article est le placement pour la voie et le matériel, \$2,127,430,584.50; puis le compte des améliorations à la propriété louée, \$3,807,673.67; les fonds d'amortissement au total de \$23,860,365.22; dépôts au lieu de propriétés hypothéquées vendues—qu'est-ce que cela signifie?

M. COOPER: Si nous vendons une propriété hypothéquée garantie par un acte de fiducie, certains de ces actes de fiducie stipulent que les produits doivent être remis entre les mains des régisseurs au bénéfice des obligataires et ce sont ces articles que le compte représente.

Le PRÉSIDENT: "Propriété diverses, \$60,404,737.61; immobilisations dans des filiales, \$31,553,318.58..."

M. MACMILLAN: Que signifie "Propriétés diverses"?

M. COOPER: Ce ne sont pas des propriétés servant au transport, mais représentant surtout nos placements dans les hôtels.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là le prix de revient comptable?

M. COOPER: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Ce compte comporte-t-il une dépréciation?

M. COOPER: Non.

Le PRÉSIDENT: C'est le prix de revient originaire?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le tout forme un placement total de \$2,253,122,578.03. Pouvez-vous me renseigner en me disant si ce premier article représente le prix de revient comptable de votre outillage de chemin de fer?

M. COOPER: Oui. C'est le prix de revient originaire de toutes les propriétés formant actuellement le réseau des chemins de fer nationaux canadiens.

Le PRÉSIDENT: Cela ne se rapporte pas du tout aux obligations, actions ou autres choses de ce genre?

M. COOPER: Ce sont les placements comptables.

M. FRASER: J'imagine que cet article est reporté de l'année passée. Cet article figurait-il au bilan de l'an dernier?

M. COOPER: Plus les montants ajoutés pendant l'année.

M. FRASER: Plus les montants ajoutés?

M. COOPER: Oui, au cours de 1934 il y a eu des dépenses qui ont modifié le montant reporté.

Le PRÉSIDENT: Certaines propriétés n'existent plus.

M. COOPER: Oui, il y a eu au cours de l'année des augmentations, des améliorations et des retraits. De fait, les retraits ont dépassé les augmentations. Il s'est produit un retrait net de...

M. FRASER: Les détails de cet article se trouvent-ils ailleurs, dans ce rapport?

M. COOPER: Oui, on les trouve à la page 21.

Le PRÉSIDENT: Y trouve-t-on les retraits, en détail?

M. COOPER: Ce sont là les chiffres nets. Les chiffres en italique indiquent le bilan des retraits.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous allons nous créer des difficultés si nous passons des comptes généraux aux comptes détaillés. Je crois que nous devrions examiner les premiers puis passer aux comptes détaillés.

M. GOBEIL: Que signifie cet article: "Améliorations aux propriétés louées du chemin de fer"?

M. COOPER: C'est du même genre que le premier article si ce n'est que la propriété où ces améliorations ont été faites n'appartient pas aux chemins de fer.

Nous avons certaines lignes louées et les dépenses de capital sur les propriétés louées sont comprises dans ce second article.

M. TUMMON: Ce sont des propriétés louées à long terme?

M. COOPER: La plupart sont à long terme; d'autres à terme moins long.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions touchant ces articles de placement? Nous arrivons maintenant aux disponibilités: En caisse, dépôts spéciaux, reliquats à recevoir du service de la circulation et des wagons...

M. MACMILLAN: Je désire savoir si nous pouvons obtenir des renseignements touchant les embranchements acquis en 1929 et 1930?

Le PRÉSIDENT: Cela doit se trouver à la page 21.

L'hon. M. FULLERTON: 1929 et 1930?

Le PRÉSIDENT: De quoi s'agit-il, monsieur MacMillan, des dépenses pour quoi?

M. MACMILLAN: L'acquisition d'embranchements en 1929 et 1930.

L'hon. M. FULLERTON: Cela ne se trouve pas dans ces comptes, nous pouvons vous le donner.

M. MACMILLAN: J'ai ici une série de questions.

L'hon. M. MANION: Mieux vaut les lire, afin que tout le monde en prenne connaissance.

M. MACMILLAN: 1. Les noms et lieux de six embranchements de chemin de fer achetés par la compagnie de chemin de fer, en 1929.

2. Les renseignements suivants touchant chacun de ces embranchements:

- (1) Leur longueur en milles.
- (2) Le montant payé.
- (3) Le chiffre des dépenses nécessaires pour remettre la voie de chaque embranchement en bon état.
- (4) Le montant des dettes obligataires et autres dettes, de chacun.
- (5) Quelle proportion des obligations, s'il y en a, a été garantie par les gouvernements provinciaux?
- (6) Certains de ces embranchements appartenaient-ils à des gouvernements provinciaux et, dans ce cas, lesquels?
- (7) Le surplus ou le déficit des frais d'exploitation de chacun de ces embranchements, par année, depuis leur acquisition.
- (8) Les frais d'intérêt de chaque embranchement, chaque année, qu'il s'agisse d'intérêt sur les dettes obligataires ou de fonds employés à acheter l'embranchement ou à le remettre en bon état.
- (9) Le total des profits ou des pertes de chaque embranchement, chaque année, y compris les intérêts, la dépréciation et autres frais justifiables.

Le PRÉSIDENT: Nous vous donnerons ces renseignements, monsieur MacMillan, dès que nous pourrons les recueillir. Y a-t-il d'autres questions touchant l'actif courant, messieurs?

L'hon. M. EULER: Je suis arrivé un peu en retard, monsieur le président, mais j'aimerais savoir si le Comité a adopté un moyen d'action défini touchant les divers rapports qui nous ont été renvoyés?

Le PRÉSIDENT: Nous examinons le bilan général.

L'hon. M. EULER: Ce livre rouge?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. EULER: Je désire simplement faire observer que je ne l'ai jamais vu auparavant et je pense que les autres membres du comité ne l'ont pas vu non plus. On vient justement de me le donner.

L'hon. M. MANION: J'ai pris des renseignements du commis de la distribution et il me dit qu'il a mis une carte dans les boîtes postales de tous les députés afin qu'ils puissent envoyer chercher ce rapport.

L'hon. M. EULER: J'ai reçu, la semaine passée, une carte portant que ces rapports avaient été reçus, mais aucun des députés n'a jamais eu l'occasion de les parcourir.

L'hon. M. MANION: C'est probablement vrai, mais c'est en grande partie leur faute, vu qu'ils avaient reçu ces cartes.

L'hon. M. EULER: Je n'impute de blâme à personne en particulier, mais il n'en reste pas moins vrai que nous n'avons pas eu le temps d'examiner tous ces états de comptes et, pour ma part, je suis d'avis qu'il serait absolument inutile d'essayer de discuter ces rapports intelligemment.

Le PRÉSIDENT: Prenons maintenant, par exemple, l'état du bilan consolidé. Il me semble que lorsque nous arrivons aux comptes séparés, comme l'entretien des travaux d'art de la voie, les revenus d'exploitation et ainsi de suite, nous pouvons voir jusqu'à quel point nous sommes engagés et ne pas être en mesure de continuer. Mais nous pouvons revenir à cet état général n'importe quand.

L'hon. M. EULER: Oui, mais il y a des chances pour que nous ne le fassions pas.

L'hon. M. MANION: Que suggérez-vous?

L'hon. M. EULER: Je ne désire pas entrer dans les détails parce que la session est passablement avancée, mais dans un cas ordinaire je suggérerais qu'on donne le temps aux députés de lire ces états et nous pourrions peut-être continuer avec autre chose. Si je puis suggérer quelque chose, je dirai que l'année dernière, nous avons laissé en suspens une question que nous aurions dû discuter, c'est-à-dire le rapport de l'auditeur touchant la capitalisation et, cette année, il nous en arrive un nouveau.

Le PRÉSIDENT: Je doute que tous les membres du comité l'aient entre les mains.

L'hon. M. MANION: D'après ce que je sais, on l'a distribué à tous les membres du comité, mais pas à tous les députés.

L'hon. M. EULER: Ils l'ont tous eu depuis quelque temps, mais il en existe un autre plus récent qui se trouve soumis dans ces rapports. Je n'insiste pas particulièrement sur ce point dans le moment, mais je suis d'avis que ce rapport devrait être soigneusement discuté avec le représentant du bureau des comptables vérificateurs qui se trouve ici.

Le PRÉSIDENT: C'est parfaitement vrai, il me semble. Il n'est pas ici dans le moment, n'est-ce pas?

L'hon. M. MANION: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: M. Matthews est ici.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je suis aux ordres du comité. Si le comité désire procéder à ce sujet maintenant j'en serai très heureux.

L'hon. M. MANION: Je jense que vous n'étiez pas ici, mardi, alors que nous avons discuté cette question à la Chambre.

L'hon. M. EULER: Oui.

L'hon. M. MANION: J'en parle parce que je pense que vous n'étiez pas ici quand j'ai parlé; je me souviens d'avoir regardé de l'autre côté de la Chambre et je ne vous ai pas vu à votre siège. J'ai parlé du dépôt du rapport et j'ai demandé au comité s'il pourrait siéger le mercredi. Je me souviens que M. Duff et M. Hanbury ont tous les deux suggéré le jeudi. On s'est arrangé, à leur demande, pour que le comité se réunisse jeudi.

L'hon. M. EULER: J'étais quelques minutes en retard.

L'hon. M. MANION: Et je crois que vous avez manqué cela. Je pense que vous ne vous trouviez pas à la Chambre. Je crois que nous pouvons procéder et discuter certaines questions parce que nous avons fait venir ici des fonctionnaires, à la demande du comité, et il me semble que nous pourrions commencer autre chose aujourd'hui. Si, plus tard, des questions sont soulevées par ce que nous discuterons, nous pourrions y revenir. J'espère que nous allons pouvoir continuer le travail. Personnellement, cela m'est égal et peu m'importe ce que vous allez discuter. Le président a suggéré, à juste titre, je crois, que nous étudions le rapport annuel. Si le comité désire agir différemment c'est à lui de décider ce que nous devons étudier.

L'hon. M. EULER: Me permettra-t-on de rappeler que le président du Conseil des régisseurs nous a toujours fait un exposé préliminaire ou général. Il est prêt à procéder, il n'y a pas de doute, et peut-être pourrait-il nous le donner à présent. Ensuite, si le comité le désire, nous pourrions entendre un exposé plus ou moins général du vérificateur des comptes.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé au président du Conseil des régisseurs s'il avait quelque chose à ajouter à ceci, (l'état général), mais cela ne signifie naturellement pas grand chose.

L'hon. M. EULER: Non.

Le PRÉSIDENT: Mais si le président désire le parcourir, ou si vous voulez qu'il donne son avis et qu'il le commente, peut-être aimerait-il à indiquer quelques uns des points saillants du rapport général.

M. HANBURY: D'après les études que j'ai eu à faire de cet état, il me semble que nous avons, cette année, des renseignements très complets des régisseurs et des vérificateurs relativement à certains sujets sur lesquels nous avons enquêté antérieurement. Nous devrions avoir l'occasion de les étudier. Nous économiserons beaucoup de temps en les examinant au lieu de poser des questions ici. Mais en attendant, je dirai que nous sommes tous assez bien au fait de la nécessité qu'il y a de modifier le capital du chemin de fer; or puisque nous avons un rapport très complet qui a été préparé à ce sujet par la Compagnie George A. Touche, je suggérerai de laisser de côté pour le moment le bilan et de mettre à l'étude, ce matin, la question du capital des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, cela m'est tout à fait indifférent; il s'agit simplement de procéder aussi rapidement que possible. Le comité désire-t-il mettre à l'étude ce rapport à couverture grise des vérificateurs? S'il y a un rapport traitant du capital et un autre, des comptes de l'année, tous les deux pour les chemins de fer et les services maritimes.

L'hon. M. EULER: Est-ce réellement nécessaire de prendre celui des Comptes?

Le PRÉSIDENT: Prenez celui-ci qui traite du capital; c'est celui que vous aviez en vue.

L'hon. M. EULER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le comité désire-t-il que nous le mettions en discussion?

Quelques MEMBRES: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs; procédons. Est-ce que tous les membres l'ont reçu et ont-ils eu l'avantage de l'examiner, car c'est le plus compliqué des deux et il exige plus d'étude que l'autre.

L'hon. M. EULER: Je crois que nous l'avons depuis un peu plus longtemps.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la plupart des membres l'ont. Je ne pense pas que le comité compte de nouveaux membres cette année. Ces états ont été distribués aux membres du comité de l'an dernier, et je ne crois pas qu'il y ait de nouveaux membres. C'est une question assez difficile à élucider à moins que les membres ne l'aient examinée dans leur bureau et se soient fait ainsi une idée de ce que l'on propose.

L'hon. M. EULER: Voici ce que nous pourrions peut-être faire: beaucoup de membres n'ont pas examiné tout le rapport qui traite du capital et peut-être la lecture leur en serait-elle facilitée si le vérificateur, ce matin, nous donnait une sorte d'aperçu de l'ensemble de la situation, c'est-à-dire nous exposait simplement les raisons pour lesquelles il estime que telle chose devrait être faite et son avis sur la façon dont le capital devrait être réduit ou modifié. Puis, si vous le vouliez, l'on pourrait quand même discuter la chose et lui poser des questions; ou encore examiner le rapport à la lumière de ses déclarations et prendre une décision plus tard lors d'une autre réunion.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, est-ce que cela vous satisfait?

L'hon. M. EULER: Je propose que nous entendions le vérificateur.

Le PRÉSIDENT: M. Matthews est-il ici? Veuillez vous approcher jusqu'ici afin que tout le monde puisse vous entendre.

M. O. A. MATTHEWS est appelé.

M. HANBURY: Monsieur le président, avant que M. Matthews commence, je voudrais rappeler au président du conseil de régie le témoignage qu'il a rendu devant ce comité, l'an dernier, au sujet du capital, et pour cela je citerai une partie de sa déclaration:

"Pour revenir aux critiques que j'ai lues au sujet des recommandations des vérificateurs",—il s'agit du capital—"il a été dit que ce que l'on proposait serait une forme de comptabilité positivement malhonnête et que ceux qui appuient les recommandations contribuent à tromper délibérément le contribuable canadien. Je regrette que l'on fasse des déclarations de la sorte quand on discute publiquement le sujet en question. On dit aussi que c'est une simple question de comptabilité et que cela n'aura aucune utilité. Je ne suis pas de cet avis. Il y a bien des raisons dont l'une est l'effet décourageant sur la direction et les employés, qui, chaque année, ont à faire face à un fardeau de dettes insurmontables. Et ce n'est pas là chose négligeable. L'entreprise, considérée comme exploitation commerciale, souffre, suivant moi, de cette situation. J'estime que si on leur fixait un objectif qu'ils fussent en mesure d'atteindre, cela stimulerait l'organisation. Si cet objectif devait consister à gagner l'intérêt sur la dette consolidée que détient le public, ce serait une tâche vraiment considérable, mais pas impossible, si l'on revenait à des conditions à peu près normales. Il ne faut pas oublier qu'il ne peut plus jamais y avoir une dépense semblable à celle des dix dernières années."

Or, ayant cité cela comme préface à mes remarques, je voudrais simplement demander au président du Conseil des régisseurs s'il est encore de cet avis.

L'hon. M. FULLERTON: Je le suis.

M. HANBURY: Bien.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Matthews, peut-être ferez vous bien de prendre comme texte de vos explications ce rapport sur le capital du réseau.

M. MATTHEWS: Je ne sais pas au juste quel sujet les membres désirent me voir résumer, mais, d'une façon générale, on peut dire que notre but, en faisant ces recommandations depuis deux ans, ne vise pas uniquement les comptes des chemins de fer même. Le Parlement, en 1934, nous ayant désignés comme ses représentants et étant donné que nous avons trouvé dans la loi régissant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien des instructions très catégoriques aux vérificateurs, nous avons cru qu'il nous appartenait de signaler à nos clients—qui, dans ce cas-ci, sont les actionnaires du National-Canadien—certaines conditions que nous avons éprouvées au Canada et ailleurs dans notre organisation, au sujet de l'effet de ces chiffres énormes sur les finances du Canada. Or,

dans notre rapport, nous avons traité de certaines fausses conceptions; aussi peut-être devrions nous exposer brièvement les motifs de cette confusion.

En premier lieu, il faut se rappeler que les avances de capitaux furent primitivement considérées comme étant un actif proprement dit du Dominion. Je crois que c'est vers la fin de la guerre ou peut-être un peu plus tard que l'on modifia la base de la comptabilité fédérale. Alors les avances de capitaux pour les fins corporatives furent traitées à titre de prêts, tandis que les avances aux chemins de fer du gouvernement canadien ont été considérées comme étant des subsides ou des dépenses de l'Etat. En troisième lieu, ceux qui placent leur argent ont eu de la difficulté à comprendre la façon de traiter les déficits de caisse qui étaient comblés par des avances de l'Etat. Nous ne critiquons rien de cela; nous relatons uniquement les motifs de confusion. De 1923 au 30 juin 1927 les déficits de caisse du réseau furent considérés comme prêts. Du 1er juillet 1927 à la fin de 1931, ils furent considérés aussi comme prêts, mais seulement après qu'eussent été exclus les déficits des lignes de l'Est et les contributions prescrites par la loi des tarifs-marchandises des Provinces Maritimes. Puis de 1932 à 1934 ces déficits de caisse furent inconsiderés comme des contributions proprement dites du Dominion à l'ensemble du réseau.

Quatrièmement, les intérêts à échoir variaient naturellement, suivant la façon de traiter les déficits de caisse, etc.; et cette différence que l'on faisait entre l'intérêt sur les avances de capitaux et les autres faites sous forme de crédits aux chemins de fer du gouvernement canadien causa une confusion.

La cinquième cause de confusion que nous avons remarquée provient de ce que le bilan public du réseau national porte les sommes avancées et les crédits de toutes sortes comme passif, tandis que le Dominion, que l'on peut assimiler à une compagnie mère, les porte dans ses comptes publics comme faisant partie de la dette nette du Canada. Encore une fois, qu'on me permette de faire bien remarquer que nous ne critiquons point le mode de compilation des comptes publics.

Ensuite le déficit indiqué dans le bilan publié du réseau national n'est pas l'accumulation brute des pertes. Cela a fait l'objet de beaucoup de fausses conceptions, car le chiffre net est établi après avoir éliminé les contributions de l'Etat par les déficits, les subsides et le service des intérêts, et ne compte pas d'intérêt sur le capital investi dans le chemin de fer du gouvernement canadien en tant que propriété de l'Etat. En outre, le déficit au chapitre des profits et pertes du bilan publié par le réseau semble être une moins-value non amortie du capital des actionnaires. Personne, que nous sachions, ne l'a jamais interprété autrement; du moins, au point de vue public.

M. FRASER: Excusez-moi, monsieur le président, M. Matthews est évidemment en train de citer un mémoire. Ce mémoire est-il inclus dans le rapport qui a été soumis au comité?

M. MATTHEWS: Non, c'est simplement une liste de sujets que nous avons notés pour expliquer les motifs de ces fausses conceptions.

M. FRASER: C'est en plus de ce rapport?

M. MATTHEWS: Oh oui.

M. HEAPS: Ce ne sont que des notes.

M. MATTHEWS: Oui, mes propres notes.

M. HEAPS: C'est très régulier.

M. MATTHEWS: Pardon?

M. COWAN: Il dit que c'est très régulier.

Sir EUGÈNE Fiset: C'est parfait.

M. MATTHEWS: En outre, le déficit porté au chapitre des profits et pertes du bilan publié par le réseau national paraît être une moins-value non amortie

du capital des actionnaires, tandis que le Dominion, en tant qu'actionnaire, a déjà absorbé les pertes en les incluant dans sa dette nette, ou en partie avec les impôts prélevés antérieurement.

En notre qualité de comptables publics au Canada et en d'autres pays et comme vérificateurs du réseau national depuis quelques années, nous avons été mis en face des réalités et nous avons dû envisager les fausses conceptions que se faisaient les particuliers et même les groupements qui ont de l'argent à placer des finances du pays en même temps que de celles des chemins de fer nationaux, lesquelles fausses conceptions se manifestent de plus en plus dans les diverses déclarations qui se publient aussi bien au Canada qu'aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Un instant. Ce que vous citez s'applique au moment présent?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez bien dire que cela s'applique à l'époque où nous sommes?

M. MATTHEWS: Oui. Le fait est que cela a été écrit ce matin même avant que nous venions ici.

Le PRÉSIDENT: Je parle de l'époque.

M. MATTHEWS: Depuis quelques mois ces fausses conceptions se sont manifestées de plus en plus dans diverses déclarations publiques au Canada et aux Etats-Unis. Bien entendu, nous ne pouvons mentionner personne en particulier devant le comité, mais nous nous proposons de citer quelques extraits pris au hasard, afin de faire comprendre la situation. Je les ai dans notre boîte et je les citerais très volontiers.

M. HANBURY: Nous serions heureux d'en prendre connaissance.

M. MATTHEWS: On a nié, je crois, l'existence de ces fausses conceptions. Or nous avons choisi, pour les citer au comité, quelques extraits de ce qui a été publié au Canada et en dehors, afin de démontrer si réellement ces fausses conceptions existent ou non.

L'hon. M. MANION: Qui les a niées?

M. MATTHEWS: Dans les objections signalées à la page 12 de notre rapport sur la capitalisation, nous avons indiqué, monsieur Manion, quelques-uns des points qui ont été soulevés et ils ont tous été soulevés soit dans des déclarations publiques, dans les journaux, dans les déclarations faites au comité, ou même à la Chambre des communes.

M. HEAPS: Qu'on nous les cite.

M. FRASER: Je suppose que la déclaration que vous venez de faire est l'amplification de ce que nous voyons au bas de la page 3, où il est dit: Cette fausse conception, qui prend même de plus graves proportions dans certains milieux, pourrait être plus amplement exposée si le Parlement le désirait.

M. MATTHEWS: Oui. La note que je viens de lire n'est qu'un aperçu explicatif que nous avons rédigé en réalité pour que le comité ait devant lui quelques exemples détaillés de ce que sont véritablement ces fausses conceptions et comment elles ont surgi.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ne devrions pas poser trop de questions pour le moment, afin que nous puissions avoir un exposé continu et que les notes ne soient pas mélangées avec les interruptions.

M. MATTHEWS: Je n'en citerai que quelques-uns. Je ne nommerai pas les publications, car vous comprendrez que ce ne serait pas régulier.

M. MACMILLAN: Il n'y a pas de mal à les nommer.

M. MATTHEWS: N'importe lequel des membres du comité peut en prendre connaissance personnellement, s'il le désire.

M. GRAY: Ils ont été publiés et lus par le public; je ne vois aucune raison de ne pas les nommer.

L'hon. M. MANION: Oui; je ne pense pas que nous voulions dresser des épouvantails pour qu'ensuite on les renverse, autant vaut envisager les réalités.

M. MATTHEWS: Très bien. Toutefois il y a la question de principe de notre part.

L'hon. M. MANION: Il y a un peu la nôtre aussi.

M. MATTHEWS: Contestez vous ces déclarations, monsieur Manion?

L'hon. M. MANION: Je ne sais pas encore ce qu'elles sont, par conséquent je ne peux les contester. Je voudrais en connaître la source. Je répète que je ne veux pas qu'on dresse des épouvantails qui seront ensuite renversés, Je ne dis point que vous essayez de le faire. J'estime que nous devrions connaître la source de ces déclarations.

M. HEAPS: Je suis d'accord avec le docteur Manion.

L'hon. M. EULER: Si elles ont été faites en public, je ne vois aucune raison de ne pas nous les faire connaître.

M. MATTHEWS: Très bien. Dans un article du *Campbelltown Graphic*, du 7 mars, il est dit au sujet du "maintien d'une comptabilité fictive":

Bien entendu s'ils sont inscrits comme avoir dans les livres du réseau national, il faut les inscrire au passif dans les livres de la Trésorerie nationale, où la perte a effectivement été subie.

M. MACMILLAN: Est-ce là un éditorial?

M. MATTHEWS: Oui.

M. MACMILLAN: Du *Graphic* de Campbellton?

M. MATTHEWS: Oui, du *Graphic* de Campbellton, numéro du 7 mars 1935.

M. MACMILLAN: Quelle est la circulation de ce journal?

M. MATTHEWS: Vraiment, je ne saurais le dire. L'*Ottawa Journal* a publié une déclaration que le *Peterborough Examiner*, par exemple, et d'autres journaux, ont reproduite. Parmi les remarques faites, on relève celle-ci:

Et c'est là ce que la plupart d'entre nous et d'autres se sont imaginé. Nous avons nous-mêmes publié des articles sérieux sur nos obligations totales, ajoutant la dette totale des chemins de fer au total de la dette nationale, et ne sachant pas du tout qu'un billion de la dette des chemins de fer était déjà inclus dans la dette nationale, que, par conséquent, nous nous trompions d'un billion.

Naturellement, si nous avions fait preuve de plus d'industrie et d'esprit analytique, nous aurions pu découvrir notre erreur... "

et ainsi de suite.

M. MACMILLAN: Cela vient du *Journal*?

M. MATTHEWS: Oui.

M. HANBURY: De quelle date?

M. MATTHEWS: C'est là un extrait du *Peterborough Examiner* du 23 février, et il citait l'*Ottawa Journal*. Maintenant, le *Saskatoon Star-Phoenix*...

M. MACMILLAN: C'est là un bon journal.

M. HEAPS: Quelle en est la circulation?

M. MATTHEWS: Très bien, messieurs, vous pouvez vous assurer de la circulation de quelques-uns de ces journaux plus tard, si vous le désirez.

M. GRAY: Nous avons ici un membre du Comité qui peut fournir ce renseignement. C'est la raison de cette question.

M. MATTHEWS: Je puis dire que nous ne connaissons pas très bien la circulation de chaque journal du Canada, mais je cite simplement quelques-unes des choses que nous y trouvons. " Et ce qui est pire encore... ", je cite le *Saskatoon Star-Phoenix*:

M. HANBURY: De quelle date?

M. MATTHEWS: Du 25 février.

Le PRÉSIDENT: De quelle année?

M. MATTHEWS: Ces articles sont tous récents.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de 1935, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui. Voici:

Et ce qui est pire encore, il n'est pas rare, en mentionnant la dette publique du Canada, d'inclure d'abord ces avances aux chemins de fer nationaux comme partie de la dette directe, et puis d'ajouter à ce chiffre le total des obligations du réseau national dans lequel ces avances ont déjà été incluses une fois.

Le *Herald* de Hamilton, numéro du 18 février a aussi commenté cette question et je dois dire que tous ces articles ont été publiés un an après que ce sujet fut soulevé. Nous ne donnerons pas lecture des articles publiés antérieurement, car nous supposons qu'ils ont été écrits avant que la question ne fut étudiée couramment; mais nous en sommes à un an après qu'elle fût rendue publique.

L'hon. M. MANION: Vous ne voulez pas dire, je suppose que, parce que quelques-uns de ces journalistes ont commis des erreurs, ce n'est que l'an dernier que les gens ont découvert qu'ils avaient ces dettes, ou que telle était la situation au sujet de ces dettes?

M. MATTHEWS: Je ne saurais répondre à cela.

L'hon. M. MANION: Je le pourrais.

M. MATTHEWS: Pardon.

L'hon. M. MANION: Je dis que je le pourrais, car je sais que les ministres des Chemins de fer, — non seulement moi, mais les autres ministres des Chemins de fer, la plupart des membres du cabinet, du moins, et, je suppose, un grand nombre des membres du Parlement, pas tous, naturellement, ont été au courant de la situation depuis nombre d'années. Ils n'ont pas eu besoin d'attendre qu'un bureau de vérificateurs le fasse remarquer.

L'hon. M. EULER: Je crois que plusieurs membres du Parlement ne comprennent pas la situation.

L'hon. M. MANION: Je dis que la plupart d'entre eux la comprennent.

L'hon. M. EULER: Quelques-uns d'entre eux ne la comprennent pas encore.

M. GRAY: Et le public en général ne la comprend pas.

L'hon. M. MANION: Il n'existe aucun doute quant au public en général, car c'est un sujet très compliqué.

Le PRÉSIDENT: Revenons à cette déclaration.

M. MATTHEWS: Le *Herald* de Hamilton, en date du 18 février, déclarait:

On nous a répété à maintes reprises que notre dette nationale était de quelque \$2,500,000,000 et que celle des chemins de fer était à peu près la même.

La *Gazette* de Chatham du 22 février 1935 publie un éditorial dans lequel on poursuit une discussion avec le *Telegraph-Journal*; l'un de ces journaux prétend que la dette est de quelque \$2,700,000,000 tandis que l'autre en fixe la somme à quelque \$5,500,000,000 et ce dernier a cité une autorité financière de la ville comme base de sa conclusion qu'elle est d'environ \$5,500,000,000.

L'hon. M. EULER: Quand elle est en réalité de?

M. MATTHEWS: Bien, la répétition, en chiffres ronds, égale la dette qu'indique le bilan du réseau national vis-à-vis du gouvernement du Dominion.

L'hon. M. EULER: Plus d'un billion et demi?

M. MATTHEWS: A peu près, oui. La *Tribune* de Winnipeg, il y a quelques mois, disait:

Des vérificateurs proposent maintenant de biffer une somme de \$586,000,000 dont plus de la moitié représente des avances du Gouvernement au compte des déficits. Il est difficile de prétendre que ces item entrent dans le cadre psychologique puisque le compte des déficits ne mentionne généralement que les valeurs aux mains du public.

Naturellement, le déficit des recettes nettes tient compte de l'intérêt sur les avances du Gouvernement. Un autre journal, le *Financial Post*, numéro du 2 février 1935, contenait un article,—il en a publié un assez bon nombre,—inspiré par un professeur des Etats-Unis.

M. MACMILLAN: Quel est son nom?

M. MATTHEWS: M. Fournier.

M. HEAPS: De quelle université est-il?

M. MATTHEWS: Je ne saurais le dire en ce moment.

M. COOPER: Princeton.

M. MATTHEWS: M. Fournier fait la déclaration suivante dans l'une des colonnes de ce journal:

Par conséquent, les comptes des chemins de fer devraient continuer à indiquer les avances passées et le montant des déficits accumulés.

Naturellement, cela ne s'est jamais fait, bien qu'il semble le comprendre clairement dans une autre partie de l'article:

Maintenant je désire lire quelque chose qui vient des Etats-Unis. D'après le rapport d'un discours prononcé devant le *Traffic Club* de Minneapolis, le 28 février de cette année, on aurait fait, entre autres, les déclarations suivantes...

Le PRÉSIDENT: Quel en a été l'auteur?

M. MATTHEWS: Milton W. Harrison, président de la *Security Owners Association* de New-York. D'abord, il fait une déclaration que, probablement, peu d'entre nous désapprouveraient:

Appliquant la règle d'usage générale qui veut que le maximum des obligations fixes ne dépasse pas 65 p. 100 du capital total, les chemins de fer Nationaux du Canada ont donc assumé un surplus de dettes d'environ \$1,150,000,000

Puis il ajoute:

...les obligations en cours du réseau de l'Etat, y compris les garanties, ne représentent pas moins de 71.7 p. 100 de la dette totale du National-Canadien.

En plus de ce fardeau formidable déjà placé sur les épaules du contribuable canadien, ce dernier assume de plus un déficit annuel d'exploitation d'environ 123 millions. Donc, on peut voir que l'intérêt non payé, composé à 4 p. 100, représentant le coût réel des emprunts du Gouvernement canadien, doublera la dette du réseau vers 1951. Si l'on incluait la dépréciation, comme le font toutes les compagnies privées bien administrées, la dette serait doublée en seize ans...

Mais ce n'est pas même là toute l'histoire. Durant la période de neuf ans, 1923 à 1931, le National-Canadien a dépensé en améliorations au compte du capital un total de 456 millions, soit une moyenne annuelle de 50 millions...

Comme aucun intérêt n'a été payé sur ces dépenses au compte du capital, il a aussi dû être composé, ce qui a porté le déficit réel de 123 à 174 millions par année, soit de \$212 par minute à \$332 par minute...

Nous voyons donc que si les chiffres cachés sont ajoutés à ceux que l'on publie réellement, la dette du réseau se double non en dix-huit ans, mais en onze ans.

Il ajoute de plus:

Ecoutez-moi encore une minute...

L'hon. M. MANION: Quel est ce monsieur, après tout? Assurément, une déclaration aussi ridicule ne devrait pas être prise au sérieux.

M. HANBURY: C'est un homme très important.

M. MATTHEWS: J'ai encore un autre commentaire, monsieur Manion.

L'hon. M. MANION: Il ignore complètement la situation. A mon avis, le public ne devrait pas perdre son temps à s'occuper d'un homme qui connaît si peu la situation.

L'hon. M. EULER: Nous avons à tenir compte d'un seul point, la fausse impression que créent ces rapports, qui sont certainement erronés.

L'hon. M. MANION: Si le comité le veut, très bien. Quiconque est assez stupide pour prétendre que le National-Canadien a un déficit annuel de \$174,000,000 ne connaît rien de la question, car ce chiffre n'existe pas.

L'hon. M. EULER: Non. Nous voulons simplement prouver l'absurdité de pareilles déclarations, afin que le peuple canadien sache qu'elles sont fausses. C'est vraiment là le but du vérificateur.

L'hon. M. MANION: A mon avis, personne au Canada est assez ignorant pour croire cela. Cet homme est insensé.

L'hon. M. EULER: Pourquoi fait-on ces déclarations aux Etats-Unis, alors?

L'hon. M. MANION: Je l'ignore. Poursuivez, monsieur Matthews.

M. HEAPS: Monsieur Matthews, voulez-vous être assez bon de dire encore une fois ce qu'est ce monsieur, afin que le docteur Manion tienne compte de sa position.

L'hon. M. MANION: Je ne le ferai pas, quelle que soit sa position.

M. GRAY: Dans tous les cas, le discours a été prononcé publiquement et nous voulons en annuler les effets.

M. MATTHEWS: Il y a plus. Nous avons ici un autre témoignage des Etats-Unis qui vous indique le genre de renseignements exacts ou faux à la disposition de ceux qui désirent étudier cette question à un point de vue sérieux et juger à leur valeur ces déclarations erronées.

L'hon. M. MANION: Ne pensez-vous pas, monsieur Matthews, que même si l'on ignorait sa déclaration au sujet des pertes, des déficits et de tout le reste, quelqu'un qui peut commettre tant d'erreurs en si peu de temps ne continuerait pas à en faire?

M. MATTHEWS: Je l'ignore.

L'hon. M. MANION: Cet individu me paraît incorrigible. Quoi qu'il en soit, continuez donc.

M. MATTHEWS: Je l'ignore. Je me contente de lire au comité ce que tout le monde peut savoir si l'on veut faire une enquête sur cette affaire.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas un ami des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. EULER: Nous tenons à ce que l'on sache que ce n'est pas un ami des Chemins de fer nationaux et mettre cette affaire au point. J'ai entendu dire et j'ai lu dans les journaux que le déficit annuel des Chemins de fer nationaux dépassait 120 millions et je tiens à ce que ce soit rectifié, si la chose est possible.

Ce n'est pas tout. Il dit ensuite:

Ecoutez-moi encore un moment car l'histoire n'est pas finie. En dépit du fait que les Chemins de fer nationaux perdaient de l'argent à raison de 175 millions par année et que les recettes d'exploitation avaient baissé de 250 millions en 1930, 200 millions en 1931, puis à 161 millions en 1932, on a décidé de faire de nouvelles dépenses sur le compte capital. En 1930, un programme d'améliorations fut commencé et dans cette seule année, 237 millions furent dépensés—plus que tout le revenu brut du réseau—si bien que la dette que nous avons vu doubler en onze ans continue à augmenter au point qu'elle a presque atteint le chiffre de notre propre dette; elle double actuellement en huit ans pendant que la perte imputée au contribuable passe de \$332 à \$433 par minute.

D'après son calcul, on arrive finalement, il me semble, à un total de 225 millions environ par année. Il continue:

Il n'y a pas moyen d'empêcher que cette dette ne fasse un gros trou dans le revenu national, car elle dépasse la richesse combinée des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard, du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Je ne veux pas fatiguer ce comité mais j'ai un autre extrait à lire. Il y a aujourd'hui aux Etats-Unis, comme vous le savez probablement tous...

Le PRÉSIDENT: Vous voulez démontrer que toute la déclaration est arronée, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: A sa base, oui.

Le PRÉSIDENT: Elle est complètement fausse?

M. MATTHEWS: C'est une conception erronée.

Le PRÉSIDENT: C'est une conception erronée de la part de M. Harrison. Vous ne pouvez pas dire si elle est intentionnelle ou non?

M. MATTHEWS: Non. Il ne s'agit pas seulement d'une déclaration comme celle de M. Harrison; il en existe bien d'autres du même genre; mais quand on sait qu'une violente polémique se poursuit actuellement aux Etats-Unis entre les partisans de l'étatisation et ceux qui sont en faveur de la propriété privée et que le nom des Chemins de fer nationaux est mêlé à cette dispute, il nous semble que le Dominion y est intéressé au plus haut degré. Je vais parler maintenant d'une publication appelée le *Railroad Data* et donner quelques renseignements sur sa circulation.

M. HEAPS: Où est-elle éditée?

M. MATTHEWS: Dans un récent article paru dans cette revue...

M. HEAPS: Donnez-nous, s'il vous plaît, une idée de cette publication.

M. MATTHEWS: C'est le volume relié que vous voyez ici.

M. HEAPS: Où est-elle éditée?

M. MATTHEWS: Aux Etats-Unis. De fait, elle contribue beaucoup à la dissémination d'informations au sujet de cette dispute entre les partisans de l'étatisation et de la propriété privée aux Etats-Unis. Nous ne nous occupons pas de savoir quelle est la meilleure doctrine, du point de vue économique.

M. HEAPS: Par qui est-elle publiée?

Le PRÉSIDENT: Par les chemins de fer de l'Est des Etats-Unis.

M. MATTHEWS: Oui, par les chemins de fer de l'Est des Etats-Unis.

L'hon. M. EULER: Est-ce l'organe des chemins de fer appartenant à des particuliers?

M. MATTHEWS: Oui. Voici quelques renseignements fournis par le *Railway Data*: " Cette publication a actuellement treize ans d'existence; sa circulation

dépasse deux millions et demi par année et elle continue à monter grâce aux seules demandes individuelles de citoyens dans toutes les sphères de l'activité". Le volume relié que j'ai devant moi "est très demandé par les bibliothèques de collège et les maisons financières qui le considèrent comme une autorité à consulter".

Le PRÉSIDENT: Qui a fait cette déclaration?

M. MATTHEWS: Les éditeurs eux-mêmes, qui donnent ainsi une idée de sa circulation.

M. MACMILLAN: Quand est-elle publiée?

M. MATTHEWS: Une fois par semaine. J'aimerais en citer un autre extrait.

L'hon. M. MANION: Je n'ai jamais entendu parler de cette publication mais un simple coup d'œil me permet d'en conclure que quelques pages sont publiées chaque mois. Par exemple, cette page est apparemment du 12 janvier 1934; une autre page porte la date du 19 janvier 1934 et une troisième celle du 26 janvier. Apparemment une page est publiée chaque semaine. Je remarque de plus que cette publication porte la mention: hommages du comité des relations publiques des chemins de fer de l'Est, 143, Liberty Street, New-York. Au-dessous figurent les noms suivants: E. E. Loomis, président du comité, président du chemin de fer Lehigh Valley; P. E. Crawley, président du chemin de fer Rutland; W. W. Atterbury, président du chemin de fer Pennsylvania, C. E. Denny, président de la compagnie du chemin de fer Erie et John Henry Hammond, président du bureau du chemin de fer Bangor et Aroostock. Ces noms figurent sur la couverture, pas dans le corps de la publication. Celle-ci consiste en une simple feuille volante contenant les renseignements que ces éditeurs veulent bien donner.

M. GRAY: Voyons ce qu'ils donnent.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas vous interrompre; j'essaye simplement de donner au comité les renseignements que je trouve dans cette publication.

M. MATTHEWS: Dans le numéro du 6 décembre, le président du Congrès des présidents de l'Est, de New-York, fournit l'information que, durant le mois de novembre, 78 conférences avaient été faites devant les diverses organisations de treize états.

Une déclaration faite dans le numéro du 21 décembre 1934 par un employé supérieur d'une compagnie de chemin de fer affiliée à cette organisation et que son auteur demandait de faire circuler, se lisait comme suit:

L'exploitation des chemins de fer nationaux par l'Etat a accumulé une dette publique de près de trois milliards de dollars en neuf ans. Et il termine en disant:

Après avoir lu cette déclaration...

M. HEAPS: Qui parlait ainsi?

M. MATTHEWS: John J. Cornell, président du comité central du chemin de fer Baltimore and Ohio, division des relations publiques, 21 décembre 1934; il cite dans sa circulaire quelques chiffres donnés par M. Beatty puis il termine en disant:

Après avoir lu cette déclaration de M. Beatty, allez-vous hésiter à la passer à vos amis.

M. HANBURY: Voulez-vous lire ce que M. Beatty est censé avoir dit.

M. MATTHEWS: Oui, si vous y tenez. M. Cornell faisait allusion au discours prononcé par M. Beatty devant le Board of Trade et les clubs sociaux de Vancouver, au cours duquel il prononça les remarques suivantes:

Les chemins de fer de ce pays se trouvent dans une mauvaise et dangereuse situation. Je ne vois pas pourquoi nous continuerions à être malades simplement parce que nous n'avons pas pu jusqu'ici payer notre note de médecin. Les expériences ferroviaires faites dans le passé nous

ont doté d'un réseau étatisé dont la dette, le 21 décembre 1933, s'élevait à pas moins de \$2,895,799,134. Ce sont des chiffres astronomiques qui ont encore une tendance à augmenter. Aucune méthode ingénieuse de comptabilité ne peut les réduire.

Aucune personne ayant étudié sérieusement l'économie politique—pas même celles qui préconisent de fortes dépenses de fonds publics comme moyen de provoquer une reprise des affaires—n'a jamais prétendu qu'on puisse tirer quelque avantage de services étatisés exploités à grosse perte. C'est contraire à toute la philosophie de l'étatisation. Ce n'est même pas conforme aux règlements des systèmes socialistes.

EST-CE DE L'EXPLOITATION ?

Bien plus, je voudrais bien savoir si vous avez sérieusement pensé un seul instant que la possession d'un des systèmes de transport de ce pays par des intérêts privés pouvait provoquer de l'exploitation. Vous rendez-vous compte que les chemins de fer canadiens étatisés et ceux qui appartiennent à des particuliers exigent le même prix pour le même service et que, somme toute, ce ne sont pas les compagnies qui fixent les prix; vous rendez-vous compte que vous pouvez expédier des marchandises dans tout le Canada ou voyager n'importe où par une compagnie de chemin de fer au même prix que par l'autre? Comment peut-on prétendre alors que la propriété privée en matière de chemin de fer permet d'exploiter le public plus que l'étatisation?

LE RÉSEAU N'A PAS GAGNÉ SES INTÉRÊTS

Ce n'est pas tout. Remarquez bien que la Commission royale du transport a fait rapport que, durant la période de neuf années, 1923-1931, les Chemins de fer nationaux n'ont pas pu, à \$456,053,195 près, gagner les intérêts que le Gouvernement du Canada s'était engagé à payer aux capitalistes qui détenaient les titres de ce réseau. Où a-t-on pris cette somme de près d'un milliard de dollars? Vous avez payé autant pour le service donné par ce réseau ferroviaire que s'il appartenait à des particuliers et, durant ces neuf années, vous avez payé en taxes près de la moitié d'un milliard de dollars à des capitalistes pour avoir le privilège de dire que les Chemins de fer nationaux vous appartiennent.

Durant ces neuf années, les capitalistes privés qui étaient propriétaires du Pacifique-Canadien, ont reçu en intérêts et dividendes \$401,080,152. Je tiens à vous faire remarquer cependant que, dans ce cas, le montant ainsi versé ne provenait pas de taxes additionnelles à ce que vous avez eu à payer pour les services donnés. Il provenait des économies faites par les propriétaires de la compagnie de chemin de fer privée sur l'argent qu'ils avaient reçu de vous pour le transport des voyageurs et des marchandises. Si c'est ce qu'on appelle de l'exploitation par du capital privé, par opposition à la protection accordée au public par l'étatisation, alors je ne connais pas la signification des mots de la langue anglaise.

Nous ne voulons pas entamer de controverse avec M. Beatty au sujet de son discours; nous nous contentons de lire ce qu'il a dit.

L'hon. M. EULER: Je considère que c'est important et que la lecture de ce discours a eu l'effet désiré. La déclaration de M. Beatty, d'après moi, prime toutes les autres. Nous aimerions savoir si ce qu'il a dit est vrai et, si ce n'est pas vrai, surtout en ce qui concerne la dette et les chiffres cités. M. Matthews devrait, il me semble, nous dire ce qu'il y a d'inexact.

Le PRÉSIDENT: Nous nous trouvons en face de la difficulté que je prévoyais; nous aurions dû tout d'abord examiner les comptes.

L'hon. M. EULER: Il ne s'agit aucunement, il me semble, des comptes de cette année.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de la structure financière et de la dette.

L'hon. M. EULER: Il me semble qu'il est bien inutile de citer des déclarations montrant qu'il existe dans le peuple et chez d'autres personnes une conception erronée des faits à moins qu'elles ne soient rectifiées. Si M. Matthews est en mesure de le faire, il devrait, je crois, nous dire en quoi la déclaration est inexacte parce qu'elle pourra probablement produire sur le peuple canadien une plus profonde impression que tout ce qui a été dit jusqu'ici.

Le PRÉSIDENT: Cette déclaration a été publiée et le peuple canadien l'a lue. Je suis d'avis que nous ne devrions pas nous y arrêter maintenant pour l'analyser et la discuter. Nous le ferons plus tard mais je considère que ce n'est pas une bonne façon de procéder que de nous arrêter au beau milieu de l'exposé de certains chiffres que nous faisait M. Matthews pour discuter cette déclaration.

L'hon. M. EULER: C'est le vrai moment de le faire, il me semble. Elle va être publiée.

Le PRÉSIDENT: Elle a été publiée il y a des mois.

L'hon. M. MANION: M. Matthews pourrait peut-être nous donner son opinion sur cette déclaration—à savoir si elle est exacte ou non—la partie qui a trait aux intérêts.

M. MATTHEWS: La déclaration de M. Cornell?

L'hon. M. MANION: Non, celle où il est question de \$452,000,000. C'est à celle-là que M. Euler a fait allusion.

L'hon. M. EULER: Oui, et de la dette.

M. MATTHEWS: M. Beatty citait le rapport de la Commission royale. Nous n'avons pas analysé cette déclaration, monsieur Euler; il nous faudrait l'examiner de nouveau et l'étudier.

L'hon. M. FULLERTON: Ce montant comprend les intérêts payables au gouvernement.

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. MANION: Si je comprends bien, M. Beatty a dit que les intérêts de neuf années s'élevaient à \$450,000,000 en chiffres ronds; est-ce exact?

M. MATTHEWS: Non, c'est un déficit. Ce n'est pas de la déclaration de M. Beatty dont il s'agissait au début mais de celle qui concernait les \$3,000,000 en neuf ans citée par le président de ce comité américain qui demandait en même temps de faire circuler cette information.

M. HEAPS: M. Beatty ne fait pas partie du comité dont vous parlez, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oh! non; il ne fait pas partie du comité. Les membres de ce comité se sont simplement servi des déclarations qu'on lui attribue et en ont tiré leurs propres conclusions.

L'hon. M. MANION: Vous avez cité comme information, une déclaration de M. Beatty publiée dans le numéro du *Railroad Data* du 21 décembre 1934. J'ai fait des recherches pendant que M. Matthews citait M. Beatty et je n'ai rien trouvé dans le numéro du 21 décembre au sujet de M. Beatty.

M. MATTHEWS: Ce n'est pas dans ce numéro-là. J'ai cité des passages d'une déclaration que M. Beatty aurait faite à Vancouver.

L'hon. M. MANION: Vous parliez de ce *Railroad Data*.

M. MATTHEWS: M. Hanbury m'a demandé de lire le discours de M. Beatty, ce que j'ai fait. Je vous ai tout d'abord donné la circulation de cette publication, je vous ai indiqué son but et je vous ai cité une déclaration faite par le président de la division des relations publiques du comité central.

L'hon. M. MANION: J'essayais de trouver comment vous pouviez associer le nom de M. Beatty au numéro du 21 décembre que vous citiez.

M. MATTHEWS: Docteur Manion, les éditeurs de cette publication ont pris le rapport du discours de M. Beatty à Vancouver et en ont cité des passages.

L'hon. M. EULER: Je me rends compte, monsieur le président, que je deviens ennuyeux, mais nous parlons en ce moment de conceptions erronées qui se sont formées dans l'esprit du public et je crois comprendre que les citations faites par M. Matthews s'appliquent à des conceptions erronées. Il a lu une partie du discours de M. Beatty dans le but, je suppose, de prouver qu'il existe des conceptions erronées. Si ce sont de fausses déclarations ou des interprétations inexactes du discours de M. Beatty, je considère que c'est le moment de les démentir, de montrer qu'elles sont inexactes; voilà où je veux en venir. S'il existe des conceptions erronées, nous devons les rectifier.

Le PRÉSIDENT: M. Matthews n'a pas les chiffres de M. Beatty; il ne peut donc pas les rectifier. Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter. M. Matthews n'a pas scruté la déclaration de M. Beatty et, par conséquent, il n'est pas en mesure d'y répondre maintenant.

M. MATTHEWS: J'ai une déclaration à faire au sujet de la demande de M. Euler. Nous n'aimerions pas donner une opinion définitive sur cette déclaration sans l'avoir étudiée plus à fond. Il nous faudrait l'examiner et la vérifier auparavant. Ce n'est pas nous qui avons soulevé ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous avez mentionné était le discours dans lequel M. Beatty était cité et la question posée par M. Hanbury était bien naturelle; c'est donc vous qui avez soulevé ce sujet.

M. BOTHWELL: M. Matthews a fait un exposé général des conceptions erronées qui ont été propagées au sujet des Chemins de fer nationaux. Il a fait une petite digression pour montrer le genre d'information qui est fournie au public. Pourquoi ne peut-il pas démentir les déclarations qui ont été faites dès le début?

Le PRÉSIDENT: Parfaitement. Il a été interrompu par une question de M. Euler qui pensait être assommant en la posant, ce qui n'est pas le cas.

L'hon. M. EULER: Très bien; allons-y.

M. MATTHEWS: Il n'y a pas grand'chose à ajouter à ce qui a été dit au sujet des conceptions erronées. Il est inutile de relire ce qui figure aux pages 2, 3 et 4 et, en conséquence, je me propose de faire un bref exposé des recommandations, si le comité y tient.

L'hon. M. MANION: Les membres du comité veulent-ils être assez aimables de dire à M. Matthews ce qu'ils attendent de lui?

M. HEAPS: Qu'il procède comme il l'entendra.

L'hon. M. MANION: Il vous demande des indications.

L'hon. M. EULER: Page 3, il donne la liste de prétendus actifs comptables dont le total dépasse quelque peu un milliard de dollars. La société de M. Matthews conseille de s'en débarrasser, de les biffer des livres. J'aimerais qu'il nous expliquât pourquoi.

Le PRÉSIDENT: Vous passez donc au chapitre des recommandations?

L'hon. M. EULER: C'en est une.

M. MATTHEWS: Les avis présentés par ma société se répartissent sous quatre titres principaux. Je répète que nous n'avons rien à dire contre les comptes publics. Mais, agissant au nom des actionnaires, nous devons considérer la question comme un tout. C'est pourquoi nous nous voyons forcés d'aborder la question des comptes publics, en ce qu'ils touchent au National-Canadien, afin que le Parlement comprenne ce qu'il ressort des deux séries de chiffres rappor-

chées l'une de l'autre. Le premier avis a trait à la mise au point du bilan du National-Canadien, par rapport aux postes énumérés ou mentionnés par M. Euler. On verra les détails relatifs à cet avis dans l'annexe; nous y expliquons d'une façon assez complète les motifs de cet avis et les avantages qui résulteraient de la mise au point. Je ne sais pas au juste jusqu'à quel point le comité désire que je revienne sur les détails. En tout cas, prenons la page 6 et le début de la page 7, où il est question de l'avis n° 1. Divisons-le en *a*, *b*, *c*, *d* et *e*. Il y est question des \$1,046,000,000 dont a parlé M. Euler. Si l'on se reporte ensuite à l'annexe 1a), on trouvera l'explication de l'alinéa 1a) de la page 6; l'explication de 1b) se trouve à la page 2 de l'annexe, et ainsi de suite. Je ne sais si vous désirez d'autres explications.

L'hon. M. MANION: M. Matthews, si j'ai bien saisi, fait remarquer que ses avis se trouvent dans cet exposé.

M. MATTHEWS: Le comité ne doit pas exiger que j'explique ces avis; le tout est assez clair.

L'hon. M. EULER: A la page 6, on trouve les motifs de ces avis.

L'hon. M. MANION: Désirez-vous vraiment qu'il explique ses avis?

L'hon. M. EULER: Si le comité est parfaitement au courant des raisons qui ont motivé ces avis, ce n'est pas nécessaire.

L'hon. M. MANION: Ces motifs se trouvent dans le document dont nous avons tous un exemplaire.

L'hon. M. EULER: Serait-il trop long d'expliquer pourquoi les actifs comptables devraient être biffés des livres?

M. GRAY: Je n'ai pas eu le temps d'étudier le document comme j'aurais voulu. J'aimerais que M. Matthews le résumât, s'il le veut bien, parce que je ne pourrais, actuellement, me prononcer sur ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit, en somme, de le lire.

M. GRAY: Je n'en ai lu que la moitié.

M. MATTHEWS: Tout d'abord, messieurs, il est bien compris, n'est-ce pas, que les explications relatives aux avis 1 a) à e) se trouvent, en résumé, aux pages 6 et 7, et que les détails paraissent à l'annexe, page i à xi. On trouve un résumé de l'avis n° 3 au bas de la page 8, puis pages 9, 10 et au haut de la page 11; il en est aussi question à l'annexe, pages xi à xiv, annexe indexée. Cela étant entendu, les membres du comité désireront peut-être lire les détails à tête reposée. En gros, les actions du Grand-Tronc (de l'ancienne compagnie du Grand-Tronc) ont fait l'objet d'une étude par un conseil d'arbitrage. Je veux parler des actions privilégiées, de la première, de la deuxième et de la troisième catégorie.

L'hon. M. EULER: Dont le total est de 165 millions de dollars?

M. MATTHEWS: Oui, mais on mentionne souvent le chiffre de 180 millions. Il y a une différence de quatorze millions, constituée par des actions non émises du Grand-Tronc, somme incluse dans le certificat au montant de 180 millions en chiffres ronds remis au ministre des Finances, après l'arbitrage. Mais la mise au point du bilan public du National-Canadien ne porterait que sur les 165 millions, parce que cette différence n'a jamais été marquée dans les comptes publics. Quand le conseil d'arbitrage eut rendu sa décision qui n'attribuait aucune valeur à ces titres, on remit un certificat au ministre, comme je l'ai déjà dit, et l'on porta aux livres du National-Canadien les chiffres du Grand-Tronc, gardant les actifs comptables à la même somme qu'avant la décision des arbitres. Il en a été de même à l'égard du Nord-Canadien. La valeur des actions ordinaires fit l'objet d'un arbitrage, qui eut pour résultat de fixer à \$10,800,000 la valeur des 600,000 actions que possédaient alors Mackenzie, Mann et compagnie. Si l'on prend ces chiffres comme base dans le calcul de la valeur véritable

du capital dont la valeur nominale est de cent millions, nous trouvons que les titres du Nord-Canadien valaient 18 millions de dollars. Ce que nous proposons maintenant, c'est que, pour les inscriptions au bilan que publie le réseau National, on tienne compte dans la pratique des décisions des deux conseils d'arbitrage.

Passons aux avances destinées à combler les déficits. Elles constituent en somme des versements pour reconstituer un capital entamé. Si un capitaliste qui a placé \$1,000 dans une entreprise, sur lesquels il a perdu \$100, prête \$100 pour combler la différence et qu'il considère ce versement réellement comme un prêt, il ne fait que gonfler son compte de capital. Ce ne serait pas sérieux. De fait, messieurs, nous aurions mauvaise grâce à présenter l'avis que nous offrons, n'était que le résultat définitif doive modifier l'écart entre les livres du réseau et les comptes publics; c'est-à-dire que notre proposition aurait moins de poids si le réseau national seul était en jeu, et si nous pouvions penser que, dans les comptes publics, ces postes apparaissent comme éléments d'actif pour le calcul de la dette nette. Connaît-on une seule entreprise commerciale qui, ayant avancé de l'argent à des filiales, porte ces sommes à son compte de profits et pertes et exige des filiales qu'elles les portent comme passif à leur compte de capital? Vous voyez quelle situation impossible en résulterait bientôt pour l'ensemble de l'entreprise. Nous faisons le même raisonnement dans le cas de l'Etat. Il va sans dire, depuis 1932, le Gouvernement le reconnaît implicitement puisqu'il fait porter au fonds du revenu consolidé le poids des pertes du réseau national (à l'exclusion des postes uniquement comptables et des intérêts dus à l'Etat). Ainsi, de 1923 au 1er juillet 1927, les avances paraissent au passif des livres du réseau; du 1er juillet 1927 à la fin de 1931, ces chiffres se trouvent amoindris du fait des versements destinés à combler les déficits des lignes de l'Est ou des paiements effectués en vertu de la loi relative aux frais de transport des Provinces maritimes; en 1932, 1933 et 1934, ce poste disparaît du compte des éléments du passif. Le gouvernement fédéral admet donc, depuis trois ans, le principe que nous défendons.

L'hon. M. MANION: Avant que vous abandonniez ce sujet, permettez-moi de vous poser une question. Avez-vous dit qu'à partir de 1923, ou même avant, jusqu'à 1930, 1931 ou 1932, alors que nous avons reconnu que les avances devaient servir à combler les déficits, ces sommes contribuaient à gonfler le capital du National-Canadien? Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. MATTHEWS: Elles étaient portées au compte du capital. Mais elles sont portées au compte du revenu consolidé, depuis l'adoption de la loi relative aux transports des Provinces maritimes et, plus tard, de la loi relative aux finances des voies ferrées.

L'hon. M. MANION: Les autres sommes étaient toujours portées au compte du capital?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. MANION: Depuis 1932, nous les imputons sur le compte du revenu consolidé?

M. MATTHEWS: Oui. Naturellement, monsieur Manion, pour ce qui est des comptes publics, ces chiffres se reflètent de toute façon dans celui de la dette nette, mais le grand ennui vient de la façon de traiter les comptes du National-Canadien à cet égard.

L'hon. M. MANION: Je le comprends.

L'hon. M. EULER: Voici à quoi se résume la question: puisque le Gouvernement convient que les déficits annuels ne doivent plus être imputés sur le compte du réseau national mais portés à celui du fonds du revenu consolidé, il devrait en agir de même pour les déficits accumulés les années précédentes.

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. EULER: Et ajoutés à la dette nationale, comme on le fait maintenant? Il faudrait donner effet rétroactif à cette mesure, afin de biffer aussi les anciens déficits.

M. MATTHEWS: Oui, les biffer du bilan que publie le réseau.

L'hon. M. EULER: C'est bien votre raisonnement, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Les biffer des comptes que le réseau rend publics.

L'hon. M. EULER: Surtout, depuis que le gouvernement fédéral ne considère plus comme éléments d'actif les déficits et les intérêts accumulés, bien que le réseau les tienne pour éléments de passif, ce qui est certes illogique et inconséquent.

L'hon. M. MANION: Sauf, ne l'oublions pas, que ces chiffres se retrouvent dans le compte des frais d'établissement, si j'ai bien saisi les paroles de M. Matthews, comme je le crois. Dans le capital immobilisé du réseau national rentrent les déficits accumulés jusqu'à 1931, même si l'on doit agir autrement à l'avenir. En somme, on les a capitalisés, puisqu'il faut employer ce mot.

L'hon. M. EULER: Et, il va sans dire, il faudrait les en retirer, pour appliquer jusqu'au bout la méthode maintenant en honneur.

L'hon. M. MANION: Le témoin dit en effet qu'il faudrait les y biffer, qu'il s'agit simplement d'un jeu d'écritures.

L'hon. M. EULER: Oui. Mais je ne pense pas que le réseau national aille jusque-là. En tout cas, puisqu'on les porte au compte de la dette nationale, il faudrait les retrancher de la dette des voies ferrées. Ainsi, les livres du réseau seraient d'accord avec ceux de l'Etat.

L'hon. M. MANION: Naturellement, cela s'impose.

M. HANBURY: Tenant compte de l'avis présenté par M. Matthews au sujet des déficits anciens, je le prie de me dire si le vérificateur a tenu compte de la façon dont le capital du réseau national est maintenant formé, de la valeur matérielle du réseau et de sa productivité.

M. MATTHEWS: Nous abordons ces points plus loin, monsieur Hanbury. C'est là un aspect beaucoup plus large de la question.

M. HANBURY: Oui. Je désirais simplement indiquer clairement aux gens de l'extérieur que nous n'examinons qu'un côté de la question.

M. MATTHEWS: Nous en sommes à la première phase. Les comptes publics du Canada et le bilan que publie le réseau antional devraient être préparés de façon qu'il n'y ait pas répétition des chiffres de la dette nette, compte tenu de la conception qu'une grande partie de la population se fait au Canada et ailleurs de la dette nette.

L'hon. M. EULER: Nous constatons cette anomalie: la dette nationale comprend une somme considérable, soit un milliard ou un milliard et demi de dollars, qui se retrouve aussi dans le chiffre de la dette des voies ferrées. C'est bien ce que vous voulez mettre en lumière, n'est-ce pas?

M. HANBURY: Pouvez-vous m'indiquer le chiffre exact de cette somme?

M. MATTHEWS: Oh! oui, vous le trouverez page 2. La somme totale inscrite aux comptes du Dominion est, en chiffres ronds, de 1,817 millions de dollars. Sur ce total, il y a une somme de 265 millions représentant le capital-actions, dont 10 millions versés pour le capital-actions du Nord-Canadien, sont portés au compte de la dette nette. Pour le solde, il n'y a qu'une somme de 15 millions qui ne s'ajoute pas à la dette nette; elle fait partie des 404 millions des sommes votées par le Dominion au compte du capital des voies ferrées de l'Etat, lesquelles constituaient le capital de roulement abandonné au réseau national quand l'exploitation des voies ferrées de l'Etat a été confiée au National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Matthews. Quelle partie des 1,800 millions portés à la dette nationale pourrait être biffée?

M. MATTHEWS: Nous conseillons (page suivante) d'en biffer 1,046 millions. La différence entre ces deux nombres, déduction faite des parties uniquement comptables du déficit de 1934, représenterait le montant du capital-actions qui sert de contre-partie d'avances ou des actions ordinaires du Nord-Canadien, ainsi que les crédits accordés aux voies ferrées de l'Etat. Tel serait le résultat net de la mesure, comme nous l'indiquons plus loin dans notre rapport. Prenez la page 9, par exemple. On y trouve le tableau sommaire de ces comptes: nous laissons de côté les 361 millions du capital-actions et les 404 millions des crédits accordés par le Dominion aux chemins de fer de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Veuillez revenir à l'annexe, page I. Vous y verrez qu'on propose de réduire de 165 millions la valeur de l'ancien Grand-Tronc.

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le jugement des arbitres se fondait sur l'état du Grand-Tronc à l'époque de son acquisition par l'Etat, et non pas sur la valeur des éléments d'actif. Je veux dire que l'actif existait tout de même.

M. MATTHEWS: Les arbitres ont considéré avant tout la productivité de la voie ferrée.

Le PRÉSIDENT: Seulement la productivité.

M. MATTHEWS: Surtout, oui.

Le PRÉSIDENT: La valeur est-elle toujours de 165 millions? Rien, dans le jugement, n'indique que cette somme ne représente pas des éléments d'actif.

M. MATTHEWS: Pas précisément.

Le PRÉSIDENT: Parce que le réseau ne rapportait rien, le Conseil privé a maintenu la décision des arbitres, à l'effet que ces voies ferrées n'avaient aucune valeur.

M. MATTHEWS: Monsieur le président, n'oublions pas qu'il y avait deux éléments à considérer au sujet de la voie ferrée. Tout d'abord, au cours de l'arbitrage, les comptables-vérificateurs du conseil des arbitres ont découvert qu'on avait porté sans raison une somme de 129 millions au compte-domaine. En outre, les arbitres ont constaté qu'on ne s'entendait pas sur l'état de la voie au moment de l'acquisition par l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Oui. Mais les arbitres ont rejeté toutes les dépositions relatives à la valeur du réseau; ils ne voulaient se renseigner que sur la productivité et la dépréciation.

M. MATTHEWS: Ils n'étaient pas d'accord à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Parce que le réseau ne rapportait pas d'argent, les arbitres ont décidé de ne pas s'arrêter à la valeur matérielle des voies.

M. MATTHEWS: Les arbitres ont fondé leur décision sur la productivité. Mais, les arbitres qui ont jugé le cas du Nord-Canadien ont indiqué, dans leur jugement, qu'ils consentaient à tenir compte jusqu'à un certain point de la valeur des voies. Ils ont demandé au professeur Swain, sauf erreur...

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas aborder ce point. Autant que nous sachions, les 165 millions représentaient la valeur des voies, les éléments d'actif matériels primitifs, qu'ils aient existé ou non.

M. MATTHEWS: Je le crois, de façon générale. Nous n'affirmons pas, cela va sans dire, que tout le capital-actions du Grand-Tronc...

Le PRÉSIDENT: Je comprends; il n'a pas été annulé.

M. MATTHEWS: Nous en parlons un peu plus loin dans nos conclusions là où il s'agit du bilan du Grand-Tronc tel qu'il s'établissait vers l'époque de l'acquisition.

Le PRÉSIDENT: Où trouve-t-on cela?

M. MATTHEWS: Au bas de la page 1 de l'appendice.

Le PRÉSIDENT: Parfaitement, mais il s'agit présentement de l'actif total.

M. MATTHEWS: Il est simplement. . .

Le PRÉSIDENT: Et l'évaluation du capital-actions par le Conseil privé et par le tribunal d'arbitrage n'a nullement traité à l'actif.

M. MATTHEWS: Il s'agissait de la valeur des actions.

Le PRÉSIDENT: Des actions seulement; l'actif y est encore, je suppose, bien qu'il ait pu subir une diminution de valeur.

M. MATTHEWS: Les arbitres ont considéré surtout la productivité.

Le PRÉSIDENT: Oui, la productivité.

M. MATTHEWS: Mais au cours de l'arbitrage, ainsi que nous l'avons signalé ici, de crainte qu'on ne l'oublîât, les vérificateurs des arbitres ont déclaré qu'il se trouvait au compte-domaine une somme de \$129,000,000 qui, à la considérer de près, ne devrait pas y figurer.

Le PRÉSIDENT: C'est là un côté de la question; on n'a pas permis à ceux qui soutenaient le contraire de rendre témoignage.

M. MATTHEWS: Nous avons essayé, je crois, de démontrer que nous ne révoquons pas en doute la correction des procédés employés par les arbitres.

L'hon. M. MANION: Afin d'élucider un point, je voudrais poser à M. Matthews une question qui découle des observations qu'il vient de faire. Au sujet de sa proposition relative à la réfection de la structure financière des Chemins de fer nationaux, je constate que l'on a joint au montant du capital-actions de l'ancien Grand-Tronc et du Canadien-Nord deux autres sommes — cela se trouve à la page 3 — savoir \$324,000,000 consistant en avances destinées à combler les déficits et \$459,000,000 d'intérêts accumulés sur avances et prêts effectués par l'Etat. Cela fait près de 800 millions de dollars, que l'Etat aurait pu, s'il ne les avait pas affectés aux Chemins de fer nationaux, consacrer soit au paiement de l'intérêt de la dette nationale, soit à la diminution de la dette même.

M. MATTHEWS: Oui, sous réserve des variations qui se produisent dans le taux de l'intérêt.

L'hon. M. MANION: Je tenais à faire ressortir cet aspect de la question.

M. HANBURY: Oh! oh!

L'hon. M. MANION: Je tenais à mettre ce point en évidence. Je ne saisis pas le fond de votre plaisanterie, monsieur Hanbury; je serais bien aise que vous l'expliquiez.

M. HANBURY: Je ne saisis pas le sens de votre question.

L'hon. M. MANION: Voici: M. Matthews a expliqué la situation du capital-actions de ces deux compagnies et il a joint à celui-ci les sommes avancées pour combler les déficits ainsi que les intérêts accumulés des avances et prêts consentis par l'Etat. Franchement, je suis d'avis que la somme donnée comme constituant la valeur de ce capital-actions ne devrait pas être portée au débit des Chemins de fer nationaux; j'estime qu'elle correspond à plusieurs fois la valeur réelle des actions. Par le passé, nous avons imputé les déficits et les intérêts sur le fonds du revenu consolidé, et pour les deux derniers postes du bilan seuls, ils s'élevaient à 800 millions de dollars. Or, si ces 800 millions n'avaient pas été employés pour combler les déficits et payer les intérêts accumulés, elles auraient pu servir à réduire la dette nationale ou en acquitter l'intérêt. Je me borne à dire que l'utilité de biffer cette somme des livres me paraît fort contestable.

M. HANBURY: Alors, selon vous, parce que le Gouvernement du Canada n'a pas laissé les chemins de fer nationaux sombrer dans la banqueroute au moment où il aurait dû le faire, il les a laissés s'acheminer vers une situation où leur mise en liquidation s'impose plus que jamais.

L'hon. M. MANION: Je n'admets pas cette thèse. L'adoption de la recommandation de M. Matthews n'aurait d'autre effet sur la situation financière des

Chemins de fer nationaux que d'en dégager le tableau. Si l'on biffait cette somme de \$1,046,000,000, comme le propose M. Matthews, leur situation matérielle ne se trouverait pas modifiée d'un sou. Voilà ce que je veux faire ressortir.

M. HANBURY: Nous avons entendu ce matin des preuves de son effet à l'extérieur du Canada. La situation actuelle influe probablement sur le Canada en sa qualité d'emprunteur.

L'hon. M. MANION: C'est possible, mais je ne vais pas discuter là-dessus. Je ne vais certainement pas accepter, sur une question de cette importance, le témoignage d'un homme comme Harrison qui a fait tant d'assertions inexactes.

M. HANBURY: Il n'est pas le seul.

L'hon. M. EULER: Il me semble que l'honorable ministre se met en mauvaise posture quand il affirme que les déficits antérieurs à 1932 ne devraient pas être rayés des livres, étant donné surtout que ceux des trois dernières années l'ont été. Pourquoi ne pas suivre ce principe jusqu'au bout?

L'hon. M. MANION: Je suppose que vous le feriez si vous acceptiez le principe que ce que nous avons fait pendant les deux dernières années est bien, tandis que ce que nos honorables amis ont fait durant les dix années antérieures est mal.

L'hon. M. EULER: Qu'il en soit ainsi, si cela vous plaît.

L'hon. M. MANION: Peut-être avons-nous eu tort de procéder ainsi.

L'hon. M. EULER: Continuez de commettre des erreurs comme celle-là.

L'hon. M. MANION: Nous avons été occupés pendant longtemps à rectifier les vôtres.

M. le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: J'étais en train de répondre à une question. Je crois que M. Hanbury m'a demandé quelle partie du passif des Chemins de fer nationaux était comprise dans la dette nette du Canada. Je l'ai renvoyé à la page 2, lui signalant que le capital-actions était de \$10,000,000 et que du restant \$15,000,000 seulement avaient été mis parmi les disponibilités avant de déterminer la dette nette (non compris les avances temporaires).

M. le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, M. Matthews va reprendre la suite de son témoignage, s'il lui reste quelque chose à dire.

M. MATTHEWS: Je n'ai expliqué qu'une seule clause du rapport.

M. le PRÉSIDENT: Parfaitement. Maintenant que vous avez couru une bordée, reprenez votre route, si vous le voulez bien.

M. MATTHEWS: Nous en avions fini, en ce qui nous concerne, des avances destinées à combler les déficits, puis nous avons examiné les 459 millions d'intérêts accumulés. Naturellement, le raisonnement appliqué aux déficits vaut également pour les intérêts accumulés dans la mesure où ces intérêts se rapportent aux déficits. Dans la mesure où ils se rapportent aux avances effectuées pour d'autres fins, il repose sur le fait que jamais, du moins depuis de nombreuses années, les bénéfices du réseau n'ont suffi, même de très loin, à acquitter les intérêts de ces avances. Nous ne soutenons nullement que l'Etat est mal venu à réclamer des intérêts, ni quoi que ce soit de la sorte. Nous voulons seulement rappeler au comité qu'il s'agit de dettes et de pertes comptées deux fois. Notre rôle n'est pas de convaincre qui que ce soit qu'il faut ou qu'il ne faut pas réduire l'intérêt. Nous vous rappelons seulement que les intérêts des avances destinées à combler les déficits appellent le même raisonnement que les déficits eux-mêmes, et que les bénéfices du réseau ont toujours, sur une période d'années, envisagée dans l'ensemble, été bien insuffisants à acquitter les intérêts des avances destinées à d'autres fins. Les 15 millions de *déventures* du Grand-Tronc venaient à la suite de ses actions de première, de deuxième et de troisième priorité, ainsi que de ses actions ordinaires; par conséquent, à mesure que toutes celles-ci

étaient déclarées sans valeur, les titres de rang inférieur de l'époque antérieure à la Confédération le devenaient également. Voilà pour notre recommandation relative au premier pas à faire en vue de mettre au point les comptes publiés du réseau national. Nous abordons ensuite la question des comptes publics.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, si vous voulez bien me permettre d'interrompre de nouveau, je demanderai à M. Mitchell, afin d'éclaircir la discussion, s'il est exact de dire que sa recommandation de rayer des livres les capitalisations de l'ancien Grand-Tronc et du Nord-Canadien, ainsi que les avances effectuées pour combler les déficits et les intérêts accumulés sur les avances et prêts de l'Etat, le tout se chiffrant par environ un milliard de dollars, repose en somme sur le fait qu'ils n'ont aucune contre-partie dans l'actif des Chemins de fer nationaux?

M. MATTHEWS: Tel est notre avis.

L'hon. M. MANION: Attendez! Examinons un peu la question. C'est peut-être exact, mais, à mon sens, une notable partie de la somme sur laquelle l'intérêt est compté représentait des engagements de capitaux. Beaucoup de gens se font une idée inexacte de la nature de la dette qui porte cet intérêt. Bref, l'Etat a avancé quelque 400 millions de dollars pour l'Intercolonial et ses autres voies ferées. M. Matthews rétablira les faits s'il croit que je me trompe et il se trouvera dispensé de répéter s'il estime que je dis vrai. Quatre cents millions ont été versés par le passé dans l'Intercolonial et les autres chemins de fer de l'Etat. Cette somme ne porte pas d'intérêt et n'en a jamais porté. Mais les avances effectuées au cours des derniers dix ou douze ans portent intérêt, ainsi que les capitaux engagés, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui, en ce qui concerne les unités constituées en société.

L'hon. M. MANION: C'est exact. En d'autres termes, l'intérêt compte aujourd'hui est celui des sommes avancées au cours de... savez-vous combien d'années?

M. MATTHEWS: Depuis le début.

L'hon. M. MANION: Depuis 19...?

M. MATTHEWS: Depuis que l'Etat prête à la compagnie des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. MANION: Je tiens à faire ressortir cet aspect de la question, car l'intérêt ne porte que sur une partie des avances effectuées par l'Etat depuis la Confédération.

L'hon. M. EULER: Une seule question: compte-t-on cet intérêt actuellement?

L'hon. M. MANION: Dans les livres des chemins de fer? Oui.

L'hon. M. EULER: Dans les livres de l'Etat, je veux dire.

L'hon. M. MANION: Je crois que non.

M. HEAPS: A propos de la déclaration que le ministre des Chemins de fer vient de faire, je voudrais connaître l'étendue des déficits ou pertes, tels qu'ils s'établissent il y a quelques années, des chemins de fer devenus la propriété de l'Etat. Je suis apparemment moins bien fixé là-dessus que mes collègues du comité. Les statistiques dont nous disposons donnent simplement un tableau de la situation présente en comparaison de celle qui existait lorsque nous avons fait l'acquisition de ces chemins de fer. Je suppose que cette documentation n'est pas disponible présentement, mais j'estime que l'on devrait nous la communiquer sous peu.

M. MACMILLAN: Jusqu'à quelle époque?

M. HEAPS: Je voudrais connaître les pertes annuelles des chemins de fer à l'époque où ils sont devenus des entreprises de l'Etat.

L'hon. M. FULLERTON: Le Grand-Tronc, vous voulez dire?

M. HEAPS: Tous les chemins de fer qui font maintenant partie du réseau national.

L'hon. M. FULLERTON: Depuis que l'Etat les a pris en charge?

M. HEAPS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et auparavant?

M. HEAPS: Oui, pour trois ou quatre ans auparavant.

Le PRÉSIDENT: On ne pourrait guère les séparer depuis leur acquisition.

M. HEAPS: Nous avons les chiffres des années qui ont suivi leur acquisition. Je voudrais avoir ceux des années antérieures.

Le PRÉSIDENT: Nous nous les procurerons, monsieur Heaps. Puis-je maintenant poser à M. Matthews une question se rapportant à la page 6. Je veux éclaircir la question des accumulations d'intérêts sur les avances de l'Etat. Le Dr Manion vient de dire, je crois, que ces intérêts n'apparaissent pas dans la comptabilité de l'Etat. Ils doivent y figurer.

M. MATTHEWS: Il veut dire, je suppose, qu'ils ne figurent pas au débit des chemins de fer dans les comptes publics.

L'hon. M. MANION: Ah! oui, ils figurent à notre compte de la dette consolidée.

Le PRÉSIDENT: Certes, ils figurent dans les livres.

L'hon. M. MANION: Le président vient de me demander d'éclaircir un point que j'avais laissé obscur. J'ai dit que les intérêts comptés aux chemins de fer sur les avances que l'Etat leur a faites n'apparaissent pas dans les livres de l'Etat; j'ai voulu dire qu'ils n'y figurent pas à titre de poste séparé. Il va sans dire qu'ils sont compris dans notre dette consolidée, mais, autant que je sache, ils ne sont pas portés, à titre de poste distinct, au débit des chemins de fer dans les livres de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Dans les livres de la compagnie?

L'hon. M. MANION: Dans le bilan des chemins de fer on trouve, au bas de la page 15, quelque 35 millions de dollars d'intérêt sur emprunts obtenus de l'Etat. Je crois que cet intérêt ne se trouve pas porté, dans les comptes publics, au débit des chemins de fer à titre de poste séparé, mais il y est compris quand même. Il va sans dire que la partie de la dette de l'Etat contractée pour subvenir aux besoins des chemins de fer se trouve comprise dans notre dépense imputée sur le fonds consolidé.

Le PRÉSIDENT: Et le capital est indiqué?

L'hon. M. MANION: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Je cherche l'origine de la confusion qui existe chez le public. Vous établissez une analogie entre ceci et la diminution du capital des actionnaires ordinaires?

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Mais quand le capital fourni par un actionnaire ordinaire est dissipé, celui-ci paye des intérêts sur la somme versée en remplacement du capital disparu.

M. MATTHEWS: Quand les actionnaires versent de l'argent pour remplacer le capital perdu?

CERTAINS HON. MEMBRES: Plus fort.

Le PRÉSIDENT: Il doit acquitter lui-même le service de l'intérêt.

M. MATTHEWS: Oui, s'il emprunte l'argent.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que le Gouvernement fait.

M. MATTHEWS: Oui.

M. HANBURY: Il y a eu une certaine discussion que nous ne pouvions pas saisir et que le sténographe n'a pu saisir et noter. A mon sens, si la chose est importante, il faudrait la répéter.

M. MATTHEWS: C'est à propos de l'intérêt. Le docteur Manion a créé l'impression, je pense, que l'Etat paye l'intérêt en question et que cela figure quelque part dans les comptes publics, mais non à titre d'item applicable aux comptes des chemins de fer; mais il se paye. Nous devons acquitter les intérêts que nous devons. L'intérêt est inscrit quelque part, comme élément de la dette nette, ou bien il a été prélevé partiellement au moyen d'impôts au cours des années passées et, en ce cas, ne fait pas l'objet d'une inscription distincte dans les comptes publics. C'est une dépense; le compte a été payé, et comme pour un complet au rebut, il n'en est plus question.

Le PRÉSIDENT: Il n'en est pas tout à fait ainsi; vous assimilez le présent cas à celui d'un actionnaire appelé par une société à verser des fonds, dans la mesure où la mise initiale est dissipée. C'est ce que le Gouvernement fait en l'espèce à l'égard du National-Canadien. D'après M. Matthews, après cela, il ne faut pas capitaliser la somme, parce qu'il s'agit simplement d'un capital englouti. Ce n'est plus une valeur d'actif. Selon moi, c'est l'actionnaire qui doit payer, et, en ce cas, le Gouvernement fédéral n'a pas à acquitter d'intérêts sur la somme versée par l'actionnaire, en remplacement du capital englouti.

M. MATTHEWS: Si, sur les emprunts.

Le PRÉSIDENT: Et il faut que l'intérêt soit acquitté, et cela figure dans nos comptes. Selon M. Matthews, des notions erronées existent dans le public du fait qu'un compte extérieur, celui du chemin de fer National, porte les charges au compte du capital. Je veux dire qu'il en est ainsi pour un observateur superficiel, mais qu'il n'en résulte aucune différence quant à l'état réel des affaires.

M. MATTHEWS: D'ordinaire, quand des intérêts accrus résultent des déficits et sont inscrits comme passif au compte du capital, il faut rechercher rigoureusement la contre-partie et s'attendre à la trouver ailleurs sous forme d'une valeur compensatrice d'actif, si l'on veut obtenir un bilan équilibré. Autrement, on ne fait que présenter sous un faux jour le résultat net. C'est tout. Je dirai que la situation entière est commandée en l'espèce par le fait que la société subsidiaire établit une charge, et que la société mère l'amortit et l'absorbe dans la perte qu'elle subit. Ce genre de tableau n'est pas sain.

L'hon. M. MANION: Si vous en avez fini avec cette phase de la situation, monsieur Matthews, j'aimerais à savoir si vous avez lu le rapport présenté en 1928, — je présume que vous l'avez lu, — en faveur d'une nouvelle capitalisation?

M. MATTHEWS: Présenté par le bureau des vérificateurs?

L'hon. M. MANION: Non. Je parle d'un rapport présenté en 1928, si j'ai bon souvenir.

M. MATTHEWS: Le rapport Thornton?

L'hon. M. MANION: Oui. Vous l'avez lu?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. MANION: La capitalisation préconisée dans l'avis précité présente avec celle que vous préconisez une différence d'environ 200 ou 250 millions de dollars. Il a conseillé au gouvernement d'alors, — je cite le chiffre de mémoire, mais j'en ai gardé un assez bon souvenir, — de rayer quelque 800 millions de dollars du capital. N'est-ce pas là le chiffre approximatif? Vous en souvenez-vous?

M. MATTHEWS: C'était une somme d'environ 800 millions de dollars.

L'hon. M. MANION: Oui, un peu moins de 800 millions de dollars. Vous préconisez un amortissement d'environ \$1,046,000,000, soit une différence approximative de 300 millions de dollars.

M. MATTHEWS: Les intérêts courus et autres charges, depuis cette époque?

L'hon. M. MANION: Quels intérêts courus

M. FRASER (*Caribou*): Sur le principal.

L'hon. M. MANION: Les déficits et les intérêts courus depuis cette époque? Je ne crois pas que les sommes accumulées depuis 1928 donnent un total de 300 millions de dollars.

M. MATTHEWS: Monsieur Manion, nous serons heureux de fournir la démonstration.

L'hon. M. MANION: Je serais heureux de l'avoir.

M. MATTHEWS: Nous pouvons dire que, dans l'ensemble, cela comprend les intérêts courus et les avances destinées à combler les déficits.

M. HEAPS: Monsieur le président, à propos de l'exposé fait ce matin concernant les dettes qui figurent, et dans la dette nationale, et dans la dette du National-Canadien, possédons-nous quelque chiffre qui indique quel est au juste le double emploi?

L'hon. M. MANION: M. Roberts occupe un siège près de vous. Personne ici n'est plus en état de vous fournir le renseignement. Pouvez-vous le donner, monsieur Roberts?

M. ROBERTS: Je le regrette, je n'étais pas attentif et je n'ai pas saisi la question.

L'hon. M. MANION: Voulez-vous la répéter, monsieur Heaps?

M. HEAPS: J'ai demandé si nous avons les chiffres indiquant quelle dette du réseau National font double emploi, c'est-à-dire figurent dans les livres publics?

M. MATTHEWS: J'ai déjà fourni le renseignement

M. HANBURY: Oui. Le chiffre est consigné ici, à la page 3.

M. HEAPS: Dois-je comprendre que la somme approximative de \$1,046,331,-000 est donnée comme l'un des éléments constitutifs de la dette fédérale?

M. MATTHEWS: Je vous réfère à la page 3, parties "a", "b" et "c" de notre rapport.

L'hon. M. MANION: Des éléments de la dette, si le paiement a été imputé sur le fonds du revenu consolidé, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Une partie est englobée dans la dette nette, mais en ce qui regarde les 1,046,000,000, monsieur Heaps, reportez-vous à la page 3-A, et vous y constaterez que les deux comptes du capital-actions (sauf 10 millions de dollars de frais directs) n'ont jamais été inclus dans la dette publique. Ce sont seulement les 10 millions de dollars pour l'acquisition des actions qui y ont été inclus. Le pair du solde est pour ainsi dire une acquisition faite sans provision.

L'hon. M. MANION: Monsieur Matthews, selon vous, la dette nette serait seule intéressée. Voyez si mon raisonnement est juste. Supposons qu'il y a quelques années le Gouvernement ait comblé le déficit de 20 millions de dollars, en imputant la somme sur le fonds du revenu consolidé. La somme ne serait pas inscrite dans la dette nette.

M. MATTHEWS: Le fonds du revenu consolidé fait partie de la dette nette.

L'hon. M. MANION: D'accord, mais supposons que l'Etat ait enregistré un excédent, disons de 10 ou 15 millions de dollars? La somme ne figurera pas dans la dette nette, si elle est affectée au service des intérêts ou à l'amortissement d'un déficit?

M. MATTHEWS: Ainsi que je l'ai dit à M. Geary, ou bien alors une somme prélevée au moyen d'impôts.

L'hon. M. MANION: Je voulais tirer la chose au net.

M. HEAPS: Quel est actuellement le chiffre de la dette nationale?

L'hon. M. MANION: Quelque 3 milliards de dollars.

M. ROBERTS: Le gouvernement canadien a une dette de trois milliards deux cent mille dollars. Cela comprend notre dette fondée de trois milliards, les intérêts de laquelle se payent à des obligataires canadiens, et deux cents millions de fonds fiduciaires et autres gérés par l'Etat, tel le fonds des pensions de retraite. La dette nette fédérale est d'environ \$3,200,000,000. Le seul autre élément de passif est un passif éventuel représenté par des garanties en cours au montant d'environ un milliard de dollars. Tel est l'état complet de la dette fédérale.

L'hon. M. MANION: Avant que vous vous en tiriez ainsi,—je devrais plutôt dire avant que vous passiez à autre chose,—ne faut-il pas ajouter à la somme précitée quelque 300 ou 400 millions de dollars, dont l'Etat n'a pas garanti le remboursement, mais au sujet de laquelle il a engagé tout autant sa responsabilité?

M. ROBERTS: Une somme d'environ \$200 millions de dollars.

L'hon. M. MANION: Je veux parler de 300 millions de dollars qui ne portent pas une garantie de remboursement de l'Etat, mais qui engagent sa responsabilité.

M. ROBERTS: Maintenant, pour ce qui est de la connexité entre les comptes publics et la comptabilité des chemins de fer, cela représente les rapports entre une société mère et une filiale, et toute la question se résume à savoir quel est le chiffre que la société mère a inscrit dans ses livres, comme représentant la dette de la filiale, et le chiffre que celle-ci a inscrit, comme représentant la créance de la société mère. Il n'y a pas concordance entre les livres sur ce point. Sous la rubrique des sommes dues à l'Etat, le réseau national a inscrit une somme totale de \$1,536,000,000 constituée par des prêts, 672 millions de dollars d'intérêts représentant le service de ladite dette, 459 millions de dollars et le compte du capital du C.G.R., 404 millions de dollars. En ce qui regarde les comptes publics, à l'actif, la somme de 387 millions de dollars, inscrite au compte du capital du vieux chemin de fer d'Etat, figure simplement comme item de frais d'établissement. La somme a été utilisée. Elle représente des dépenses passées et il n'en résulte pas d'intérêts accrus ou perçus. Lors de l'acquisition des vieilles lignes nationales, le National-Canadien a simplement inscrit le montant de ce placement dans sa comptabilité. C'était une simple opération comptable indiquant l'état de la situation, quand le réseau national a pris en main le chemin de fer d'Etat pour l'exploiter. Les 16 millions de dollars de fonds de roulement du C.G.R. figurent dans les comptes publics à titre de valeur active. En ce qui regarde l'avalisation par le gouvernement canadien des prêts et avances, la somme d'environ 672 millions de dollars est inscrite à l'actif, dans nos livres, et parce que le Parlement a autorisé le ministère des Finances à verser l'argent à titre de prêts, on comptabilise l'intérêt au taux fixé à l'époque; certains prêts portent un intérêt de 6 p. 100. A l'exception d'une somme relativement minime, tous ces prêts sont inscrits comme valeurs actives improductives et sont donc inclus dans la dette nette du Dominion. Quand l'Etat consent une avance, nous la comptabilisons comme valeur active, pas comme valeur productive, comme valeur active simplement. La compagnie de chemin de fer inscrit immédiatement la somme comme créance fédérale. A la fin de l'année, elle reçoit un compte pour le montant des intérêts, et elle inscrit ces intérêts dans ses comptes comme une dette supplémentaire due à l'Etat. Pour la rédaction des comptes publics, l'intérêt exigé ne figure que pour mémoire et ne fait pas l'objet d'inscription comptable, parce que cela ne ferait que compliquer la comptabilité de l'Etat. On ne relève donc pas dans les comptes publics des item correspondant aux 459 millions de dollars que le réseau comptabilise comme sommes dues à l'Etat. Il va de soi que, puisque l'Etat s'est endetté pour avancer ces 672 millions de dollars au réseau national, le service des intérêts dus par le réseau a été indiqué d'année en année par le service de la dette publique imputé sur les comptes ordinaires.

L'hon. M. MANION: Toutes les avances de l'Etat sont comptabilisées au titre service de la dette publique?

M. ROBERTS: Oui, tout ce que l'Etat doit payer, il le paye à titre d'intérêts sur la dette publique.

M. HEAPS: Me permettez-vous de chercher à tirer la chose au net? On nous dit que le public a des notions erronées de la situation, et je crois qu'il en va aussi de même de certains membres du comité. Je vais m'efforcer d'élucider la question. Dois-je comprendre que les \$1,460,000,000 sont inclus dans les 3 milliards de dollars de la dette publique?

L'hon. M. MANION: Une partie.

M. HEAPS: Je voudrais savoir quelle partie ou quel montant.

M. ROBERTS: La réponse, je pense, c'est que tous les déboursés, sauf les sommes pour le capital-actions de l'ancien Grand-Tronc et de l'ancien Nord-Canadien (dans lequel cas l'Etat n'a pas versé de comptant, sauf 10 millions de dollars pour le Nord-Canadien) ont été absorbés au moyen d'opérations comptabilaires, et notre dette nette a englobé tous ces déboursés, sauf 16 millions de dollars du fonds de roulement du C.G.R. et une somme à titre d'avances courantes.

M. HEAPS: Je voudrais obtenir, si c'est possible, un simple exposé sans fioriture indiquant quelle partie des dettes du National-Canadien est aussi incluse dans la dette fédérale.

L'hon. M. EULER: En toute modestie, je puis répondre à la question. J'avais inscrit la question au Feuilleton de la Chambre, au début de la session, ainsi que le ministre le sait, et on m'a répondu qu'un milliard et demi de la dette du réseau National est aussi inclus dans la dette nationale. Il y a double emploi d'un milliard et demi. Je crois que le montant est un peu plus élevé.

M. ROBERTS: Le texte porte "ont été absorbés"; cela fait une différence. Vous ne pouvez relever là les item correspondants.

M. HEAPS: Suis-je en droit de supposer que la dette du réseau National constitue environ la moitié des 3 milliards de dollars de la dette publique fédérale?

L'hon. M. MANION: L'Etat en a absorbé la moitié, ainsi que le dit M. Roberts, à une époque ou à une autre.

M. HEAPS: Je veux être fixé.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, sans l'acquisition des chemins de fer, la dette de l'Etat serait d'un milliard et demi de dollars.

M. HEAPS: Vous pouvez exprimer la chose ainsi.

L'hon. M. MANION: Vous pouvez exprimer la chose ainsi, mais le montant ne serait pas de trois milliards.

M. HEAPS: Je veux tirer la chose au net, pour que nous puissions tomber d'accord sur un chiffre.

M. MATTHEWS: Monsieur Heaps, je vais tenter un nouvel exposé. Je dois avouer que je n'ai pas beaucoup réussi.

M. HEAPS: C'est ma faute.

M. MATTHEWS: Je me suis efforcé d'expliquer la chose à M. Hanbury. Si vous vous référez à la page 2 du rapport vous relèverez une somme globale d'environ \$1,817,000,000. Si vous prenez cette somme et les 265 millions de dollars d'actions, le seul montant compris dans la dette est un montant de 10 millions de dollars. Il y a maintenant 255 millions de dollars à retrancher du chiffre global et puis 15 millions de dollars des 404 millions de dollars de fonds fédéraux. En chiffres ronds, cela donne un milliard et demi de dollars qui font double emploi, soit dans le chiffre de la dette fondée échue, soit dans le chiffre du produit des impôts dans le passé.

M. HEAPS: Ainsi, monsieur Matthews, d'après vous, ce que le colonel Geary a dit est à peu près exact?

M. MATTHEWS: Environ un milliard et demi de dollars font double emploi, soit dans les chiffres existants, soit dans l'addition des chiffres existants et du produit des impôts des années passées, et pour ce qui est du dernier point, surtout en ce qui regarde l'intérêt.

M. HEAPS: Si c'est le montant des intérêts, nous avons un exposé de la situation entière.

M. MATTHEWS: Oui.

M. HANBURY: Vous pourriez peut-être, monsieur Matthews, continuer votre exposé en établissant un rapport entre le chiffre d'un milliard et demi et celui de \$1,046,000,000, à la page 3?

M. MATTHEWS: Tout d'abord si l'on prend la somme de \$1,817,000,000 pour en déduire \$1,046,000,000 et les parties uniquement comptables du déficit de 1934, on obtient 765 millions de dollars, soit la valeur du capital-actions—somet de la page 9—plus la somme d'environ 404 millions votée pour le compte des terres domaniales. En d'autres termes, de cette somme de 1,817 millions on soustrait ces rectifications et il reste des avances, pour fin de capital, faites de la valeur des titres du Canadien-Nord et des Chemins de fer de l'Etat canadien moins les diminutions du capital en 1934.

M. CANTLEY: Nous avons déjà de petites brochures montrant les opérations de la Marine marchande canadienne, le nombre des vaisseaux et les endroits où ils se trouvent; en aurons-nous encore cette année?

L'hon. M. MANION: La distribution en a eu lieu cet avant-midi et vous pouvez vous en procurer.

Le PRÉSIDENT: Nous devons demander la permission de délibérer pendant les séances de la Chambre. Nous la demanderons puis nous nous réunirons de nouveau à quatre heures et demie.

A une heure, la séance du Comité s'ajourne à quatre heures et demie du soir.

La séance du Comité est reprise à quatre heures et demie du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le quorum est atteint. Avions-nous fini d'interroger M. Matthews?

M. HANBURY: Je ne le crois pas.

M. HEAPS: Monsieur le président, au moment de l'ajournement nous ne savions pas trop encore à quoi nous en tenir au sujet de la dette nationale...

M. GRAY: Oublions tout ce qui a été dit.

Le PRÉSIDENT: Et revenons au point de départ. Où en étiez-vous rendu, monsieur Matthews, dans votre annexe? Vous en étiez, n'est-ce pas à l'article 1 (e)?

M. MATTHEWS: Oui, à la page 7.

Le PRÉSIDENT: De l'appendice?

M. MATTHEWS: A la page 7 du rapport même. En d'autres termes, nous avons étudié les idées principales de la première recommandation, soit la mise au point du bilan imprimé des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Ce qui nous amène à 1 (e)?

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Des recommandations inscrites à la page 7?

M. MATTHEWS: Oui.

M. HEAPS: Je ne désire aucunement reprendre toute la discussion, mais mes idées ne sont pas encore assez claires sur la question des dettes et la question du double emploi; je voudrais me renseigner davantage, car je suis un de ceux qui ne savent pas trop à quoi s'en tenir sur la position relative des deux questions.

Le PRÉSIDENT: Vous cherchez maintenant à nous jeter dans la confusion.

M. HEAPS: Cela me semblerait impossible.

L'hon. M. MANION: Me permettra-t-on d'exprimer, en une ou deux phrases tout simplement, profane moi-même comme vous tous, et non avocat ou spécialiste de la finance, ce qui constitue, à mon sens, la dette nationale et quels sont ses rapports avec les chemins de fer. Je crois pouvoir le faire en peu de mots, parce que, naturellement, j'ai étudié le problème de bien près. Tout d'abord la dette nationale—je laisse de côté pour le moment les chemins de fer—est, approximativement, de \$2,800,000,000 ou \$2,900,000,000. Peu importe que nous ayons le montant exact; si vous le désirez vous n'avez qu'à vous reporter aux comptes publics. La dette est d'environ 3 milliards. Il faut ajouter à ce montant la somme de 1,300 millions d'obligations des Chemins de fer nationaux du Canada que le public a payées au comptant.

L'hon. M. EULER: Non à ajouter aux \$2,800,000,000?

L'hon. M. MANION: Oui. Laissez-moi finir. La dette des Chemins de fer nationaux du Canada est de 1,200 millions à 1,300 millions de dollars, et nous avons garanti environ 75 p. 100 de ce montant. A mes yeux, cette garantie n'importe guère. Notre responsabilité demeure toujours, car une forte partie des obligations porte sur des parties des chemins de fer qu'il serait impossible, contrairement au réseau suburbain de Guelph dont a parlé cet avant-midi M. Euler, de mettre de côté. Ainsi la dette du Canada—je veux dire du gouvernement du Dominion—est ce montant, quel qu'il soit, des comptes publics qui se rapproche de 3,000 millions plus les 1,200 millions de la dette des Chemins de fer nationaux du Canada, que nous avons garantie pour la plus grande partie. En d'autres termes, la dette est, en chiffres ronds, d'un peu plus de 4,000 millions. Or, pour ce qui est du solde des obligations des chemins de fer, il est porté au débit de l'Etat, soit par l'absorption dans notre dette de 3,000 millions, soit par des versements effectués de temps à autre à même le revenu consolidé. Voilà toute l'affaire telle que je la connais, et mon exposé est, semble-t-il, parfaitement clair et tout-à-fait véridique.

M. HANBURY: Pour plus de clarté, je vais vous poser, avec votre permission, la question suivante: s'il n'y avait pas eu de relation entre les Chemins de fer nationaux du Canada et l'Etat, serait-il raisonnable de penser que toute la dette nationale, de 3,000 millions aurait été diminuée de 1,500 millions?

L'hon. M. MANION: Non, je ne le pense pas.

M. HANBURY: C'est ce que l'on a déclaré cet avant-midi.

L'hon. M. MANION: Vous faites erreur, je crois. La dette serait bien moins forte. De combien, je l'ignore, car depuis des années les divers gouvernements en ont amorti une partie à même les revenus à mesure qu'ils les encaissaient. Ce milliard et demi qui représente la dette inscrite dans les livres des Chemins de fer, je l'ai déjà noté à maintes reprises, a été en partie payé à même le revenu ordinaire et en partie absorbé dans la dette nationale. Quels en seraient les montants exacts, c'est ce que j'ignore, mais sans aucun doute si le réseau n'avait jamais été étatisé, la dette ne serait pas aussi considérable, sans toutefois établir cette différence à un milliard et demi.

M. HEAPS: Examinons donc cet exemple, qui est d'une grande simplicité. Cet avant-midi l'on a prétendu qu'il y a eu double emploi dans les comptes du gouvernement fédéral et dans ceux des Chemins de fer nationaux du Canada, pour une somme d'environ un milliard et demi. Or, si tel est le cas, admettons

que la dette de l'Etat canadien est de trois milliards et celle des Chemins de fer nationaux du Canada, de cinq milliards et demi. Dois-je entendre qu'il y a eu double emploi du milliard et demi dans la dette nette et que les deux dettes réunies sont de quatre milliards?

L'hon. M. MANION: Dans la dette il y a eu double emploi pour un montant considérable, mais il y a eu une partie de payée à même le revenu ordinaire, d'année en année, et ainsi il n'y a pas eu double emploi de la dette totale des chemins de fer.

M. HANBURY: Un mot, je vous prie. Si l'Etat n'avait rien payé, des montants que vous dites, à même le revenu ordinaire, pour les besoins du réseau de l'Etat, n'aurions-nous pas pu amortir d'autant la dette fédérale?

L'hon. M. MANION: C'est précisément ce qui vous a amusé cet avant-midi, quand j'ai fait exactement la même déclaration.

M. HANBURY: Ce que je veux dire c'est que, ce calcul fait, la dette n'aurait-elle pas été d'un milliard et demi?

L'hon. M. MANION: Non, pas la dette totale actuelle, car les divers gouvernements—comme le gouvernement actuel—ont payé à mesure qu'ils se succédaient, à même le revenu, certaines sommes pour amortir la dette des chemins de fer; une partie de ces montants a grossi notre dette, mais une partie a été payée à même le revenu courant. Supposons qu'il y ait eu un surplus de 30 millions, ces trente millions ont soldé une partie des dépenses, tout simplement. Essayons une explication à l'aide de l'exemple suivant: supposons que votre revenu annuel soit de \$10,000.

M. HANBURY: Adopté.

L'hon. M. MANION: Vos dépenses sont de \$8,000 et il vous reste \$2,000, que vous prêtez à quelqu'un. Vous n'auriez pas contracté une dette de \$2,000 parce que vous pouviez disposer de \$2,000, mais il n'en resterait pas moins vrai que l'on vous devrait \$2,000. Saisissez-vous ma pensée?

M. HANBURY: Oui.

M. DUFF: Bonnet blanc, blanc bonnet.

M. HANBURY: Vous avez oublié, je crois, que le gouvernement fédéral a une dette très forte sur laquelle il verse des intérêts. S'il n'y avait jamais eu de réseau étatisé, ou si le fédéral n'avait jamais versé cet argent aux Chemins de fer nationaux du Canada, on aurait pu l'employer à amortir la dette, et cet avant-midi on nous a déclaré que les additions de diverses sources s'élevaient à un milliard et demi.

Le PRÉSIDENT: Tout se résume, en somme, à un calcul.

M. HANBURY: C'est ce que l'on a déclaré ici-même cet avant-midi.

L'hon. M. MANION: Vous avez sans doute raison, mais il se peut que nous en ayons fait un autre emploi. On aurait pu employer cet argent ailleurs.

M. FRASER: Nous aurions pu ne pas prélever cette somme des contribuables.

Le PRÉSIDENT: Nous avons eu recours à l'expression "double emploi", mais elle ne paraît pas bien propre et n'est pas celle qui convient le mieux. Il n'y a pas ici double emploi. Il s'agit simplement de la même somme apparaissant dans deux comptes différents.

M. HEAPS: Comment appelleriez-vous cela?

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas un double emploi.

M. HEAPS: Existe-t-il un moyen d'établir le chiffre de la dette?

M. GRAY: En d'autre termes, cette somme n'a pas été dépensée deux fois.

Le PRÉSIDENT: Aucunement. Vous entendez qu'elle apparaît dans la dette publique, de même aussi que dans la dette de l'une des entreprises de l'Etat. D'autres entreprises pourraient encore se trouver dans les mêmes conditions.

M. HEAPS: Existe-t-il un moyen d'établir sans erreur le montant net dont il a été fait, semble-t-il, double emploi?

Le PRÉSIDENT: Non, et personne n'a prétendu que la dette nette du pays se composait de la somme de la dette nationale et de celle des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. HEAPS: Nous le comprenons tous, semble-t-il. Je voudrais voir disparaître la chose, si ce n'est pas exact.

L'hon. M. MANION: Le double emploi dans la tenue des livres?

M. HEAPS: Ne pourrions-nous pas obtenir des chiffres que nous pourrions comprendre?

L'hon. M. MANION: Il ne serait guère possible, je suppose, d'obtenir de réponse. Cela dure depuis la confédération. Une partie des obligations inscrites dans les livres peut s'appliquer au réseau de l'Intercolonial. Personne ne pourrait, semble-t-il, retracer ces montants. Jamais on n'a exigé d'intérêts sur les capitaux de l'Intercolonial et pourtant, s'il faut en croire M. Hanbury dans les remarques qu'il vient de faire et que j'accepte moi-même, vous pourriez dire que si nous n'avions pas construit l'Intercolonial, l'intérêt sur les capitaux placés dans cette entreprise aurait été épargné et aurait pu servir à payer l'intérêt de la dette fédérale. Il n'est guère possible, je dirais, de préparer un état comme celui que vous désirez.

Sir EUGÈNE Fiset: M. Roberts ne pourrait-il pas, pour les fins du Comité, préparer un état de la dette à l'heure présente, par comparaison avec celle du National-Canadien, et nous soumettre cet état sur ce point?

L'hon. M. MANION: M. Roberts est absent pour le moment, mais je vais attirer son attention sur votre demande.

Le PRÉSIDENT: Vous en étiez, je crois, monsieur Matthews, à la deuxième recommandation de la page 7 de votre rapport.

M. MATTHEWS: Après avoir étudié la mise au point du bilan imprimé du réseau étatisé, nous allons maintenant aborder l'étude des comptes publics dans leurs relations avec les Chemins de fer nationaux du Canada. Tout d'abord, je l'ai déjà noté, à part les avances courantes, au montant d'environ 17 millions, il n'y avait que quinze millions de l'actif du réseau étatisé au chapitre du compte courant qui furent pris par les Chemins de fer nationaux du Canada quand l'exploitation du réseau de l'Etat leur a été confiée. Si le projet était accepté, c'est tout ce qu'il faudrait ajouter à la dette nette du Canada. Il faudrait procéder ensuite à une reclassification et établir une distinction entre la division des dépenses de capital de la dette nette du Canada et celle que l'on a appelée le fonds consolidé lequel, dans le langage commercial, pourrait s'intituler le compte de déficit de l'entreprise. A notre sens le point le plus important, dans la mise au point des comptes publics ou, si l'on préfère, dans la décomposition plus détaillée des comptes publics, c'est de répondre à la forte objection apportée contre ces projets par ceux qui prétendent qu'on perdrait ainsi de vue les fortes sommes qu'ont coûté au pays les Chemins de fer nationaux du Canada.

Nous avons tenté, à la page 8, de répondre à ce désir en exposant les renseignements qui pourraient, si le parlement le jugeait nécessaire, maintenir en permanence en état du coût total aussi détaillé et aussi étendu que le parlement le voudrait. Car, en somme, ce que plusieurs croient être le coût, dans les comptes imprimés des Chemins de fer nationaux du Canada, ne l'est pas du tout. L'an dernier nous avons cherché à renseigner le Comité sur ce point, et nous avons alors présenté un état des items qui n'étaient pas compris dans les obligations envers le fédéral, comme les déficits comblés les années précédentes, les subventions, et le reste. Ainsi quand nous abordons la question du coût pour le pays, le point important que nous voudrions vous soumettre, c'est qu'à la page 8 nous avons élaboré sommairement un plan qui nous paraît susceptible de maintenir un

état très complet du coût de cette entreprise pour le pays. On a très énergiquement soutenu, dans plusieurs milieux, que les projets que nous avons présentés nuirait, d'une manière ou d'une autre, à l'intelligence de ces données, et que la prospérité revenue les dépenses du passé seraient tôt oubliées et que le pays se lancerait dans une nouvelle orgie de dépenses. La page 8 contient notre solution au problème et nous croyons avoir donné la place logique à cet exposé, c'est-à-dire dans les comptes publics. En somme, ce sont les archives officielles, ou la base officielle sur laquelle le parlement pourrait, d'année en année, établir quel a été le coût cumulatif de ce système naturel. Il est certain que la comptabilité actuelle des Chemins de fer nationaux du Canada ne montre pas et n'a jamais montré, depuis que nous nous en occupons, quel est le coût total. Elle révèle ce que d'année en année le Gouvernement a considéré comme passif, dépendamment des lois adoptées jusqu'ici. Par exemple l'argent que le Gouvernement a versé en 1934 pour combler, au réseau de l'Est, les déficits résultant de l'application de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes ainsi que les déficits mêmes des Chemins de fer nationaux du Canada, aurait été, jusqu'en 1927, tenu pour des avances et aurait été inscrit au passif dans les livres du réseau de l'Etat. Aujourd'hui il ne s'y trouve pas. Pourquoi? Parce qu'on a changé les lois et pour d'autres raisons. La troisième recommandation a trait à l'échange des valeurs de capital que le fédéral détient aujourd'hui dans la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada, soit des actions enregistrées pour environ 180 millions de dollars émises après la décision arbitrale au sujet du Grand-Tronc, plus les titres détenus dans le Nord-Canadien, ainsi que les prêts, avances, intérêts simples ou accumulés, et le reste, à l'exclusion des chemins de fer du Gouvernement canadien.

A la page 9, on lit le montant de 361 millions de dollars ainsi composé: si vous vous reportez de nouveau au chiffre de \$1,817,000,000, à la page 2, et si vous en déduisez les amortissements projetés du capital qu'un arbitrage a déclaré sans valeur, les avances pour déficits, intérêts, et le reste, il reste quelque 765 millions, qui comprennent la valeur d'arbitrage des actions communes du Nord-Canadien, les emprunts fédéraux pour fins de capital moins les diminutions du capital des actionnaires durant l'année courante de 1934. Il y a aussi le montant de 404 millions relatifs aux chemins de fer de l'Etat. On se demandera peut-être la raison de l'exclusion de ces chemins de fer du capital. Il y a eu quelque discussion au sujet de la question de l'Intercolonial relativement à la dernière législation, et nous sommes d'avis que, pour le moment du moins, ce sujet relèverait plutôt d'une affectation. Peu importe pour le plan général, que cela concerne le capital ou soit laissé comme affectation.

L'hon. M. MANION: Avant que vous passiez à autre chose, puis-je vous poser une question? Je remarque ici, si je vous ai bien compris, que vous indiquez, à la page 9, la somme de 765 millions comme étant, en un certain sens, un compte de l'Etat. Est-ce exact?

M. MATTHEWS: L'intérêt restant aux actionnaires.

L'hon. M. MANION: La page 30 du rapport annuel du National-Canadien, que nous avons reçu cette année, indique pour le compte de l'Etat un total d'un milliard et demi, en chiffres ronds.

M. MATTHEWS: Plus le capital. La somme de \$1,800,000,000 comprend le capital.

L'hon. M. MANION: Cela répond à la question. Je comprends ce que vous avez à l'esprit. J'allais dire que si vous soustrayez un montant de l'autre, il ne concorderait pas avec votre chiffre de mille millions. Mais il faut inclure le capital. Je me rends compte de votre idée maintenant.

M. MATTHEWS: Est-ce clair, maintenant, docteur Manion?

L'hon. M. MANION: Cela explique la question; je ne l'avais pas comprise.

M. MATTHEWS: A la page 9, nous faisons allusion, en passant, à cette question des actions sans valeur au pair. L'an dernier, nous avons inclus la proposition définie à l'effet que les actions seraient sans valeur au pair. Cette année-ci, nous n'avons pas proposé cela définitivement pour la raison que, sauf erreur, le Gouvernement songe à quelque projet de loi futur relativement aux actions sans valeur au pair. Nous répétons que cela n'a aucune importance. Ce n'est que pour la commodité ou l'avantage des valeurs variables de l'intérêt des actionnaires à l'avenir. Cet intérêt variable dépendra de l'augmentation du capital, des parties du déficit qui ne résultent pas de déboursés en espèces, et le reste.

M. GRAY: Vous ne pensez pas que nous en vendrons?

M. MATTHEWS: De plus, voici ce qu'il ne faut pas oublier: la critique qui a porté depuis quelques années sur les actions sans valeur au pair visait les compagnies, et, naturellement, les actions sans valeur au pair émises en faveur du Dominion ne donneraient pas lieu à la critique comme celles des compagnies particulières. Cependant, afin d'éviter toute discussion sur ce sujet, nous l'avons laissé libre. Peu importe.

L'hon. M. EULER: Monsieur Matthews, revenons sur le sujet que nous discutons tout à l'heure. Quelle est la dette totale des chemins de fer à l'égard du Dominion?

M. MATTHEWS: Vous trouverez aussi ce renseignement à la page 2.

L'hon. M. EULER: Et le bilan?

M. MATTHEWS: A la page 13.

L'hon. M. EULER: Quelle page?

M. MATTHEWS: La page 13 du rapport imprimé.

L'hon. M. EULER: Oui.

M. MATTHEWS: Ces chiffres en sont extraits. Tout d'abord, la somme de 265 millions de dollars.

M. HANBURY: A quelle page trouve-t-on cela?

M. MATTHEWS: A la page 2 du rapport. M. Euler lit les comptes imprimés.

L'hon. M. EULER: \$270,000,000.

M. MATTHEWS: Le Gouvernement détient 265 millions du capital, comme on l'a dit, puis un montant de \$15,142,633.33 des anciennes obligations du Grand-Tronc mentionnées dans les comptes imprimés comme étant des avances faites antérieurement à la Confédération par la province du Canada, et les avances pour prêts et déficits qui se montent à 672 millions.

L'hon. M. EULER: Où cela est-il, à la page 13?

M. MATTHEWS: Il s'agit des prêts et avances.

L'hon. M. EULER: Très bien.

M. MATTHEWS: L'intérêt accumulé au montant de 459 millions et les affectations de capital du Dominion pour les chemins de fer de l'Etat, 404 millions.

L'hon. M. EULER: Exactement.

M. MATTHEWS: Maintenant, cela fait un total pour le compte du Dominion...

L'hon. M. EULER: Combien est-ce?

M. MATTHEWS: \$1,817,000,000.

L'hon. M. EULER: C'est la dette totale envers l'Etat.

M. MATTHEWS: C'est la dette totale à l'égard de l'Etat, y compris le capital.

L'hon. M. EULER: Il y a de plus la dette consolidée envers le public au montant de \$1,250,000,000 environ?

M. MATTHEWS: C'est exact.

L'hon. M. EULER: Mais ces deux sommes forment le total du passif des chemins de fer.

M. MATTHEWS: Plus leurs obligations courantes.

L'hon. M. EULER: Parfaitement, c'est ce dont j'allais parler. Cela fait environ \$2,800,000,000. Combien obtenez-vous en additionnant ces montants?

M. MATTHEWS: Approximativement 3 milliards.

L'hon. M. EULER: Mais, si je comprends bien, le ministre a dit qu'il faut ajouter la dette fondée à ces 3 milliards.

L'hon. M. MANION: Non.

L'hon. M. EULER: Je désire que cela soit bien expliqué. Sauf erreur, vous avez dit—et c'est ce que je me suis demandé depuis—que le montant n'est que d'un milliard. Est-il clair alors que les chemins de fer doivent à l'état environ \$1,800,000,000, en chiffres ronds?

M. MATTHEWS: C'est exact, en comprenant le capital.

L'hon. M. EULER: Et puis, la dette fondée à l'égard des obligataires représente \$1,250,000,000 de plus, soit un total de 3 milliards.

M. MATTHEWS: C'est juste.

L'hon. M. EULER: J'ai clairement entendu le ministre dire qu'il faut ajouter à cela...

L'hon. M. MANION: Non. J'expliquais à M. Heaps, à mon humble façon, que la dette du Dominion—absolument étrangère aux chemins de fer—se montait, en chiffres ronds, à 3 milliards, et qu'il faut y ajouter la dette des chemins de fer, soit \$1,246,000,000, dont nous sommes également responsables.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous poser une question à ce sujet? Vous avez un capital de \$765,000,000—appelez-le comme vous voudrez...

M. MATTHEWS: Oui, un capital et des affectations.

Le PRÉSIDENT: Et une dette de \$1,280,000,000.

M. MATTHEWS: En chiffres ronds, \$1,246,000,000.

Le PRÉSIDENT: Si l'on ajoute le chiffre de la dette au chiffre de la valeur résiduelle on obtient un certain montant. Cela concorde-t-il avec les chiffres que vous donnez ici?

M. MATTHEWS: Oui. Je puis vous expliquer la chose maintenant. Prenez les \$1,817,000,000, à la page 2, déduisez l'amortissement de \$1,046,000,000 et soustrayez la moins-value du capital des actionnaires durant l'année courante non comblée par des valeurs en espèces...

Le PRÉSIDENT: Combien est-ce?

M. MATTHEWS: \$5,479,000, et l'on obtient \$765,000,000. J'ai l'état ici, monsieur Geary, s'il peut vous être utile.

L'hon. M. MANION: Puis-je vous poser une question au sujet de la dette de l'Etat? Je sais quelle sera votre réponse, mais je veux que ce soit mis au clair. De ce montant de \$1,800,000,000 dans les livres du chemin de fer indiqué comme une dette de quelque sorte envers l'Etat rien n'a jamais été payé en principal ou intérêt. Est-ce exact?

M. MATTHEWS: Oui, c'est juste.

L'hon. M. MANION: Comprenons-nous bien.

M. MATTHEWS: Quand je dis rien, j'ai à l'idée qu'il aurait pu y avoir un échange d'argent revenant du chemin de fer pour réduire temporairement les emprunts, mais, en somme, votre déclaration est exacte.

L'hon. M. MANION: On n'a rien payé au compte du principal ou des intérêts.

M. BOTHWELL: Cette somme de \$1,800,000,000 inclut les 100 millions environ. Si je ne fais erreur, ce n'est qu'une partie de ce que l'on a payé.

M. MATTHEWS: Les 100 millions? Oui, monsieur Bothwell, c'est juste. A la suite de l'arbitrage concernant le Nord-Canadien le Gouvernement a payé 10 millions pour les six cent mille actions que Mackenzie et Mann possédaient à titre d'entrepreneurs de la voie, et le rapport Drayton-Acworth de 1917 nous apprend que ces actions leur avaient été versées au lieu de commissions d'entrepreneurs. Maintenant, la sentence arbitrale a évalué ces six cent mille actions à \$10,800,000, de sorte que, sur cette base, les actions ont une valeur de 18 millions de dollars. La déduction dans ce cas est de 82 millions.

M. BOTHWELL: Par conséquent, cette somme de \$1,800,000,000, que l'on trouve à la page 2, n'est pas ce que le réseau national doit réellement à l'Etat.

M. MATTHEWS: Pas strictement; ce montant comprend le capital-actions. Comme je l'ai dit, à la page suivante, 3-A, en expliquant la fausse conception nous avons fait observer que celle-ci provenait du côté de l'actif.

M. BOTHWELL: Je comprends cela. Je me demandais si je me trompais.

M. MATTHEWS: Vous avez parfaitement raison. La somme de 265 millions n'implique qu'une valeur de 10 millions en argent. Une fois de plus, cela prête à confusion.

L'hon. M. MANION: Il y a ces 18 millions.

M. MATTHEWS: Non pas en espèces, excepté que l'on pourrait considérer les subventions comme de l'argent. A cette époque, des subventions ont été accordées au Nord-Canadien—une subvention de 7 millions de dollars à laquelle nous faisons allusion dans l'annexe. C'est ce que l'on peut voir à la page 4 de l'annexe. A part cela, nous pouvons dire que la somme de 265 millions ne comprend aucune valeur en espèces.

L'hon. M. EULER: Et cependant elle est regardée comme une dette des chemins de fer envers l'Etat. Le gouvernement n'a jamais rien payé pour cela, si ce n'est 10 millions.

M. MATTHEWS: Les 10 millions. On pourrait prétendre, cependant que la subvention de 7 millions a été mentionnée, mais on ne l'a pas considérée comme faisant partie du coût—partie de l'avance ou du prêt, ou du prix d'achat des actions. Le prix d'achat des actions a été fixé à un maximum de 10 millions avant le commencement de l'arbitrage.

L'hon. M. MANION: Ce chiffre, monsieur Matthews, a été déterminé depuis la première préparation du bilan consolidé, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Parfaitement.

L'hon. M. EULER: Le montant de 255 millions a été mis au débit des chemins de fer par le gouvernement. Les chemins de fer appliquent au crédit de l'Etat 255 millions pour lesquels celui-ci n'a jamais payé un sou.

M. MATTHEWS: C'est exact. Le capital-actions—sans mentionner la question de subvention, qui ne peut que prêter à confusion pour le moment, je crois.

L'hon. M. EULER: Il serait assez difficile de prétendre que ce montant devrait être mis au débit des chemins de fer.

L'hon. M. MANION: J'ai reconnu à la Chambre, l'autre jour, monsieur Euler, lorsque vous et moi discutiez ce sujet—ou lorsque M. Munn proposait une résolution—que ces items pouvaient fort bien être débattus, mais personne n'a jamais proposé une nouvelle capitalisation uniquement à leur sujet. Je ne pense pas qu'on aurait jamais dû les inscrire là. Je crois que cette faute a été commise en 1923. Ils y ont toujours été, et lorsque nous nous mettons à discuter cela, nous soulevons toute la question de nouvelle capitalisation. Voilà la difficulté.

L'hon. M. EULER: Jusqu'à présent, nous convenons qu'il faudrait exclure cette somme de 255 millions.

L'hon. M. MANION: J'ai souvent été de votre avis.

Le PRÉSIDENT: Cette somme est un élément d'actif.

L'hon. M. EULER: On n'a rien payé pour elle.

Le PRÉSIDENT: Rien, mais nous avons eu ces actions pour la raison que le tribunal d'arbitrage a refusé de les évaluer parce qu'elles n'étaient pas productives; il a refusé de dire si elles avaient aucune valeur appréciable; il a simplement déclaré qu'elles ne valaient rien pour l'Etat parce que c'était un capital improductif.

L'hon. M. MANION: Rappelez-vous, monsieur le président,—je dis ceci pour nous en tenir aux faits d'aussi près que possible—que, probablement, il y avait en même temps des obligations antérieures à celles que l'on avait évaluées et sur lesquelles nous acquittions un intérêt.

Le PRÉSIDENT: Oh! oui, c'est vrai. Le tribunal d'arbitrage a dit que ce capital était improductif et qu'il ne valait rien une fois transféré à l'Etat. Il n'a pas voulu se rendre à la demande du Gouvernement et dire: "Voyons quel actif représentera ce capital".

L'hon. M. EULER: Si le Gouvernement n'a rien payé pour lui, pourquoi compte-t-il que les chemins de fer lui verseront un seul sou?

L'hon. M. MANION: Il ne s'y attend pas. Le Gouvernement n'a jamais rien reçu à cet égard.

M. MATTHEWS: Il y a un autre point touchant cette question de valeur. Comme M. Geary l'a fait observer, les actionnaires du Grand-Tronc ont porté cet appel devant le Conseil privé à Londres, afin de savoir si, au point de vue légal, la majorité des arbitres avaient rendu une décision erronée en n'admettant pas la valeur de la propriété comme preuve, et le Conseil privé a approuvé cette décision et renvoyé l'appel. Mais, comme je l'ai dit ce matin, monsieur Geary, au cours de l'arbitrage, les vérificateurs de cet arbitrage ont examiné le placement dans la voie et l'outillage du Grand-Tronc, et ont découvert qu'il fallait en rayer 129 millions de dollars. C'est à cela que nous pensions d'abord en demandant le rajustement du capital-actions.

L'hon. M. EULER: Mais même cette valeur n'y est point; c'est admis.

M. MATTHEWS: Non. Ils ont dit qu'ils savaient que les 129 millions devraient être inscrits.

Le PRÉSIDENT: Quels sont les comptables?

M. MATTHEWS: Les vérificateurs de l'arbitrage. Je pense que c'était alors M. Brown.

Le PRÉSIDENT: Oui, ils n'ont pas laissé faire la preuve de l'autre côté.

M. MATTHEWS: Je ne veux pas discuter d'un côté ou de l'autre sur cette question de procédure en arbitrage. Il s'agit d'une question de fait.

Le PRÉSIDENT: De fait, on s'est présenté devant le Conseil privé à propos d'une question de droit et non pas d'une question de fait, et l'on a prétendu que les arbitres auraient dû admettre la preuve quant au coût du remplacement, moins la dépréciation. Personne ne songe à dire aujourd'hui que l'évaluation de la commission d'arbitrage a été fautive.

M. MATTHEWS: Pour l'arbitrage du Nord-Canadien, on a procédé d'une façon un peu différente de celle du Grand-Tronc. Les arbitres du Grand-Tronc ont semblé considérer surtout la productivité, tandis que les arbitres du Nord-Canadien ont paru s'attacher davantage au côté physique de la propriété, bien qu'ils aient dit tout d'abord que tout se résumait à une question de recettes. Ils ont fait venir le professeur Swain et ils ont, à grands frais et en se donnant beaucoup de peine, fait évaluer les frais de remplacement des propriétés, et ils ont apparemment songé à cela dans leur décision, bien que cela n'ait pas empêché la propriété d'être évaluée bien trop haut.

Le PRÉSIDENT: Il s'est fait plusieurs arbitrages où les frais de remplacement, moins la dépréciation, ont été à la base de l'évaluation.

M. MATTHEWS: C'est parfaitement vrai.

L'hon. M. EULER: Même s'il en est ainsi, pourquoi le gouvernement du Canada, en mettant la main sur ces chemins de fer, prendrait-il ce profit, si profit il y a, pourquoi obtiendrait-il cet actif pour rien? Est-ce que le chemin de fer ne devrait pas en bénéficier?

M. MATTHEWS: Les bureaux d'arbitrage de 1918 et de 1921 ont rendu des décisions fondées sur une certaine donnée, et ils ont différé quelque peu sur cette question de propriétés.

L'hon. M. MANION: Cette question a été passablement bien discutée. Puis-je faire remarquer qu'il vaut peut-être aussi bien ne pas se laisser entraîner trop loin sur cette question de l'ancien Grand-Tronc. Il y a des avocats qui s'occupent encore de cette question du Grand-Tronc en Angleterre, ou du moins quelques-uns d'entre eux prennent cela au sérieux, et ils ne cessent d'attaquer tous les gouvernements à ce sujet. Je ne sais trop si nous ne ferions pas mieux d'éviter de discuter cette question, sauf si la chose est absolument nécessaire. Je dis cela sans autre motif.

Le PRÉSIDENT: Je crois que personne ne conteste que les évaluations ont été justes.

M. MATTHEWS: Mais la continuation de ces comptes dans le bilan publié du réseau des chemins de fer nationaux du Canada est l'une des causes de la continuation de ces disputes. Certains portefeuillistes croient tout naturellement que, par l'arbitrage, ces stocks ont été déclarés sans valeur et que les actifs ont naturellement dû être sans valeur, et cependant ceux qui les remplacent dans la possession de ces biens continuent à les indiquer comme actifs de valeur. C'est tout d'abord une question psychologique: la poule ou l'œuf; nous ne savons pas.

L'hon. M. EULER: Le gouvernement canadien admet pour ainsi dire qu'il y a là une valeur. Sinon, pourquoi les chemins de fer continueraient-ils à les laisser subsister comme un passif de l'Etat? Si c'est un passif pour l'Etat, ce doit aussi être un actif pour les chemins de fer.

M. MATTHEWS: C'est précisément ce que nous avons dit dans notre rapport.

L'hon. M. EULER: Certainement.

M. MATTHEWS: Nous avons ensuite regardé au bas de la page 9 où nous avons donné le compte original du Dominion du Canada, de \$1,800,000,000. Voyez les diminutions indiquées et calculez ce qui reste comme intérêt de l'actionnaire. Et en passant, M. Euler, je pense que la confusion provient de ce que s'est \$3,000,000,000 aux deux endroits, et dans les comptes publics et dans le National-Canadien. A la page 10, nous soulignons l'effet d'un tel échange. Tout d'abord le statut du Canada ne serait pas modifié. C'est-à-dire que tout actif qui existe actuellement ou qui pourra exister à l'avenir appartiendra au Dominion de même façon qu'il lui appartient aujourd'hui, car le Dominion, après tout, quelle que soit son insistance à créer ces passifs sur les livres des chemins de fer, ne peut prendre place avant les créances des publics représentées par les obligations et le reste. En second lieu, le contrôle par le Dominion de toutes les compagnies du réseau national serait centralisé par la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada. Cela nous ramène au point de départ. Quand fut conclu l'arbitrage du Grand-Tronc, le ministre des Finances avait émis un certificat au montant de \$180,000,000, montant qui représentait les \$165,000,000 plus le stock du trésor de \$14,000,000. Cela a été émis par la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada; le capital-actions du Nord-Canadien, de \$100,000,000, a été acquis directement par le gouvernement. Il se trouve donc que, depuis ce temps, la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada est le banquier

de l'entreprise et avance de l'argent au Nord-Canadien sans avoir le contrôle de cette compagnie. Or nous sommes d'avis que le capital-actions du Nord-Canadien aujourd'hui détenu par le gouvernement fédéral soit remis à la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada et que, en échange, on inclue la valeur — ici les \$18,000,000 — dans l'émission totale des \$361,000,000 mentionnés à la page 9.

En troisième lieu, nous avons déjà discuté l'effet qui en résulte sur la dette nette du Dominion du Canada et il n'est guère utile de poursuivre cette discussion. Le chiffre des crédits des chemins de fer de l'Etat n'en serait pas modifié. Le total des prêts pour fins de premier établissement resterait le même.

Je me permets de vous faire remarquer, docteur Manion, qu'il a pu y avoir ce matin un peu de confusion dans les actifs au sujet de la somme de \$1,046,000,000; mais nous parlions alors des intérêts. Il n'y a rien de changé dans les avances elles-mêmes, lesquelles nous devons croire couvertes par les actifs. La valeur arbitrale du capital-actions du chemin de fer Nord-Canadien serait établie et la décision de la commission d'arbitrage du Grand-Tronc se manifesterait dans les comptes. On pourra trouver dans l'annexe une analyse expliquant les détails de la proposition et le Comité pourra en prendre connaissance. L'annexe va des pages 1 à 14.

L'hon. M. MANION: Je me permets de poser une question qui ne se rattache pas à ce sujet-ci. M. Matthews a fait l'an dernier une déclaration ressemblant beaucoup à celle-ci. Je désire maintenant savoir s'il existe réellement des différences importantes entre votre déclaration de l'an dernier et celle de cette année?

M. MATTHEWS: Docteur Manion, notre rapport de l'an dernier était bref, et vous vous rappelez sans doute que plus tard, à la réunion du 7 juin, nous avons présenté d'autres renseignements; et nous en avons aussi fourni d'autres lors de la réunion du 20 juin. Ce rapport-ci, nous l'avons déjà dit, complète en les coordonnant les chiffres calculés jusqu'à 1934, et nous croyons qu'avec certaines données additionnelles il sera utile à la discussion au Parlement.

L'hon. M. MANION: Il n'y a pas de modification importante, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oh! non. Il n'y a pas de modification importante. C'est simplement ce que l'on pourrait appeler une amplification coordonnée de ce qui a été donné en 1934 dans le rapport fait au Parlement et dans les deux mémoires préparés pour le Comité.

L'hon. M. EULER: Le point capital de votre recommandation, c'est que le montant du capital-actions des deux anciennes compagnies, les avances faites pour couvrir les déficits, les intérêts accumulés, se totalisant à \$1,046,000,000, devraient être soustraits parce que, comme je l'ai dit ce matin, il n'existe pas là d'actif réel. Et vous suggérez en outre que le reste, soit environ \$700,000,000, au lieu d'être porté dans les livres comme un passif sur lequel certaines personnes veulent calculer les intérêts, soit annulé par l'émission de capital-actions ordinaire en faveur de l'Etat?

M. MATTHEWS: Les \$765,000,000, au bas de la page 9, seraient couverts en partie par du capital-actions, relativement aux avances faites aux compagnies, et en partie par le compte des crédits des actionnaires des chemins de fer de l'Etat. Le droit résiduel total des actionnaires serait de \$765,000,000. Ce serait un droit résiduel et non pas un passif.

L'hon. M. EULER: Ce serait une capitalisation au chiffre du capital-actions qui sera émis au gouvernement, environ \$765,000,000, plus la dette, garantie au public, d'environ un billion et quart.

M. MATTHEWS: Il importe peu que les chemins de fer de l'Etat soient couverts ou non par des actions ordinaires, mais nous croyons que la question de l'Intercolonial, dans ses rapports avec les lois antérieures, mérite une étude supplémentaire. Les \$765,000,000 constitueraient le droit résiduel des actionnaires,

représenté par le capital-actions de \$361,000,000 et par la part des actionnaires des chemins de fer de l'Etat, puis, après tout cela, il resterait les obligations entre les mains du public, s'élevant à environ un billion et quart plus le passif courant.

Le PRÉSIDENT: Ai-je raison de dire que vous prenez le chiffre de la page 2 et que vous en soustrayez le chiffre de la page 3? Vous soustrayez la diminution du capital des actionnaires durant 1934?

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Ce qui est le montant émis pour avances.

M. MATTHEWS: Ce ne sont pas là des valeurs réelles; il s'agit de pertes non remboursées par les actionnaires.

Le PRÉSIDENT: C'est ainsi que vous arrivez au chiffre de \$765,000,000?

M. MATTHEWS: C'est cela.

Le PRÉSIDENT: Et vous en déduisez le chiffre de \$404,000,000 que l'on voit à la page 9?

M. MATTHEWS: Oui; plutôt que sous forme de capital-actions, car nous hésitons à propos de la question des Provinces maritimes par rapport à l'Inter-colonial...

Le PRÉSIDENT: Vous ne comprenez pas cela dans votre capital-actions

M. MATTHEWS: Attendez un moment. Que voulez-vous dire, M. Geary? Serait-ce que vous feriez simplement les entrées dans les livres des Chemins de fer nationaux et laisseriez le capital-actions tel qu'il est, que vous laisseriez le capital-actions du Nord-Canadien tel qu'il est, que vous laisseriez le capital-actions du Grand-Tronc et du National-Canadien tel qu'il est, \$180,000,000? Ce serait un peu difficile. Je signale que la recommandation 3 est une partie essentielle du projet.

Le PRÉSIDENT: Vous pensez que c'est une partie essentielle de votre projet?

M. MATTHEWS: Je le pense, monsieur. Je ne vois pas comment vous pourriez réaliser ce projet sans faire cela.

M. HANBURY: Je désire dire quelques mots avant que M. Matthews cesse de nous entretenir de ses projets. En réponse à une question que je vous ai posée ce matin, monsieur Matthews, vous avez, je crois, dit que vous aviez certaines recommandations à faire dans le but de fonder les évaluations sur la valeur physique ou sur la capacité de rapport; mais je ne vois rien ici à ce sujet.

M. MATTHEWS: Je dis que nous nous occupons de ce côté de la question dans la réponse aux objections. On a objecté que ces propositions ne vont pas assez loin; qu'elles ne permettent pas une diminution en rapport avec la capacité de gain établie du chemin de fer ou avec la valeur (utile qu'il a pour le Dominion. Ce point est réglé dans ces objections. Il y a une autre recommandation. Le comité désire-t-il que je continue l'exposé de la recommandation n° 42? Il s'agit de la question de la publicité. Nous sommes d'avis que si jamais le Parlement juge à propos d'adopter ces propositions, l'une des choses importantes à faire sera de publier par tous les moyens possibles que tout droit résiduel qui restera inscrit dans les comptes publiés des Chemins de fer nationaux du Canada est aussi compris dans la dette nette du Canada (ou couvert au moyen d'impôts). Nous avons donc, page 11, recommandation 4, suggéré spécialement, dans le second paragraphe, le projet suivant: nous pourrions imaginer un nouveau mode de bilan; au lieu d'inscrire ces diverses obligations et actions au compte du Dominion du Canada, nous pourrions inscrire là le chiffre de \$765,000,000 indiqué à la page 9, lequel est la valeur résiduelle, et établir ainsi d'une façon définie que cette somme est comprise dans la dette nette du Canada. En d'autres termes, on mettrait fin une fois pour toutes à la confusion, une fois qu'on aurait établi la forme convenable de bilan au sujet du droit résiduel du

Canada. Puis l'on déclarerait explicitement chaque année dans les comptes publics que cette somme est comprise dans la dette nette du Canada. Voilà l'un des plans que nous avons à l'esprit quant à la publicité. Il y a certes d'autres moyens, comme par exemple les comptes publics.

Maintenant, messieurs, sans lire en détail notre rapport et ses annexes, voilà le résumé de nos recommandations sur cette question.

Et nous arrivons maintenant au chapitre des obligations. Notre seul objet en exposant ces objections, c'est que le Parlement puisse connaître toutes les opinions possibles. Nous ne désirons aucunement imposer notre opinion à qui que ce soit. Nous pensons donc qu'il est bien nécessaire que vous connaissiez toutes les opinions possibles sur une question aussi importante que celle-là, question qui a été étudiée si souvent et à propos de laquelle on a dépensé tant d'argent d'une façon ou d'une autre. Nous ne voulons pas laisser croire que nous inventons des objections pour avoir le plaisir de les réfuter. Il s'agit ici d'objections réelles soulevées l'an dernier par des journaux ou dans des discours prononcés par des citoyens bien connus du Canada ou par des députés sur le parquet de la Chambre des communes ou enfin à l'occasion de remarques que le comité lui-même a pu entendre. C'est surtout de là que proviennent les sources des objections. Nous avons eu connaissance, dans deux ou trois cas, d'objections provenant de source privée et que nous avons jugées assez importantes pour les relever. Si le comité désire examiner ces objections pour connaître tous les angles de la question, nous serons très heureux de lui prêter notre concours.

L'hon. M. EULER: Je pense que le sujet est assez important pour que nous l'examinions à fond. Nous sommes en présence des objections. J'imagine que vous répondez à ces objections. Puis les membres du comité pourraient en soulever d'autres.

M. MATTHEWS: Nous sommes prêts à nous occuper des objections.

Le PRÉSIDENT: Voyons cela le plus rapidement possible. Les hauts fonctionnaires du chemin de fer sont ici et je pense que nous devrions commencer par eux. Serez-vous ici mardi, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Nous allons maintenant entendre les hauts fonctionnaires.

M. HANBURY: Je désirerais entendre quelqu'un qui nous parlerait du nouveau projet d'assurance et de retraite que je crois avoir été adopté; c'est un nouveau système de pension. Je voudrais que M. Fairweather nous expliquât brièvement en quoi consiste ce nouveau projet.

M. FAIRWEATHER: Le nouveau système de pension?

Le PRÉSIDENT: Où voit-on cela?

M. GRAY: A la page 9.

Le PRÉSIDENT: C'est dans la première partie du plan. Je préfère que nous ne nous occupions pas des comptes cet après-midi.

M. FAIRWEATHER: Au cours de l'année 1933, nous avons étudié sérieusement le plan de pensions des chemins de fer nationaux du Canada. C'était un système ne comportant pas de contribution et propre à créer des obligations bien plus considérables que de raison. Dans tous les cas, on a élaboré un projet moitié non contributoire et moitié contributoire qui aura pour effet de réduire quelque peu les frais de la compagnie pour les pensions, mais qui en même temps permet aux employés, s'ils le désirent, d'obtenir des pensions plus élevées en versant des contributions.

M. GRAY: Un système de contributions volontaires.

M. FAIRWEATHER: Un système de contributions volontaires; et qui leur permet aussi d'obtenir ces pensions d'une façon qui protégera leurs ayants droits

aussi bien qu'eux-mêmes. Le plan dont nous venons de parler a été préparé par la compagnie et soumis aux représentants des employés et accepté par eux, et je pense qu'il a démontré l'excellence de notre politique. Nous n'en sommes aujourd'hui qu'au deuxième mois de sa mise en vigueur et il y a 18,000 contributeurs. Ce système diffère grandement de l'ancien; c'est un système d'un genre absolument moderne. L'ancien système était très simple; l'employé prenant sa retraite recevait une pension égale à 1 p. 100 de son salaire pour chaque année de service. Ainsi, un homme qui avait trente ans de service recevait, sous forme de pension 30 p. 100 de la moyenne du salaire qu'il avait reçu durant ses dix dernières années de service.

M. HANBURY: Pension à laquelle il n'avait aucunement contribué?

M. FAIRWEATHER: A laquelle il n'avait aucunement contribué. D'après le nouveau système, un homme qui prend sa retraite reçoit une pension qui est en partie non contributoire et en partie contributoire. La partie non contributoire de cette pension représente la pension ou disons le droit résiduel ou les droits qu'il avait le 31 décembre 1934, date de l'entrée en vigueur du nouveau système. Par exemple, supposons un employé qui, à la fin de 1934, était âgé de 55 ans et avait vingt ans de service. On établirait le chiffre de sa pension en se basant sur 20 p. 100 de la moyenne du salaire qu'il a reçu durant les dix années expirées à la fin de 1934.

M. HANBURY: La compagnie s'est chargée de cette obligation?

M. FAIRWEATHER: Oui; et le jour où cet homme aura atteint l'âge de la retraite, on lui accordera cette pension qui sera payée par la compagnie, mais à laquelle il n'aura aucunement contribué. Cependant, d'après le nouveau système, il pourra augmenter le chiffre de sa pension en versant des contributions qui sont absolument volontaires; il peut ainsi verser jusqu'à 10 p. 100 de son salaire et la compagnie fournira jusqu'à 5 p. 100, et l'argent...

M. HANBURY: Cinquante pour cent de la pension?

M. FAIRWEATHER: Non, elle fournira jusqu'à 5 p. 100. Si l'employé verse plus que 5 p. 100, il se trouvera à contribuer seul; la compagnie ne contribuera pas plus de 5 p. 100. Les sommes provenant des contributions des employés seront placées en obligations de l'Etat et formeront un fonds spécial; à la fin de la période, ces sommes serviront à acheter des rentes viagères supplémentaires. Cela peut sembler quelque peu compliqué, mais, en réalité, c'est très simple. De cette façon, l'employé toucherait une pension plus élevée qu'en vertu de l'ancien projet, et les dépenses de la compagnie seraient moindres. De plus, le projet prévoyait que si un homme désirait protéger la vieillesse de sa femme il le pouvait en demandant une plus petite pension à être déterminée d'après la réelle valeur de ce que l'on appelle "la rente viagère mixte du survivant", au lieu d'une simple pension. Le montant maximum de la pension annuelle à titre gratuit accordée aux nouveaux employés a été fixé à 300 dollars. Il s'agit des employés qui viennent d'être admis dans le service.

Sir EUGÈNE Fiset: Seulement pour les nouveaux employés?

M. FAIRWEATHER: Seulement pour les nouveaux employés. Je veux dire ceux qui n'avaient pas été dans le service assez longtemps pour posséder de plus amples titres à cet égard en vertu de l'ancien projet. Cependant, on ne permet pas à un employé de contribuer avant d'avoir été dix ans au service de la compagnie. La raison en est que, en l'absence de cette disposition, on ne cesserait de payer et de retirer de l'argent à cause du roulement du travail. Ces hommes qui entrent dans le service et en sortent ne sont jamais employés assez longtemps pour devenir pensionnaires, et il serait impossible de s'occuper de leur cas. Telles sont les principales conditions. Il faut que les employés soient au service de la compagnie depuis dix ans. Il est assez certain que si un homme est à l'emploi de la compagnie durant dix ans il deviendra pensionnaire, à moins qu'il ne meure.

L'hon. M. EULER: Quand a-t-il droit à une pension?

M. FAIRWEATHER: Quand il atteint l'âge de pension; il prend sa retraite à soixante-cinq ans.

L'hon. M. EULER: Peu importe son âge lorsqu'il est admis dans le service?

M. FAIRWEATHER: Oh! non. Un nouvel employé, pour avoir droit à une pension annuelle à titre gratuit de \$300, doit entrer au service de la compagnie avant l'âge de quarante-cinq ans, et être demeuré constamment à son emploi jusqu'à l'âge de soixante-cinq ans.

L'hon. M. EULER: Durant vingt ans?

M. FAIRWEATHER: Vingt ans.

M. GRAY: Et il devrait contribuer durant dix ans?

M. FAIRWEATHER: Oui, et il ne contribuerait pas durant dix ans.

M. HANBURY: Peut-il avoir droit à plus de 300 dollars?

M. FAIRWEATHER: Oui, grâce à des contributions.

M. GRAY: Quelle est la disposition relative à la retraite avant l'âge de pension?

M. FAIRWEATHER: La disposition? L'homme ne perd rien; il retire tout ce qu'il a versé, plus l'intérêt composé.

M. GRAY: A quel taux?

M. FAIRWEATHER: Le projet prévoit que le taux ne sera jamais moindre que $\frac{1}{4}$ p. 100 au-dessous du rendement des obligations de l'Etat; $3\frac{3}{4}$ p. 100, par exemple, si le rendement est de 4 p. 100. Le taux d'intérêt est déterminé par les régisseurs à un chiffre qui varie selon les conditions des affaires. Il peut y avoir des hauts et des bas.

Sir EUGÈNE Fiset: Vous avez dit quel 'âge maximum de retraite est soixante-cinq ans. Vous avez déclaré de plus, quelques minutes auparavant, qu'un homme aurait droit à une pension après vingt ans de service pour d'autres raisons que l'âge. Pour cause de maladie, je suppose, ou quelque chose de même nature?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur, si j'ai créé cette impression, elle n'est pas exacte. Un employé doit devenir éligible pour avoir droit à une pension. Il lui faut atteindre l'âge de soixante-cinq ans au service de la compagnie, excepté s'il tombe malade ou est atteint d'incapacité mentale ou physique après l'âge de soixante ans. Mais nul employé ne peut toucher une pension, en vertu du projet des pensions à titre onéreux, s'il quitte le service de la compagnie avant l'âge de soixante-cinq ans en bonne santé, et avant soixante ans, s'il ne jouit pas d'une bonne santé.

Sir EUGÈNE Fiset: Dans quel but, il y a un instant, avez-vous mentionné ce chiffre de 20 ans?

M. FAIRWEATHER: Voici pourquoi: On m'a demandé si, au point de vue du service, il existait une limite pour avoir droit à la part de pension payée par la compagnie. Il existe une restriction pour un nouvel employé entrant au service de la compagnie—ainsi si nous supposons qu'un nouvel employé entre à l'âge de 47 ans, il n'a pas droit à ces \$300 par an dont j'ai parlé.

Sir EUGÈNE Fiset: A quoi aurait-il droit s'il se retirait avant l'âge de 65 ans...

L'hon. M. EULER: Simplement aux sommes qu'il a versées.

M. FAIRWEATHER: Plus les intérêts.

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

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. HANBURY: Ce plan ne prévoit pas la possibilité qu'on réduise à moins de 65 ans la limite d'âge de la mise à la retraite.

M. FAIRWEATHER: Ce plan a certainement pour base la retraite à 65 ans.

L'hon. M. EULER: Imaginons qu'un employé entre à l'âge de 45 ans et, pendant les 10 premières années, contribue lui-même—comme je comprends la chose, il ne lui est pas permis de contribuer pendant les dix premières années—et qu'il soit forcé de se retirer à 63 ou 64 ans, perd-il cet avantage des \$300?

M. FAIRWEATHER: Pourquoi se retire-t-il?

L'hon. M. EULER: Bien, disons pour cause de maladie.

M. FAIRWEATHER: S'il s'agit de maladie, il a droit à la pension.

L'hon. M. EULER: Au même taux?

M. FAIRWEATHER: Il est pensionnable principalement sur ses \$300 si c'est un nouvel employé, plus ce que peut être sa contribution, plus la contribution de la compagnie, le tout additionné.

Sir EUGÈNE Fiset: C'est exactement ce que je vous ai demandé il y a un instant et vous m'avez répondu dans la négative.

M. FAIRWEATHER: Si un homme est en bonne santé il ne peut pas se retirer avant 65 ans; s'il est en mauvaise santé, il peut se retirer entre 60 et 65 ans.

M. GRAY: Cela ne ressort peut-être pas de votre explication du nouveau plan de pension. Peut-être aurais-je dû m'adresser à votre chef, le président du conseil des régisseurs. Autrefois nous avons discuté la question de garder au service des employés qui ont atteint l'âge de la retraite. Pouvez-vous nous dire quelque chose à ce sujet?

L'hon. M. FULLERTON: C'est expliqué dans les règlements.

M. GRAY: Avez-vous encore certains de ces employés?

L'hon. M. FULLERTON: Non, tous les employés doivent prendre leur retraite à 65 ans. On peut garder certains fonctionnaires surveillants.

M. HANBURY: L'an dernier, vous en aviez 682.

M. FAIRWEATHER: Il en reste encore, mais il me semble exact, monsieur le président, que dans le cours de disons une année, tous ceux qui dépassent 65 ans auront quitté le service, sauf certains fonctionnaires.

M. GRAY: C'est obligatoire, sauf comme question de rajustement?

M. FAIRWEATHER: Naturellement, cela s'applique à toutes les lignes du Canada.

M. GRAY: Cela s'applique-t-il au fonds de pension des chemins de fer de l'Île du Prince-Edouard?

M. FAIRWEATHER: A toutes les lignes du Canada sauf l'Intercolonial et le Fonds de pension de l'Île du Prince-Edouard qui sont séparés et il y a aussi une disposition touchant le Grand-Tronc, mais qui n'intéresse que 300 personnes.

M. GRAY: Cela s'applique à tout le réseau, sauf à ces deux chemins de fer au Canada.

M. FAIRWEATHER: Oui.

Sir EUGÈNE Fiset: Quel effet cela aura-t-il pour les vieux employés qui étaient presque sur le point d'avoir leur pension et qui étaient encore sous l'ancien régime des pensions de l'Intercolonial? Comment seront-ils atteints?

M. FAIRWEATHER: Cela ne nuit nullement à quiconque a une pension A. Quant aux conditions existant aux Etats-Unis, l'on sait, bien entendu, que le Congrès américain a adopté, il y a environ un an, une loi de retraite dont les tribunaux sont en train de déterminer la validité.

L'hon. M. FULLERTON: Elle a été invalidée par un tribunal et elle est actuellement devant la Cour suprême des Etats-Unis.

L'hon. M. EULER: Qu'est-ce que les employés pensent du projet?

M. FAIRWEATHER: Je crois qu'il est très populaire

L'hon. M. FULLERTON: Le fait est qu'on l'a amplement discuté pendant des semaines avec les présidents qui en ont été absolument satisfaits.

M. MACMILLAN: Je suppose que l'expérience est un important facteur dans le calcul de ces chiffres pour la création de la caisse en question?

M. FAIRWEATHER: Voulez-vous parler des chiffres d'actuaire?

M. MACMILLAN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Les calculs d'actuaire sur lesquels les pensions seraient basées devront être conformes à la règle soumise au département de l'Assurance et être approuvés par lui.

Sir EUGÈNE FISET: Avant d'adopter ces règlements, vous êtes-vous assurés s'il y aurait besoin de faire édicter une loi quelconque par le Parlement pour pouvoir les appliquer?

M. FAIRWEATHER: C'est une question, monsieur, qui peut difficilement m'être posée.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons agi en vertu d'une ancienne loi que nous estimons suffisante.

Sir EUGÈNE FISET: Vous ne voulez pas, autant que possible, qu'il arrive au Canada ce qui est arrivé aux Etats-Unis.

M. FAIRWEATHER: Non.

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. HANBURY: Qu'arrivera-t-il après que quelques-uns des employés actuels auront été mis à la retraite? Est-ce que la contribution du chemin de fer à cette caisse sera inférieure à ce qu'elle est aujourd'hui?

M. FAIRWEATHER: Cela n'aura que peu de conséquences pendant les premières années, mais après un certain temps, lorsque la caisse aura atteint tout son effet, la grosse augmentation des frais de pension se trouvera arrêtée.

M. HANBURY: Serait-il difficile de porter l'âge d'éligibilité de 65 à 60 ans, si jamais il était jugé à propos de le faire?

M. FAIRWEATHER: Je crois que ce serait assez difficile, vu que le système fonctionne très bien pour permettre d'avoir une pension raisonnable à l'âge de 65 ans, pension à laquelle l'employé contribue. Si vous la ramenée à 60 ans, il faudra hausser les contributions de l'employé, et, naturellement, l'occasion de le faire sera passée.

M. HANBURY: Certes, beaucoup de gens au Canada, aujourd'hui, estiment qu'il y a trop de gens au-dessus de soixante ans qui travaillent.

M. GRAY: Vous verrez ce que c'est quand vous aurez cet âge.

Sir EUGÈNE FISET: N'est-il pas vrai qu'un homme recevra alors une pension ainsi qu'une rente viagère?

M. FAIRWEATHER: Il recevra une pension et une rente viagère, c'est exact, mais ce sera sous forme d'un seul chèque divisé en deux, sa pension à titre gratuit plus une rente viagère additionnelle et s'il n'a pas jugé à propos de contribuer, il recevra la rente viagère additionnelle mais pas de pension.

L'hon. M. EULER: L'autre compagnie de chemin de fer a-t-elle un système de pension analogue?

M. FAIRWEATHER: Le Pacifique-Canadien? Le Pacifique-Canadien a un système de pension à titre gratuit à peu près analogue à celui que nous avons abandonné.

L'hon. M. EULER: Ne pourrait-il pas y avoir de coopération dans un cas comme celui-ci?

M. FAIRWEATHER: Oui; il y en a eu, monsieur.

M. GRAY: D'après les conversations que j'ai entendues le long de la ligne, les hommes semblent être fortement en faveur de ce projet. C'est mon impression.

M. FAIRWEATHER: Cela concorde avec les renseignements que j'ai eus.

M. PRICE: D'après ce que j'ai cru comprendre, si un employé voulait passer des fonds de prévoyance de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard à celui des Chemins de fer nationaux, il lui fallait auparavant faire une demande à cet effet et la faire approuver par un décret du Conseil avant que le transport put être exécuté; est-ce exact?

M. FAIRWEATHER: Naturellement, les fonds de prévoyance de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard relèvent directement de l'Etat tandis que le fonds de pension des Chemins de fer nationaux relève de la compagnie et rien ne peut être fait pour les employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard sans l'assentiment de l'Etat. C'est parfaitement exact.

M. PRICE: Dois-je comprendre qu'en vertu de cette nouvelle disposition, le transport peut être fait sans appel, excepté à la compagnie de chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: Il n'y a pas de transport à l'heure actuelle.

M. PRICE: Les employés supérieurs de la compagnie de chemin de fer peuvent effectuer un transport du fonds de prévoyance du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard au fonds des Chemins de fer nationaux, n'est-ce pas.

M. FAIRWEATHER: Non. C'est impossible sans un décret du Conseil.

L'hon. M. EULER: Ne serait-il pas bon de chercher à mettre de l'uniformité?

M. PRICE: Je voudrais aussi demander à M. Fairweather si ces brochures ont été distribuées dans les différentes régions.

M. FAIRWEATHER: Des milliers de brochures. Nous en avons fait imprimer environ 60,000.

M. TUMMON: La requête dont M. Price a parlé dans sa question est-elle nécessaire aussi pour le fonds de prévoyance des employés du Grand-Tronc?

M. FAIRWEATHER: Ils constituent un bien petit groupe. Ils ne sont que 300.

M. TUMMON: Rien que 300 en tout actuellement?

M. FAIRWEATHER: Oui. Ce plan ne s'applique pas du tout à eux.

M. GRAY: Pour faire suite à la question posée par M. Euler, je voudrais demander si le conseil des régisseurs a songé à modifier, si nécessaire, le plan pour que tous les employés puissent jouir de la nouvelle pension de retraite, et être placés ainsi sur un pied d'égalité? Le conseil y a-t-il songé?

L'hon. M. FULLERTON: Non. Nous espérons que le plan donnera ce résultat.

M. GRAY: J'avais cru que c'était impossible.

L'hon. M. FULLERTON: Il faut le consentement des employés.

M. GRAY: Vous voulez dire des Chemins de fer nationaux du Canada?

Le PRÉSIDENT: Le gouvernement du Canada.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons demandé un arrêté du conseil, mais vainement.

M. GRAY: Vous en avez demandé un?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. GRAY: C'est différent. Combien de temps s'est écoulé depuis votre demande?

M. FAIRWEATHER: Un mois, à peu près.

L'hon. M. FULLERTON: Il s'agissait d'accorder aux intéressés le bénéfice du plan obligatoire.

M. HANBURY: Sans organisation séparée dans chacun des cas?

Le PRÉSIDENT: Je me demande si M. Price a écouté cette dernière déclaration.

L'hon. M. FULLERTON: J'ai déclaré que l'on avait demandé un arrêté du conseil pour permettre aux membres de la caisse de prévoyance de bénéficier du système de pensions.

M. PRICE: Je désire maintenant savoir de la direction du réseau si elle a pris des mesures pour lancer une campagne éducationnelle pour mieux renseigner les employés des chemins de fer. Je veux parler des divers centres ferroviaires. J'ai constaté que les idées des employés des chemins de fer sur le fonctionnement éventuel de ce plan étaient loin d'être claires, et je proposerais qu'aux divers centres ferroviaires où les employés sont plus nombreux, on donne des conférences pour aider les employés à connaître d'une façon parfaite ces règlements. Je voudrais encore, à propos des conditions générales dans les affaires de tous les réseaux ferrés—principalement de celui du National-Canadien—que l'on renseignât les employés sur les causes de diminution du personnel. Je crois que c'est du domaine du possible. Par exemple s'il y avait, dans les divers centres ferroviaires, des assemblées où des représentants des chemins de fer pourraient expliquer aux employés pourquoi il a fallu diminuer le nombre des employés, je pense que ces explications feraient beaucoup pour faire disparaître les malentendus de l'heure. Les employés comprendraient ainsi pourquoi il a fallu diminuer le personnel, le nombre des trains, et le reste. Je crois que cela ne serait pas bien difficile et qu'il en sortirait beaucoup de bien.

L'hon. M. EULER: Ne pourrait-on pas utiliser la revue du National-Canadien à cette fin?

L'hon. M. FULLERTON: Le plan des pensions a paru en entier dans la revue du National-Canadien.

M. BOTHWELL: Après le 1er juin de cette année il n'existera plus de pension à titre gratuit, excepté celui que l'on a fixé le 1er janvier?

M. FAIRWEATHER: Oui, selon l'arrangement inauguré le 1er janvier, mais d'après une clause supplémentaire, un nouvel employé bénéficiera d'une pension de \$300 sans cotisation de sa part, s'il est resté à l'emploi de la compagnie durant le nombre d'années prévu pour la pension A et est entré à l'emploi de la compagnie avant d'avoir 45 ans, et s'il compte le nombre d'années de service requis. Permettez-moi de dire, à titre d'explications, qu'il est très difficile d'établir un régime de pensions qui réponde à toutes les exigences au point de vue humanitaire. Par exemple, sous un régime strictement contributoire, il est impossible au petit employé d'obtenir une pension raisonnable. Il a besoin d'une aide initiale. C'est l'objet de la contribution de \$300. L'employé précité n'est peut-être en mesure de fournir qu'une cotisation de 1 p. 100 de son salaire. La contribution de \$300 par la compagnie, plus sa cotisation personnelle de 1 p. 100, lui assureront une pension raisonnable, et sans la contribution de la compagnie, il serait incapable d'obtenir une pension convenable, faute d'être en état de fournir la cotisation requise.

M. GRAY: Il faut un minimum de vingt ans de service.

M. BOTHWELL: Tous les employés embauchés antérieurement au 1er janvier 1935 sont sur le même pied qu'un nouvel employé, sauf la longueur des états de service.

M. FAIRWEATHER: C'est exact. Il a droit à une pension. S'il a 15 ans d'états de service, on lui en tient compte. Le nouveau plan ne porte aucunement atteinte à la situation dans laquelle un employé se trouvait avant 1934. En ce qui regarde la publicité faite autour du nouveau système, nous avons fait ce que nous avons pu pour renseigner les gens par le moyen des magazines, et aussi par l'intermédiaire des représentants du personnel. Nous leur avons adressé la parole plusieurs fois. Nous avons conféré avec le président général du syndicat des employés et aussi avec des représentants des employés de bureau, et nous leur avons donné un exposé complet du système.

Sir EUGÈNE Fiset: J'ai certaines questions à poser au sujet des employés relégués dans une catégorie inférieure ou suspendus de leurs fonctions par intermittence? Sont-ils autorisés à contribuer au fonds durant le temps où ils ne travaillent pas?

M. FAIRWEATHER: Qu'entendez-vous par les employés suspendus de leurs fonctions, les employés en chômage?

Sir EUGÈNE Fiset: Oui.

M. FAIRWEATHER: Les employés en chômage continueront à payer leurs cotisations, mais la compagnie supprimera sa contribution.

Sir EUGÈNE Fiset: On ne tient pas compte de la durée du chômage pour la constitution de la pension réelle, mais seulement pour celle de la rente viagère?

M. FAIRWEATHER: Oui, seulement du montant de la cotisation du personnel.

Sir EUGÈNE Fiset: Le maximum de la cotisation est 10 p. 100. Est-il loisible à l'employé de fournir à son gré une cotisation de 2, 3, 4 et jusqu'à 10 p. 100?

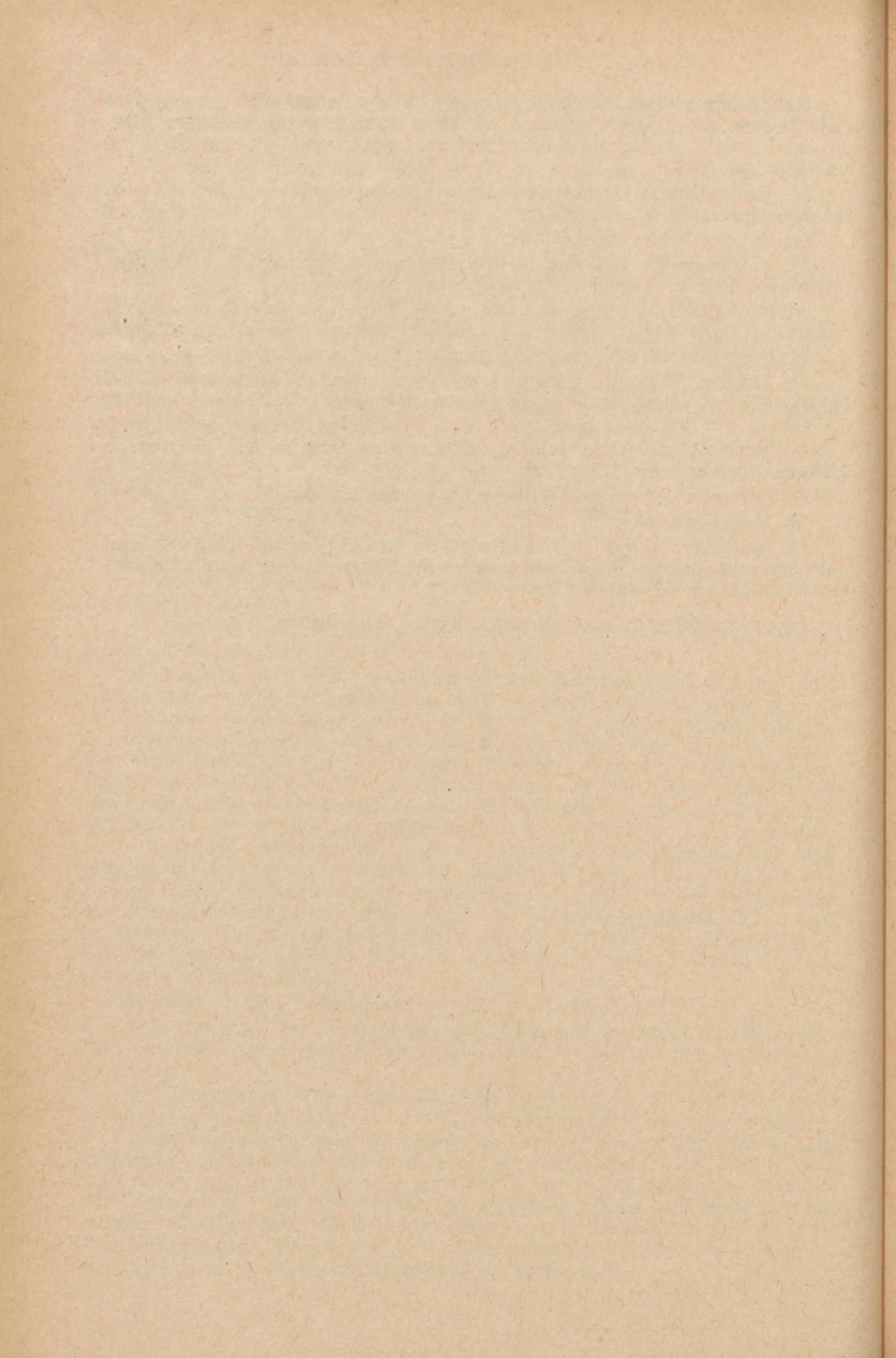
M. FAIRWEATHER: Oui, mais la compagnie ne fournira une contribution égale qu'à concurrence de 5 p. 100.

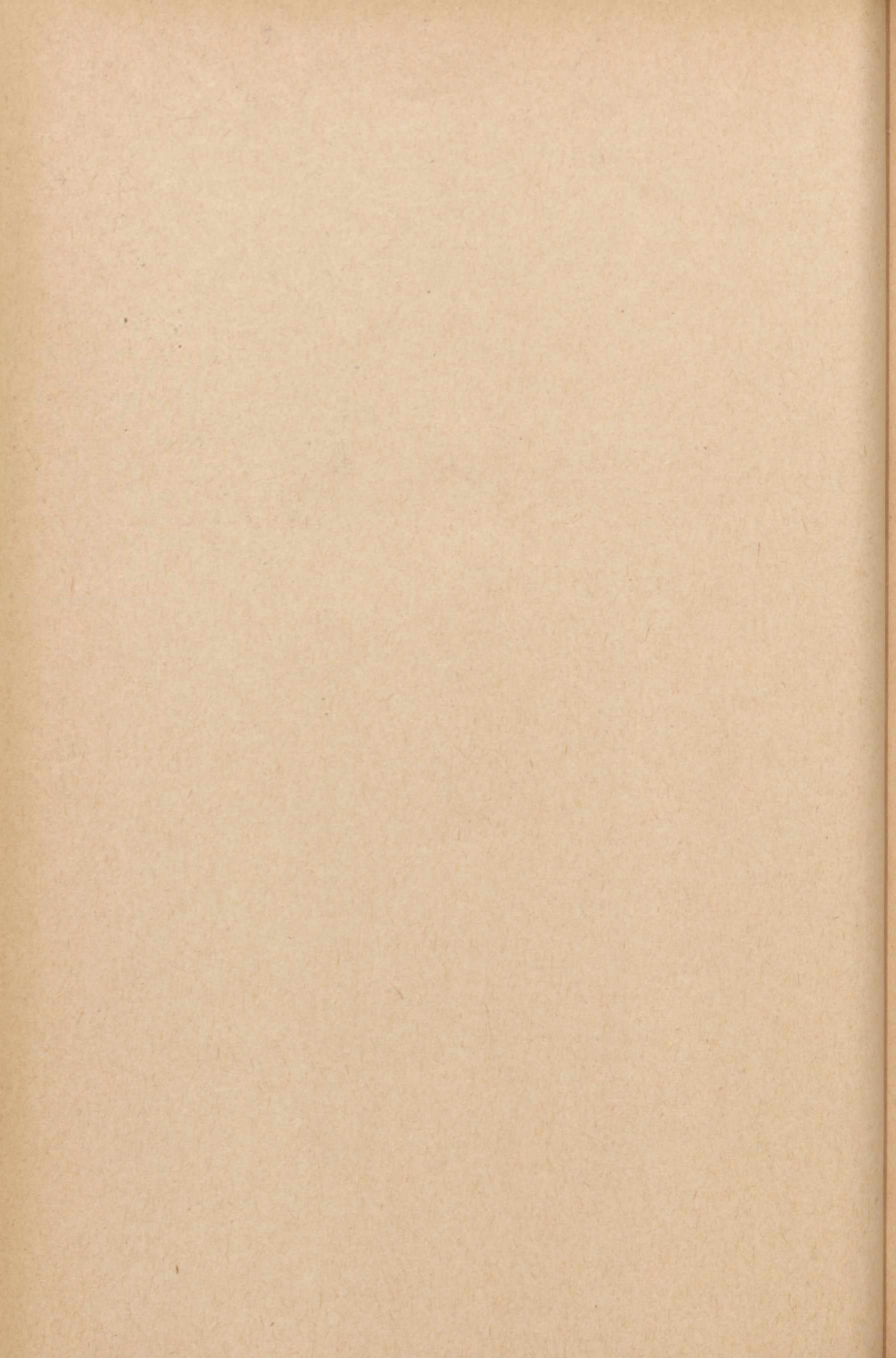
Le PRÉSIDENT: Monsieur Matthews, serez-vous ici, mardi?

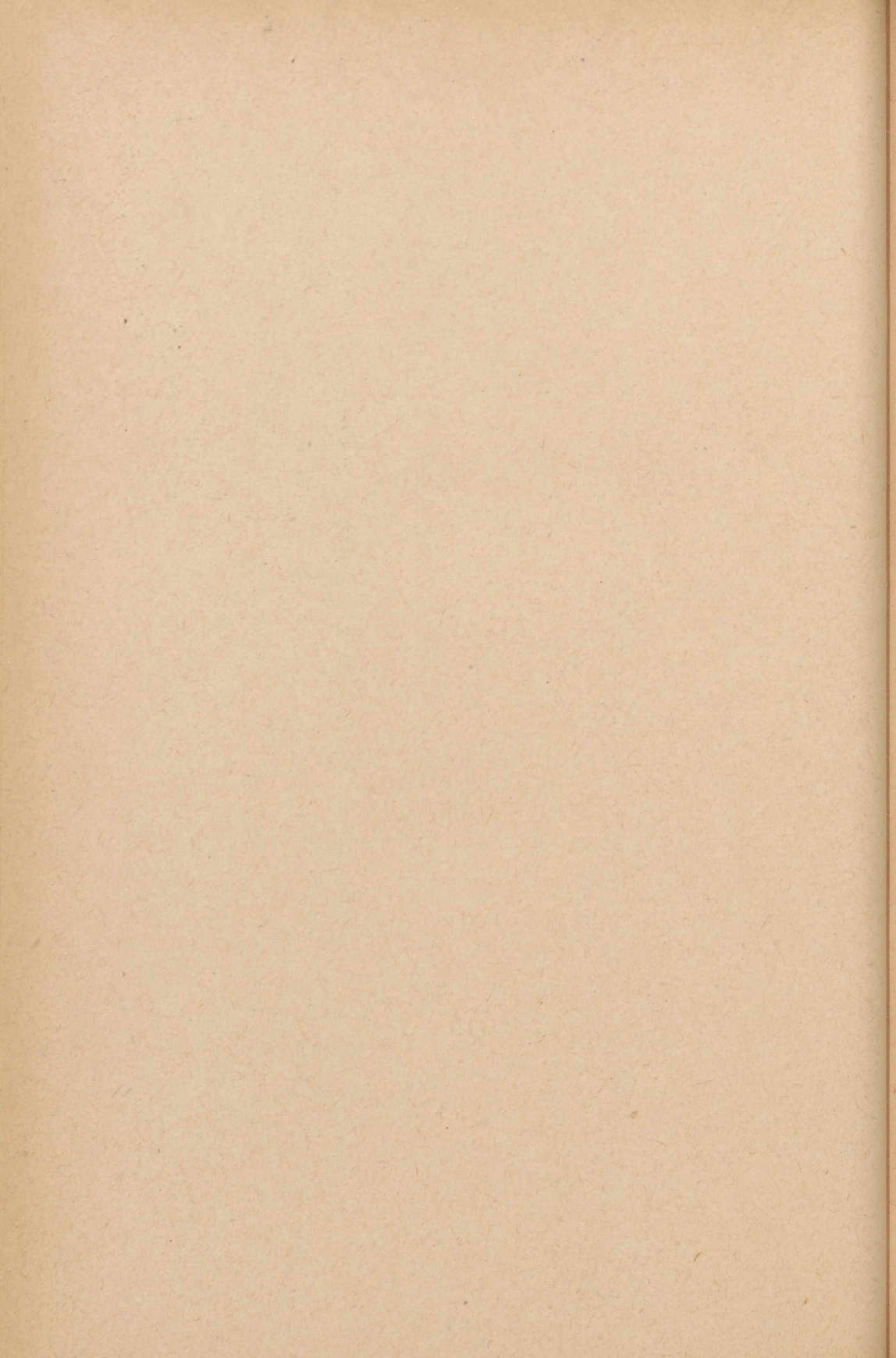
M. MATTHEWS: Oui.

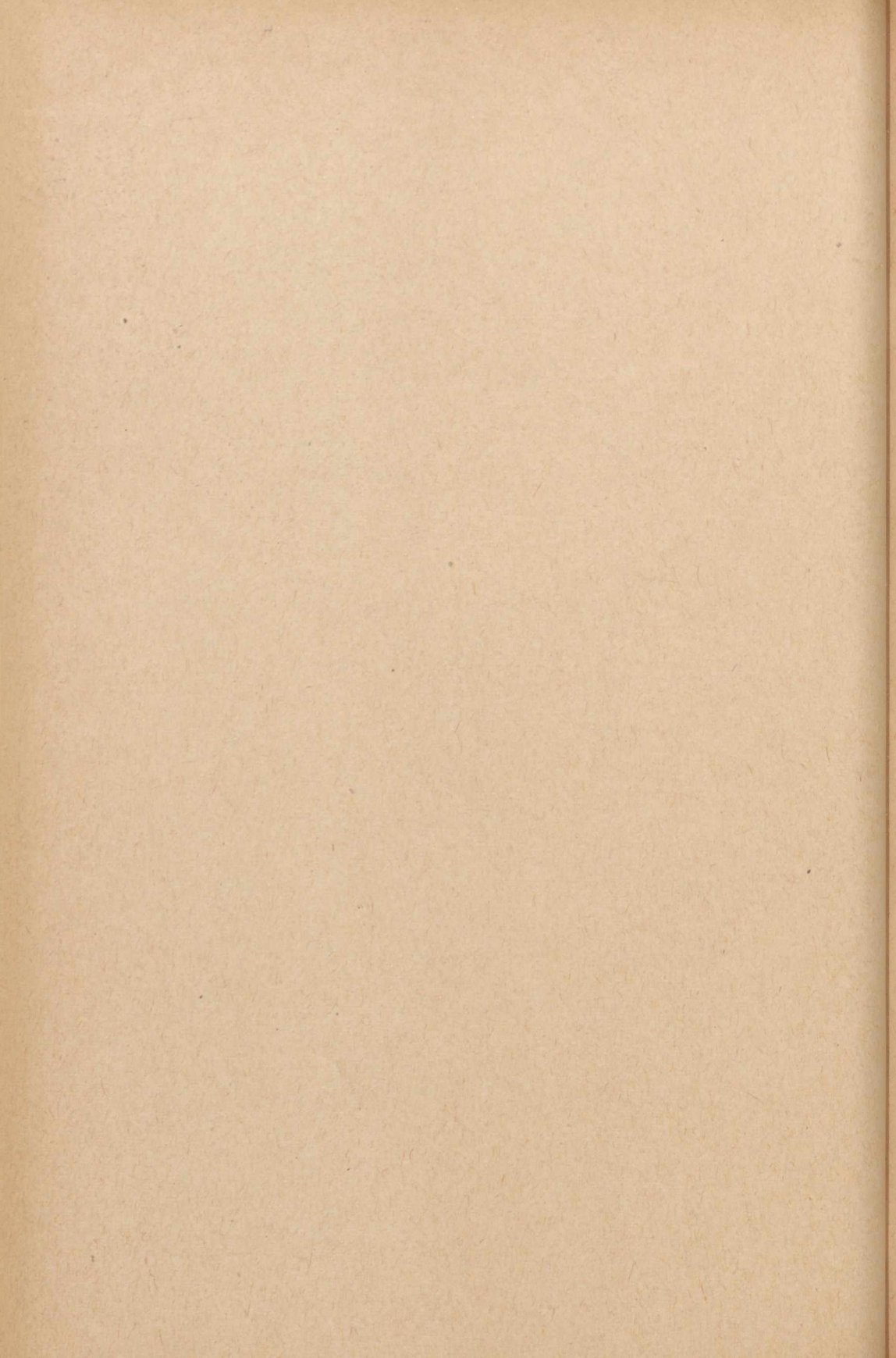
Le PRÉSIDENT: J'exprime le sentiment du comité, j'en suis sûr, en disant que nous vous sommes fort obligés pour les renseignements que vous avez communiqués au comité, aujourd'hui.

Le comité s'ajourne jusqu'au mardi, 9 avril, à 11 heures.









SESSION DE 1935

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'État

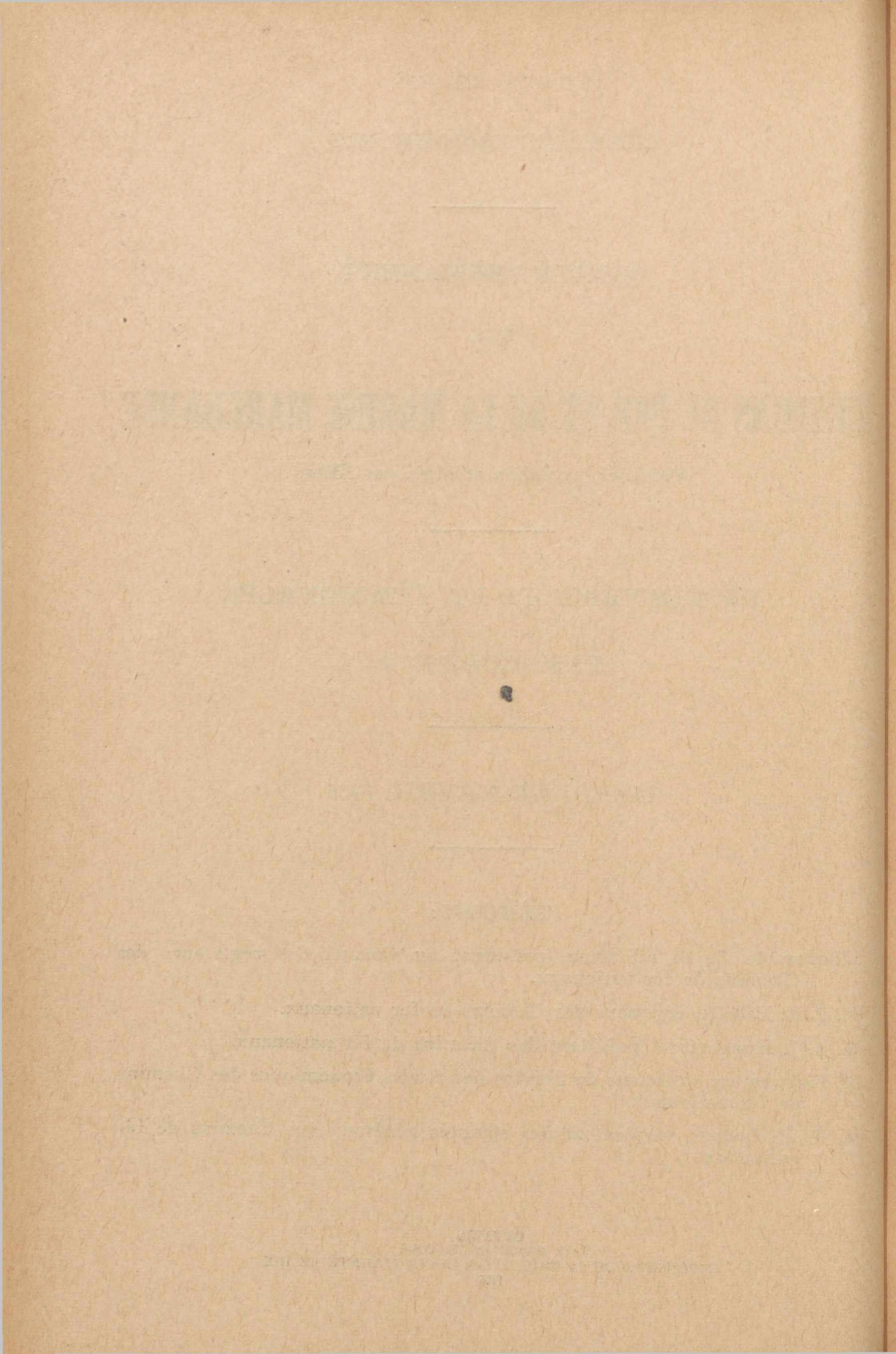
PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 2

MARDI LE 9 AVRIL 1935

TÉMOINS:

- L'honorable C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer nationaux.
- M. J. E. Labelle, régisseur des Chemins de fer nationaux.
- M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux.
- M. Fairweather, directeur du Service des études économiques des Chemins de fer nationaux.
- M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer nationaux.



RAPPORT À LA CHAMBRE

DEUXIÈME RAPPORT

MARDI, le 9 avril 1935.

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

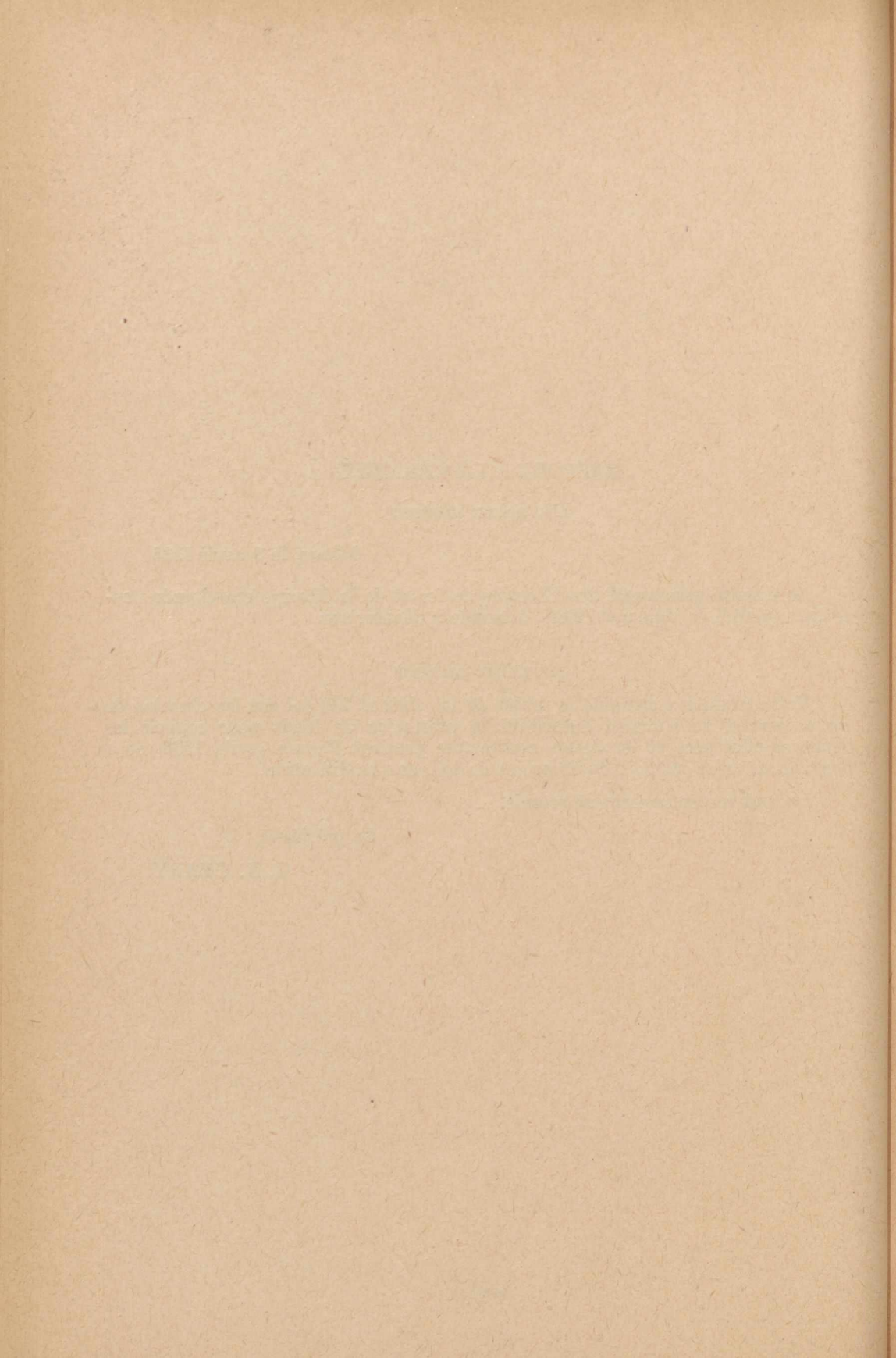
DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a examiné le projet de loi (bill n° 24) loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, autorisant la prestation de fonds pour couvrir les dépenses effectuées et les dettes contractées pendant l'année civile 1935, et a convenu de faire rapport dudit projet de loi sans modification.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

G. R. GEARY.



PROCÈS-VERBAUX

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

Membres présents: L'hon. M. Manion et MM. Beaubien, Beaubier, Bell (St-Antoine), Cantley, Euler, Fraser, (Caribou), Gray, Gobeil, Hanburg, Heaps, Speakman, MacMillan (Saskatoon), Power, Stewart (Lethbridge), Tummon.

Sont aussi présents: L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer nationaux; M. J. E. Labelle, régisseur des Chemins de fer nationaux; M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux; M. V. I. Smart, sous-ministre du ministère des Chemins de fer et Canaux; M. George W. Yates, assistant du sous-ministre; M. S. W. Fairweather, directeur du Service des études économiques des Chemins de fer nationaux; M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer nationaux; M. B. J. Roberts, contrôleur du bureau des garanties de l'Etat, du ministère des Finances; M. C. A. Matthews, de George A. Touche & Co., experts comptables.

L'honorable M. Manion fit une déclaration relative à la nouvelle capitalisation ou réduction du capital des Chemins de fer nationaux, recommandée par les vérificateurs.

Le Comité passe ensuite à l'étude du projet de loi (bill n° 24) concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, autorisant la prestation de fonds pour couvrir les dépenses effectuées et les dettes contractées pendant l'année civile 1935, ledit projet de loi est approuvé sans amendement et le président est autorisé à faire rapport à la Chambre à cet effet.

Les crédits concernant les paquebots du réseau des Chemins de fer nationaux canadiens et la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, renvoyés au Comité le 3 avril furent examinés dans l'ordre suivant:

- Le crédit n° 293 est adopté;
- Le crédit n° 294 est renvoyé à la prochaine séance;
- Le crédit n° 295 est adopté;
- Le crédit n° 296 est adopté;
- Le crédit n° 297 est adopté;

A la suite d'une discussion générale sur les rapports financiers des Chemins de fer nationaux, le Comité s'ajourne jusqu'à 3 heures 45 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Reprise de la séance à 3 heures 45.

Membres présents: L'hon. M. Manion et MM. Beaubien, Beaubier, Bell (St-Antoine), Cantley, Duff, Fiset, Fraser (Caribou), Geary, Gray, Hanbury, MacMillan (Saskatoon), Power et Stewart (Lethbridge).

Le Comité reprend l'étude du crédit n° 294 du budget qui est adopté, le président est autorisé à faire rapport desdits crédits à la Chambre.

Le Comité passe ensuite à l'examen du rapport annuel du Réseau des chemins de fer nationaux, les officiers de ce réseau sont interrogés à ce sujet.

Le Comité s'ajourne à 6 heures 45 pour se réunir le lendemain mercredi à 3 heures 45 de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.



PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, CHAMBRE 268,

9 avril 1935.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine se réunit à onze heures sous la présidence de M. le colonel G. R. Geary, président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le docteur Manion doit présenter ici une déclaration touchant le rapport des comptables vérificateurs.

L'hon. M. MANTON: Malheureusement, monsieur le président et messieurs, je devrai quitter la séance à onze heures et demie pour être présent à une importante réunion du conseil et je ne puis refuser d'y assister. Etant donné que le Comité a discuté le projet de recapitalisation proposé par Touche et Compagnie, je désirais faire un bref exposé général pour aider le Comité autant que possible à envisager cette question sous son côté pratique. Tout d'abord permettez-moi de dire que si M. Euler appuie fortement l'idée de recapitalisation, je ne puis lui reprocher de le faire d'aucune manière ni à aucun point de vue. C'est son attitude. M. Euler, je n'en doute pas, est absolument sincère et je n'ai moi-même aucune idée arrêtée à ce sujet. Cette question est si importante que je voudrais l'expliquer brièvement au Comité, selon que je la comprends, parce qu'il existe une grande différence d'opinion dans le pays pour savoir si nous devrions effacer ces chiffres du bilan ou non; beaucoup sont en faveur de ce projet et aussi beaucoup s'y opposent. Puis-je ajouter que j'ai préparé cet exposé depuis que j'ai appris, ce matin, qu'il y avait une réunion du conseil, à onze heures et demie, de sorte qu'elle peut sembler un peu décousue, mais je compte sur l'indulgence du Comité à ce sujet.

Le Comité me permettra de lui rappeler que cette question est très ancienne. J'ai traité ce sujet devant la Chambre et je désire exprimer de nouveau mon opinion, et les membres du Comité qui ne sont pas présents dans le moment pourront lire ce que j'ai dit.

J'ai rappelé, tout d'abord, qu'en 1921 sir Joseph Flavelle a exposé son opinion au Gouvernement de l'époque et que sir Henry Thornton en a fait autant en 1928—disons en passant que j'ai ses propositions dans ma serviette—et tous les deux ont suggéré de biffer du compte de 700 à 800 millions. L'autre jour, M. Matthews a laissé entendre que la différence entre les chiffres de sir Henry et les siens consistait en intérêts accumulés depuis cette époque et peut-être aussi en déficits. Je ne discuterai pas cette opinion dans un sens ou dans un autre. Elle peut contenir beaucoup de vérité. Mais, en 1931, sir Henry m'a aussi écrit une lettre que j'ai ici, lettre suggérant qu'au cours de la dépression il ne jugeait pas à propos de s'occuper de cette question. Nous avons eu ensuite la commission royale sur les chemins de fer et je désire citer des passages du rapport afin de montrer les différences d'opinion qui existent à ce sujet. Je cite le paragraphe 87, page 30 du rapport de la commission royale, lequel se lit ainsi—je vais lire une partie du paragraphe 86:

Et la Commission, tout en étant d'avis qu'il convient de reconnaître franchement qu'une très forte proportion des mises dans les chemins de fer inclus dans le réseau du National-Canadien constituent une perte et qu'on devrait réduire très sensiblement ses charges au compte du capital, ne croit pas l'heure propice pour aborder cette question importante.

87. La Commission estime que le conseil de régie auquel on recommande de confier la direction et l'administration du réseau devrait s'occuper sans retard de cette question et d'une autre déjà mentionnée, le régime financier actuel très compliqué du National-Canadien.

En d'autres termes, la commission suggérerait que cette question fût immédiatement étudiée par le Conseil des régisseurs et je désire faire observer que, jusqu'ici, le Conseil des régisseurs ne nous a présenté aucune recommandation. Son président nous a dit, il est vrai, que, personnellement, il croit à l'opportunité d'un changement, mais le Conseil n'a jamais présenté les recommandations que suggère ce rapport. Telle était l'attitude de la commission royale. Arrive ensuite M. Matthews, le représentant de Touche et Compagnie, qui prétend que nous devrions réduire le montant du capital. C'est là son opinion et elle y a parfaitement droit. Je ne discute pas ce point, mais je veux faire ressortir que sir Henry Thornton avait suggéré la recapitalisation à l'ancien gouvernement, ou une modification de la structure financière, et qu'on a hésité parce qu'on a probablement compris que ce sujet était très compliqué, comme nous hésitons aujourd'hui, en partie du moins, pour la même raison.

Je veux faire voir comment cette question est compliquée en citant le même rapport. Depuis notre dernière réunion j'ai pris à tâche d'étudier, avec les fonctionnaires du ministère, les détails de la question et les complications qui peuvent en résulter. Ainsi, si vous tentez de modifier la capitalisation actuelle il faudra probablement faire adopter beaucoup de nouvelles lois à la Chambre des Communes. Il n'y a pas de doute qu'il faudrait de nouvelles lois—on me dit qu'elles seraient probablement nombreuses. Je désire de nouveau citer le rapport de la commission royale parce qu'il est possible que ceux d'entre vous qui n'ont pas la même foi politique acceptent ses conclusions plus facilement que ma déclaration. Je vais lire à présent le paragraphe 84, précédant ceux que je viens de lire et je voudrais que vous vous reportiez à la page 30 du rapport où vous pouvez lire :

84. On a fait des représentations relativement au régime de capitalisation du National-Canadien. Ce problème se présente sous plusieurs aspects. Un de ceux-ci a trait au grand nombre de compagnies dont il faut maintenir l'existence coporative. Un autre aspect du problème se rapporte aux multiples émissions d'obligations et hypothèques qui portent des taux d'intérêt différents et sont échues à des périodes différentes et qui renferment des clauses de toutes sortes. On a déclaré que le National-Canadien comprend 251 émissions d'obligations et hypothèques différentes; que les obligations détenues par le public comportent 80 différentes émissions de certificats qu'il y a 139 compagnies dont il faut maintenir l'existence coporative; et qu'il faut préparer chaque année 42 comptes de recettes et 90 bilans distincts.

Sans que j'aie besoin d'insister, cela indique les complications de toute la situation. Ai-je besoin de dire que je partage entièrement l'avis de M. Euler et de plusieurs d'entre vous en disant que les deux cents et quelques millions de dollars de capital-actions donné en garantie devraient être réduits à leur juste valeur. Mais il est inutile d'essayer de ramener ces \$200,000,000 de capital-actions à leur valeur réelle sans entreprendre l'étude de toute la question. Donc, tout en acceptant la proposition touchant le capital-actions, je prétends que toute la question doit être étudiée en même temps, car il serait absurde de vouloir entreprendre les deux tâches séparément.

Puis une autre question indique de nouveau la complexité du problème: car, non seulement il y a la question des diverses compagnies, des différentes émissions d'obligations, des multiples hypothèques à des taux d'intérêt diffé-

rents et toutes ces questions compliquées, mais il faut aussi savoir sur quelles bases nous allons modifier la capitalisation. Allons-nous, par exemple, nous baser sur la valeur matérielle de la voie ferrée, ou sur sa valeur de remplacement, ou allons-nous nous baser sur les recettes que la voie peut rapporter? En ce qui touche les recettes je vais citer le paragraphe 86 du rapport de la commission royale. Ces chiffres ont été récemment cités, lors du débat du budget, par divers orateurs. M. Ralston les a cités et je partage son avis:

Les recettes nettes d'exploitation du National-Canadien (c'est-à-dire le montant disponible pour payer l'intérêt et les dividendes) pendant la période de 1923 à 1931 inclusivement, se sont établies en moyenne à \$24,414,447 par année.

En d'autres termes, au cours de ces années le réseau des chemins de fer de l'Etat a réalisé une moyenne de recettes de 24 millions de dollars—et cela est dû sans doute au fait que ces années ont suivi la fusion faite par le nouveau bureau de direction—mais, d'un autre côté le total des intérêts pendant ces années, et j'en ai vérifié soigneusement les chiffres ce matin, a atteint une moyenne de 43 millions. Autrement dit, même au cours de ces années prospères du réseau il s'est produit un déficit annuel d'environ 19 millions dans le service des intérêts dus aux obligataires.

M. HEAPS: Parlez-vous là des intérêts de tout le réseau des chemins de fer canadiens nationaux?

L'hon. M. MANION: Tout ce qui était dû aux obligataires, mais pas ce qui était dû au gouvernement. C'est là la dette due aux obligataires qui ont prêté des fonds au réseau, sommes en grande partie garanties par le gouvernement, mais pas entièrement. Pendant ces années il s'est produit un déficit moyen de \$19,000,000, mais en outre il y avait l'intérêt sur les prêts du gouvernement pendant ces années qui se montait à \$32,000,000 par an et dont rien n'a été payé. Je répète que rien n'a été payé et ne le sera probablement jamais. Outre cela les dépenses au compte de capital ont atteint une moyenne annuelle de \$46,000,000, représentant des constructions et des améliorations, l'achat d'embranchements, la construction de voies, d'hôtels et ainsi de suite. Les dépenses annuelles de ces chefs ont été en moyenne de \$46,000,000. Je n'ai pas fait l'addition de ces chiffres, mais je crois que le total en est de \$97,000,000. De ce déficit \$19,000,000 représentaient le déficit en argent pour ce qui a trait au public qui avait engagé des fonds et \$32,000,000 d'intérêts dus au gouvernement.

M. HEAPS: Je voudrais bien qu'on dissipe le doute qui existe dans mon esprit. Est-ce que l'Etat paye actuellement ces intérêts sur le total de la dette?

L'hon. M. MANION: Non, le gouvernement a probablement résorbé dans la dette nationale une bonne partie des dépenses et une autre partie, comme je l'ai dit l'autre jour, a été payée, au fur et à mesure, à même le revenu consolidé. Il y en a une partie dans la dette nationale et une partie a été payée au fur et à mesure. Si nous avons eu un surplus il est probable qu'une partie de cet excédent a été ainsi absorbée.

M. HEAPS: Vous ne savez pas quel montant de cette dette porte intérêt?

L'hon. M. MANION: Non, je ne puis vous dire quel montant porte intérêt. Comme je l'ai dit l'autre jour, la question est compliquée. Je doute qu'il soit possible de le calculer parce que la construction des chemins de fer comme travaux publics date de l'époque de la Confédération. Néanmoins, je ne veux pas m'écarter de mon sujet. Je répète qu'aucune partie de l'argent, soit des intérêts du gouvernement, soit des dépenses de capital n'a été remboursée au Trésor, d'aucune manière; ce qui fait qu'en modifiant la structure du capital des Chemins de fer nationaux canadiens dans les livres de la compagnie ou même dans les

livres de l'Etat, ce qui signifie les comptes publics, on ne fait qu'éclaircir la situation sans modifier d'un seul dollar la situation financière de nos Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. EULER: Cela, je crois, est bien compris.

L'hon. M. MANION: Peut-être, mais je crois que toute la situation est si compliquée qu'il est bon que je répète les faits, aussi clairement que possible, de temps en temps. Un des fonctionnaires a attiré mon attention sur le fait que je devrais expliquer clairement comment le rapport Duff confiait toute la capitalisation — le compte du Dominion du Canada et la dette fondée — aux régisseurs. Cela semble quelque peu élaboré, mais ne change rien à la situation dans le moment.

Je désire maintenant m'accorder avec le rapport de la commission royale disant que, aujourd'hui, avec une diminution considérable des recettes, comparativement aux années où elle atteignaient \$24,000,000 en moyenne par an, pour payer les intérêts, le moment de prendre une décision finale n'est pas venu, parce que les recettes sont certainement anormales. A mon sens — aux régisseurs, si ce pays doit se relever, les recettes du réseau des Chemins de fer nationaux canadiens devront augmenter considérablement, de même que celles du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. EULER: Vous voulez dire en dessous de la normale.

L'hon. M. MANION: Oui, mais elles sont anormales en étant en dessous de la normale. Du moins, je l'espère car, si c'est la normale, je n'ai pas grand espoir pour le réseau pas plus que pour le gouvernement du Canada. Mais je crois que les recettes sont en dessous de la normale, beaucoup en dessous de la normale.

M. HEAPS: En tous les cas, M. Euler n'a pas grand espoir pour le gouvernement.

L'hon. M. EULER: Je pensais que vous vouliez dire les chemins de fer.

L'hon. M. MANION: On me permettra de résumer la position du gouvernement. Tout d'abord je répète que cette question demandera l'adoption de plusieurs lois; combien, personne ne le sait exactement. J'ai cherché à me renseigner. Ainsi j'ai reçu ce matin, par exemple, un mémoire de trois pages très serrées, sur la question de savoir quelles lois il faudrait adopter et ce mémoire n'avait rien de bien défini; c'était un résumé général de la question.

L'hon. M. EULER: Venant de qui?

L'hon. M. MANION: Des fonctionnaires légistes et des fonctionnaires de mon ministère. En second lieu il faudrait faire bien des recherches auprès des diverses compagnies intéressées, de la direction des chemins de fer et des régisseurs eux-mêmes. La direction même doit figurer dans le tableau. Ce n'est qu'une suggestion qui m'est venue ce matin et je la soumets avec la possibilité qu'on pourra offrir quelque chose de mieux. Je soumets cela avec le sincère désir d'aider les réseaux eux-mêmes et de servir le peuple du Canada. A cause des complications, un comité comme celui que je propose pourrait être créé au cours de l'année actuelle et à temps pour faire rapport à la prochaine session du parlement, car la chose est trop compliquée pour qu'on la règle pendant la présente session. Je suggère que le comité soit formé du sous-ministre des chemins de fer, le colonel Smart, du sous-ministre des finances, le docteur Clark et du sous-ministre de la Justice. La raison qui me porte à suggérer ces noms est que le sous-ministre des chemins de fer est naturellement bien au courant du problème, ayant passé sa vie à étudier toute la question des chemins de fer. Disons en passant qu'il a été professeur pendant plusieurs années à l'université McGill où il enseignait le fonctionnement des systèmes de transports. Le sous-ministre des finances examinerait naturellement la question au point de vue des finances du Canada et le sous-ministre de la Justice l'envisagerait du point de vue légal. Ils devraient en outre appeler l'aide de la direction des chemins de fer, des

régisseurs et des conseils légistes et financiers des réseaux mêmes. C'est là toute ma suggestion. Je ne demande pas qu'on la discute en ce moment, car le président ne désirait pas beaucoup que je fasse cette déclaration pour la raison qu'il pensait que c'était revenir sur un sujet que nous avions mis de côté. Etant donné que M. Euler a soulevé cette question quand il est arrivé, j'ai cru que la déclaration devait être faite. Aucune recommandation du comité ne pourrait avoir pour résultat que cette question soit résolue à la présente session du parlement, même si elle durait jusqu'en juillet ou août. C'est absolument impossible. J'affirme la chose sur mon honneur, d'après ce que je connais de la question et je pense en savoir quelque chose. C'est pourquoi je m'adresse à M. Euler particulièrement, parce que c'est surtout lui qui s'est occupé de la question du point de vue de l'opposition.

L'hon. M. EULER: Ce n'est pas du tout du point de vue de l'opposition.

L'hon. M. MANION: C'était l'orateur important du parti libéral.

L'hon. M. EULER: Ce n'est pas une question de parti.

L'hon. M. MANION: Non, je n'entendais pas la soumettre comme question de parti et je n'en fais pas davantage une question de parti. M. Euler a consacré plus d'attention à cette question que les autres députés de la gauche de la Chambre. Je suggère, dans ces conditions, que l'on prenne des arrangements de ce genre afin que des recommandations puissent être faites au gouvernement, quel qu'il soit, qui sera au pouvoir après les prochaines élections. J'ai essayé d'exposer la question le plus clairement possible et j'espère que les membres du Comité tiendront compte de ma suggestion. Je la discuterai avec plaisir une autre fois. Je ne puis pas le faire maintenant, car je dois partir dans un instant.

L'hon. M. EULER: Il est regrettable que le ministre ne puisse rester plus longtemps, car je prétends qu'il y a deux façons d'envisager cette question. Je vais parler un moment de la suggestion du Comité et poser une question à ce sujet. Voici ce que je voudrais savoir: le comité qui va être nommé sera-t-il chargé de trouver un moyen pratique ou praticable d'abaisser le capital ou s'occupera-t-il simplement de savoir s'il doit être abaissé ou non? Je considère que c'est très important. Vous avez cité toutes les autorités possibles jusqu'à nos jours, y compris les vérificateurs, pour montrer que le capital devrait être abaissé. Je désire savoir maintenant si ce comité accepte la conclusion à laquelle en sont arrivées ces diverses organisations ainsi que les vérificateurs, à savoir qu'on devrait rogner fortement dans la structure financière du réseau. Si l'on accepte cette conclusion, comme on devrait le faire, il me semble — c'est mon argument — je ne m'oppose nullement dans ce cas à ce qu'elle soit renvoyée à un comité chargé de décider de quelle façon le capital devra être abaissé. D'un autre côté, je considère qu'il ne serait pas juste d'exclure des délibérations du comité, composé comme le demande le ministre, les membres de la Chambre des communes ou d'empêcher les membres du comité des chemins de fer de se joindre au nouveau comité au cas où celui-ci serait chargé de décider si c'est la ligne de conduite qui devra être suivie ou non. Je sais parfaitement que le Gouvernement est toujours libre de décider de la ligne de conduite qu'il entend suivre, mais après tout, en théorie tout au moins, les membres de la Chambre, le Parlement lui-même et ce comité nommé par la Chambre, devraient avoir leur mot à dire dans l'énoncé de cette ligne de conduite et donner les raisons pour lesquelles on devrait agir de telle façon. Le ministre peut-il me dire...

L'hon. M. MANION: Je ne m'oppose nullement à ce que ce comité siège, dans un certain sens, conjointement avec ce comité spécial des chemins de fer ou lui fasse rapport. Ce sont de simples détails et je n'ai pas eu le temps de les étudier.

L'hon. M. EULER: Que va faire le comité? Va-t-il chercher les moyens de faire ce changement?

L'hon. M. MANION: Il étudiera toute la question.

L'hon. M. EULER: Le ministre admettra certainement, il me semble, que l'on ne devrait pas confier à des gens qui ne font pas partie du Parlement, quelles que soient leur capacité, le soin de tracer une ligne de conduite.

L'hon. M. MANION: Non. Mon honorable ami a dit, il y a un instant, ce que tout le monde sait, que c'est le gouvernement au pouvoir, quel qu'il soit, qui doit tracer la ligne de conduite à suivre sans tenir compte du rapport que peut faire tel ou tel comité. . .

L'hon. M. EULER: Ce comité composé de membres de la Chambre, se trouve dans une position bien différente. Les membres de la Chambre devraient certainement avoir le droit d'exercer une influence sur le Gouvernement quant à la meilleure ligne de conduite à suivre.

L'hon. M. MANION: Je n'y vois pas d'inconvénient.

L'hon. M. EULER: Si ce comité délibère au sujet de la ligne de conduite à suivre, il me semble que les membres de la Chambre devraient avoir leur mot à dire là-dessus. C'est ce que je prétends.

L'hon. M. MANION: Le gouvernement qui sera au pouvoir à ce moment-là décidera de la ligne de conduite à suivre, mais ce comité examinera le côté pratique de la question. Il étudiera toute la question et verra s'il est possible de faire une recommandation. La commission royale ne pourrait que soumettre sa décision aux régisseurs — les régisseurs qui nous ont fait rapport. Or, je pense qu'un comité comme celui-ci — c'est une idée qui vient de se présenter à mon esprit — devrait étudier tous les aspects pratiques, soit le côté financier, soit le côté juridique, soit le côté entreprise des chemins de fer, assigner des témoins qu'il voudrait, mais cela n'empêcherait en rien, ni vous-même ni aucun autre membre du comité, ni même tout le comité, de refuser d'admettre les conclusions présentées. Tout ce que je cherche c'est d'en arriver à quelque chose de précis. Nous n'avons rien de précis. Le rapport Touche n'est, en somme, que le rapport Touche.

L'hon. M. EULER: Il est très précis.

L'hon. M. MANION: C'est l'opinion d'un individu.

L'hon. M. EULER: C'est l'opinion des vérificateurs chargés de ce travail par le Gouvernement du Canada.

L'hon. M. MANION: Je ne leur reproche rien.

L'hon. M. EULER: Le rapport ne manque aucunement de précision. Puisque j'en suis sur ce point, je tiens à avertir le ministre que je ne désire aucunement précipiter les choses. Il faut regretter, semble-t-il, qu'il ait abordé cette affaire avant d'avoir eu la chance de se familiariser avec toute la question et sans avoir pu répondre à certaines difficultés qu'il a soulevées.

L'hon. M. MANION: Nous y reviendrons. Je voulais faire ma déclaration pour vous permettre de l'étudier.

L'hon. M. EULER: D'après le ministre, les complications sont très nombreuses. Sans être du métier je connais un peu ce qu'est la vérification. A mon sentiment les propositions présentées par les vérificateurs sont d'une grande simplicité, et ils abordent le problème si simplement que je préférerais que le vérificateur revienne nous dire si, oui ou non, il se présenterait des difficultés de comptabilité à ce sujet, ou s'il faudrait une loi d'une application beaucoup plus étendue.

L'hon. M. MANION: Permettez-moi de déclarer ici que M. Matthews, dans les propositions qu'il a présentées pour la compagnie Touche, était sincère; mais ses propositions, toutes précises qu'elles soient, sont d'une application, d'après les meilleures autorités que j'ai pu consulter, on ne peut plus difficile, même en y apportant la meilleure foi du monde. S'il nous était possible de donner suite

aux propositions de la compagnie Touche, nous ne pourrions certainement pas les présenter au cours de la présente session du Parlement, même si elle durait jusqu'au mois de juillet.

L'hon. M. EULER: C'est bien probable.

L'hon. M. MANION: Au point de vue juridique, mes conseillers me semblent être des plus compétents, et c'est leur avis que je vous donne.

L'hon. M. EULER: Mais pour ce qui est de comptabilité, pour le comptable, je crois que l'avis de M. Matthews l'emporte sans doute sur celui de toute autre personne.

L'hon. M. MANION: C'est de l'aspect juridique qu'il s'agissait dans mes remarques. Je constate que M. Power et M. Gray sont arrivés depuis que j'ai fait ma déclaration; je demande donc au Comité de lire mes propositions, et nous les étudierons ensuite.

M. GRAY: Je désire me faire nommer conseiller.

L'hon. M. MANION: Vous aurez besoin de la position assez tôt.

M. HANBURY: M. Power demandait pourquoi il fallait se contenter d'une commission seulement du syndicat des intelligences; pourquoi ne pas avoir tout le syndicat lui-même.

M. POWER: Voilà ma première recommandation.

Le PRÉSIDENT: Nous voici maintenant rendu au rapport général des régisseurs; nous en avons étudié une partie, le passage qui porte sur les pensions; la discussion est-elle terminée? Je l'ignore.

Mais permettez-moi de dire que, d'après M. Smart, le sous-ministre, le comité a l'habitude d'aborder l'étude des crédits en même temps que celle du projet de loi qui s'y rapporte, de les adopter et de faire rapport à la Chambre.

L'hon. M. EULER: Cela ne devrait pas exiger beaucoup de temps.

Le PRÉSIDENT: Vous constaterez qu'on a distribué les prévisions budgétaires et le bill.

M. HEAPS: J'ai posé des questions lors de la dernière séance, et je voudrais savoir si l'on me donnera les réponses, ce matin.

Le PRÉSIDENT: MM. MacMillan et Heaps ont posé tous les deux quelques questions, monsieur Fairweather.

M. FAIRWEATHER: Pour ce qui est des réponses aux questions de M. Heaps, je les ai, mais les réponses aux questions de M. MacMillan sont encore en voie de préparation.

M. HEAPS: Pouvez-vous me communiquer les réponses, maintenant?

Le PRÉSIDENT: Les réponses à vos questions sont prêtes, monsieur Heaps, et vous pouvez en prendre connaissance, mais si vous voulez m'en croire, nous ne les discuterons qu'en temps et lieu, et alors le président les consignera au compte rendu. Elles seront inscrites au compte rendu par l'entremise du comité. Maintenant, messieurs, voulez-vous aborder l'étude du bill n° 24? Si j'ai bonne mémoire, les crédits en délibération ont été renvoyés au comité, le 18 mars.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre abrégé: "Pouvoir d'émettre des billets pour remboursement et dépenses d'établissement".

L'hon. M. EULER: Cela a-t-il trait au déficit?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit simplement de remboursement et de frais d'établissement, je pense.

M. HANBURY: A ce propos, puis-je demander si le National-Canadien continue à financer lui-même ses affaires, ou si c'est l'Etat qui le fait?

L'hon. M. FULLERTON: C'est un peu l'un et l'autre.

M. MACMILLAN: Pouvez-vous désormais financer vos affaires par l'intermédiaire de la Banque centrale?

L'hon. M. FULLERTON: Non. Nous ne faisons pas d'opérations de banque directes à la Banque centrale.

M. HANBURY: Vous dites que c'est un peu l'un et l'autre. Voulez-vous apporter quelques éclaircissements sur ce point?

L'hon. M. FULLERTON: Nous contractons un emprunt temporaire, de temps à autre. Le temps n'est peut-être pas propice au lancement d'une nouvelle émission, ou bien, par le moyen d'une avance de l'Etat, nous faisons honneur à des obligations parvenues à échéance et, le temps venu, nous émettons de nouvelles obligations.

M. HANBURY: Et qui dirige le lancement de l'émission?

L'hon. M. FULLERTON: Nous-mêmes. Nous consultons les hauts fonctionnaires financiers de l'Etat, cela va de soi; nous travaillons de concert au sujet de toutes ces émissions d'obligations.

M. HANBURY: La commission Duff exprime l'avis dans son rapport que l'Etat devrait effectuer toutes les opérations financières.

L'hon. M. FULLERTON: C'est ce qu'il fait pour tous les déficits.

L'hon. M. EULER: Y a-t-il une raison pour procéder ainsi?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne vois pas d'autre façon de procéder.

L'hon. M. EULER: Obtenez-vous un meilleur taux?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, cela semble mieux marcher.

L'hon. M. EULER: On exprimait quelques doutes à ce sujet.

L'hon. M. FULLERTON: Oui. L'Etat réalise l'opération.

M. POWER: Votre compte de banque n'est jamais à découvert?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne le crois pas.

M. POWER: Vous tirez simplement sur le Gouvernement. Vous ne lui remboursez ses avances qu'au moment où vous émettez les obligations.

M. COOPER: Nous avons un capital de roulement considérable, et à mesure que nos crédits mensuels sont soumis au Gouvernement le réseau en touche le montant et nous nous procurons ainsi les fonds requis.

L'hon. M. EULER: L'exploitation du réseau accuse pour l'an dernier un déficit de 48 millions, ce qui veut dire que parfois vous avez manqué d'argent. Comment vous procurez-vous cet argent?

M. SMART: La présente loi autorise le ministre des Finances à accorder des avances sur le compte des déficits jusqu'à concurrence du montant total, et chaque mois le réseau tire sur le ministre des Finances avec l'approbation du ministre des Chemins de fer. À la fin de l'année, quand le total du déficit est déterminé, un crédit supplémentaire est présenté à la Chambre, est adopté et porté au débit du revenu consolidé.

L'hon. M. EULER: Puisqu'il est ici question du bill, voici une question que je voudrais poser.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit ici de l'article 4. Etudions les articles par ordre. L'article 2 est adopté. Quelles questions désirez-vous poser sur l'article 3?

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: L'article 4 porte sur le déficit.

L'hon. M. EULER: Voici ma question: le déficit, naturellement, s'explique en partie du moins par ce fait que les affaires que les chemins de fer recevaient autrefois ont passé aux mains de concurrents. Ce n'est pas du Pacifique-Canadien que je parle, mais des camions, des autos, des autobus et le reste. Je voudrais savoir du président du conseil de régie quelles mesures ont été prise,

ou quelle politique précise, s'il y en eut, fut suivie par les administrateurs des Chemins de fer nationaux du Canada pour faire concurrence aux camions, aux autobus et en général au transport par automobiles?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois que notre président général pourrait mieux que moi vous renseigner sur ce point.

M. HUNGERFORD: Nous avons tenté, dans plusieurs coins du pays, des expériences pour trouver la meilleure ligne de conduite à tenir dans chaque cas. Dans l'ouest de l'Ontario nous avons inauguré un service d'enlèvement et de livraison à domicile comportant mise au point des taux de transport, système actuellement à l'étude, et nous nous proposons de le généraliser à mesure que les conditions le demanderont. Sur quelques-unes de nos lignes des Etats-Unis nous avons aussi établi le système de service à domicile.

L'hon. M. EULER: Les mesures que vous avez prises dans ce sens, ont-elles été couronnées de succès? Pourriez-vous donner plus de détails sur ce qui s'est accompli à ce sujet?

M. HUNGERFORD: Les détails me font défaut.

L'hon. M. EULER: Avez-vous fait plus que d'établir, à divers endroits, des services d'enlèvement et de livraison à domicile qui transportent la marchandise jusqu'à la station pour y être chargée ensuite sur les trains de marchandises du National-Canadien? Vous n'avez pas établi de services de camions entre les endroits où les chemins de fer ne donnent aucun service?

M. HUNGERFORD: Il y a quelques services occasionnels de peu d'importance, principalement pour la messagerie, mais ils sont très limités.

L'hon. M. EULER: Le chemin de fer s'efforce-t-il vraiment de faire quelque chose dans ce sens, ou est-ce plus ou moins...

M. HUNGERFORD: Je dirais que nous avons beaucoup fait dans ce sens, au moins en territoire canadien. Nous collaborons avec le Pacifique-Canadien, et nous nous entendons pour agir en même temps.

M. MACMILLAN: Le Pacifique-Canadien a fait l'essai, entre Régina et Moose-Jaw, de trains à toutes les heures ou à toutes les deux heures.

M. HUNGERFORD: Je ne suis pas bien au courant de ce qu'il fait.

M. GRAY: Pour faire suite à la question posée par M. Euler—j'avais l'intention d'aborder ce point plus tard—quelqu'un que je ne connais pas m'a dit qu'il serait possible, sans la loi qui stipule qu'un train doit avoir trois employés, d'utiliser des wagons simples ou voitures Diesel sur la route pour faire la concurrence aux camions sur les courtes distances. M. MacMillan a mentionné le cas du trajet de Moose-Jaw à Régina, et je pense qu'on y a aussi recours entre Winnipeg et Brandon et autres endroits semblables. Tout d'abord, est-ce exact qu'un train doit porter trois employés?

M. HUNGERFORD: Non, pas pour les wagons simples.

M. GRAY: Doit-il y avoir deux employés?

M. HUNGERFORD: Oui, deux.

M. GRAY: La concurrence de la part des camions en devient-elle plus difficile à vaincre?

M. HUNGERFORD: C'est une difficulté, mais il y en a bien d'autres.

M. GRAY: C'est une difficulté. Existe-t-il un moyen de la faire disparaître? Faut-il absolument deux employés?

M. HUNGERFORD: Le personnel régulier d'un train se compose d'un ingénieur, d'un chauffeur, d'un intendant et de deux serre-freins. C'est l'équipage ordinaire d'un train à vapeur. Il y a plusieurs années, lorsque nous avons introduit les wagons simples, nous avons conclu une entente spéciale avec les organisations ouvrières. L'entente nous permet de réduire l'équipage, et nous pouvons ne placer que deux employés sur les voitures simples.

M. GRAY: A-t-on essayé de réduire l'équipage à un seul employé, pour faire la concurrence aux camions?

M. HUNGERFORD: Oui, une ou deux fois, mais sans grand succès.

Le PRÉSIDENT: Les ouvriers s'y opposent-ils?

L'hon. M. EULER: Est-ce là la vraie difficulté?

M. HUNGERFORD: Oui. Il y a aussi une difficulté au sujet du service.

M. GRAY: Les syndicats ouvriers sont très inquiets; de temps à autre ils ont exposé à votre compagnie ainsi qu'aux autorités fédérales la nécessité qui s'impose de faire la concurrence au transport par camions; et je crois qu'ils aimeraient encore mieux avoir un employé sur un wagon simple pour faire la concurrence au transport par camions que n'en avoir aucun.

M. HUNGERFORD: Sans aucun doute ils voudraient bien que ce transport revienne aux chemins de fer; mais au point de vue du service une assez grave difficulté surgit. Par exemple, adienne un accident sur la route, il faut absolument qu'il y ait un employé à la voiture simple et qu'il y en ait un autre qui donne le signal. Sur les routes publiques, cela n'est pas nécessaire. Mais sur les voies ferrées ce service est indispensable. Seulement dans des cas très rares, sur les lignes les moins importantes et où le service des trains est limité, serait-il possible de n'employer qu'un seul homme.

M. GRAY: Nous pouvons croire, toutefois, que le problème est à l'étude et qu'on y accordera beaucoup d'attention.

M. HUNGERFORD: Pour ce qui a trait à l'utilisation des voitures simples, elle existe depuis plusieurs années. Elle a commencé il y a une dizaine d'années, et le service comprend un grand nombre de voitures simples.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous le même service pour les voitures simples à traction électrique, je veux dire les voitures à moteurs à combustion interne? Quel est votre service sous ce rapport?

M. HUNGERFORD: C'est précisément de ce service que je parle.

M. GRAY: Il n'est pas tout à fait exact de dire que les unions ouvrières donnent lieu à la principale difficulté; c'est plutôt une question de service.

M. HUNGERFORD: Des difficultés fondamentales se présentent, comme celle des camions qui peuvent aller de porte en porte, mais dans l'ensemble c'est un problème compliqué et ardu. Le bureau de direction des chemins de fer l'étudie avec la plus grande attention. Des essais ont été tentés sur tout le continent, même dans tout l'univers, et nous en surveillons sans cesse les résultats. Les faits ne nous permettent pas encore de tirer des conclusions.

M. GRAY: Si j'ai abordé la question, c'est parce que l'on a prétendu que les unions ouvrières, fortes de l'entente conclue, s'en tenaient à deux ou trois employés par voitures simples, et qu'elles retardaient ainsi la marche des événements. Je crois que c'est à tort. Je suis certain que les unions ouvrières désirent beaucoup encourager cette méthode de faire la concurrence.

M. HUNGERFORD: Je le crois comme vous.

L'hon. M. EULER: Avez-vous déjà songé à utiliser le camion comme moyen définitif de transport au pays, en coopérant le plus étroitement possible avec les chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Il en a été beaucoup question. Mais nous n'avons jamais cru pareille initiative justifiable, excepté dans certains cas particuliers.

M. MACMILLAN: Serait-il pratique d'utiliser la voiture simple avec un seul employé.

M. HUNGERFORD: Non, mais ce serait possible.

M. MACMILLAN: Ce serait possible, mais serait-ce pratique, du point de vue transport?

M. HUNGERFORD: En général, non.

M. MACMILLAN: Quand vous parlez de voitures simples, il s'agit surtout du service de transport des voyageurs?

M. HUNGERFORD: Oui, surtout.

M. MACMILLAN: Votre service de transport des marchandises n'en subirait aucun inconvénient?

M. HUNGERFORD: Non. Le service s'occupe du transport de grande vitesse, naturellement, des matières postales et dans une certaine mesure du transport des colis.

M. MACMILLAN: D'après vous, la question de transport par camions et autobus constitue-t-elle un facteur dont il faille tenir compte dans tout ce service de transport par les chemins de fer? Les taxes provinciales sur les camions et les autobus constituent, n'est-ce pas, un sujet important avec lequel il vous faut entrer en concurrence dans tout le système de transport des marchandises, si l'on tient compte du fait que les routes publiques sont construites avec l'argent des contribuables et que le prix des licences est peu élevé?

M. HUNGERFORD: Je pourrais probablement vous donner la réponse suivante: nous croyons que les camions, règle générale, jouissent d'avantages que les chemins de fer n'obtiennent pas, sous ce rapport.

M. SPEAKMAN: On a soulevé une autre question dans le pays, et sans doute il serait possible d'y apporter une solution: tandis que, de l'aveu général, le transport par camions constitue pour les chemins de fer une concurrence qui leur nuit considérablement, il y a le problème de contrebalancer le volume de marchandises et de transport de grande vitesse que les camions procurent eux-mêmes aux chemins de fer. Je veux parler du transport des voitures et des parties de voitures, ainsi que du combustible comme l'huile et l'essence. On a souvent demandé devant moi si l'augmentation des affaires provenant des progrès dans le transport par camions n'a pas contrebalancé dans une certaine mesure les pertes causées par la concurrence. A-t-on fait un calcul au moins approximatif des affaires dues à cet aspect du commerce?

M. HUNGERFORD: Non, je n'en pourrais rien citer de mémoire. Sans aucun doute les chemins de fer ont retiré des affaires considérables de l'industrie de l'automobile. Toutefois, nous aimerions à jouir des avantages dans les deux cas.

M. SPEAKMAN: Il est incontestable que vous avez retiré un certain profit, mais je me demandais s'il avait été calculé.

L'hon. M. FULLERTON: La concurrence est injuste. Nous sommes soumis à des règlements; ces compagnies ne le sont pas. Elles peuvent accepter la meilleure part du trafic et refuser ce qu'elles ne veulent pas alors que nous ne le pouvons point. Elles ne déposent pas de tarifs, mais nous déposons les nôtres et les maintenons en vigueur durant trente jours. C'est ce qui rend la concurrence injuste. Si nous étions sur un pied d'égalité et de justice avec elles nous ne soulèverions pas d'objection.

M. SPEAKMAN: Je comprends cela.

M. BELL: Les compagnies de chemin de fer ont-elles étudié la question du camionnage, et, dans l'affirmative, jusqu'à quel point. Les chemins de fer ont-ils quelque proposition à soumettre au comité ou ont-ils quelque rapport à lui adresser?

L'hon. M. EULER: C'est ce que je demandais.

M. BELL: Nous comprenons tous que le camionnage enlève une partie notable du service de transport des chemins de fer. Je désire savoir si cette question a été examinée par les employés supérieurs des deux compagnies de chemin de fer et où ils en sont à cet égard. Avez-vous quelque déclaration à

faire au comité au sujet de la manière de réglementer le trafic afin que les chemins de fer aient leur part du transport qu'effectuent les compagnies rivales?

M. HUNGERFORD: Certains chemins de fer ont-ils étudié cette question?

M. BELL: Oui.

M. HUNGERFORD: Tous les chemins de fer intéressés examinent ce problème et l'ont étudié depuis qu'il s'est présenté il y a des années. Ils ne cessent d'y consacrer toute leur attention.

L'hon. M. FULLERTON: Les difficultés sont fortement d'ordre constitutionnel parce que chaque province jouit d'une certaine autonomie dans ses limites et on ne peut amener toutes les provinces à agir de concert. S'il était question de législation fédérale il serait facile de faire des règlements, mais même s'il en existait il serait tout de même difficile de les mettre en vigueur.

M. HEAPS: N'a-t-on pas convoqué une conférence pour discuter ce sujet?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, mais on n'a en somme rien fait.

M. TUMMON: Votre compagnie a-t-elle essayé d'établir un service pour recueillir les marchandises en ballot aux places d'affaires, surtout dans les villes, grandes et petites, et les villages, pour les livrer à la gare?

M. HUNGERFORD: A-t-elle pris des arrangements pour prendre les marchandises et les livrer à la porte du consignataire, de la même manière que l'on fait les entreprises de camionnage? La réponse est oui. Dans plusieurs parties du pays, mais non pas partout. Nous avons fait des expériences importantes dans certaines zones.

M. TUMMON: Vous avez adopté ce principe, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. TUMMON: Si j'ai posé cette question c'est que j'ai lu dans nos journaux locaux, lorsque je suis allé chez moi à la fin de la semaine, que le Pacifique-Canadien a décidé de prendre les marchandises en ballot à la porte des magasins, dans ma ville, pour les livrer à la gare, et, de plus, de livrer au magasin les marchandises entrant en gare.

M. HUNGERFORD: Parlez-vous du service des marchandises ou des messageries?

M. TUMMON: Des marchandises.

M. BELL: A la suite de l'observation du juge Fullerton. . .

Le PRÉSIDENT: Finissons-en d'abord avec la question de M. Tummon.

M. TUMMON: Je crois que M. Hungerford y a répondu. Il a dit que l'on a mis ce service à l'essai dans certaines zones ou endroits.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. TUMMON: J'ai lu quelque chose à ce sujet dans nos journaux locaux, et c'est pourquoi j'ai posé cette question.

M. HUNGERFORD: Nous travaillons en collaboration avec le Pacifique-Canadien; nous suivons la même politique dans le même territoire.

M. BELL: A la suite de l'observation du juge Fullerton, je crois que cette question relève plus de la législation provinciale que fédérale à l'heure actuelle. Dois-je comprendre que les chemins de fer ont fait des observations aux diverses provinces et n'ont obtenu aucune aide?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois que, dans le passé, on a fait des représentations aux autorités provinciales.

M. LABELLE: L'association des chemins de fer s'occupe de ces questions, et elle est encore à les étudier.

M. HEAPS: Les diverses provinces préparent-elles des règlements?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Chacune des provinces a exercé une plus grande surveillance. Il n'y a aucun règlement, que je sache, qui oblige les compagnies de camionnage à déposer leurs tarifs et les empêche d'accepter la meilleure part du trafic. C'est l'essentiel. Elles se chargent du trafic à n'importe quel prix; nous sommes obligés de déposer nos tarifs et les maintenir en vigueur durant trente jours.

M. HEAPS: En d'autres termes, vous n'avez reçu aucune aide des provinces?

L'hon. M. FULLERTON: Nulle aide très appréciable.

Le PRÉSIDENT: Quelques provinces émettent un permis pour l'usage exclusif d'une certaine grande route?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, je pense que c'est la commission des chemins de fer de l'Ontario. Si elle constate qu'un camion est inutile sur une certaine route elle refuse de lui accorder un permis. C'est ce que je comprends.

M. HEAPS: Est-on obligé de maintenir sur ces routes un service toute l'année?

Le PRÉSIDENT: Il y a des règlements. Je ne saurais vous dire en quoi ils consistent. Je parle d'après ce que je sais personnellement de la commission des chemins de fer et des municipalités de l'Ontario. Elle essaie d'exercer une surveillance et exige un accord, stipulant le maintien d'un service toute l'année.

M. GRAY: Les règlements sont de plus en plus sévères, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HANBURY: N'est-il pas vrai que si vous désirez rivaliser avec la concurrence des camions automobiles, il faudra modifier certaines restrictions de la loi des chemins de fer pour vous le permettre?

L'hon. M. FULLERTON: Parlez-vous du classement, et ainsi de suite?

M. HANBURY: Oui, afin que vous ayez plus de latitude.

L'hon. M. FULLERTON: Nul doute qu'il serait nécessaire de modifier quelques-uns de ces règlements. On a étudié amplement toute la question.

M. FAIRWEATHER: Nous l'examinons constamment.

M. HEAPS: Les chemins de fer ont-ils songé à établir un service de camionnage?

M. HUNGERFORD: Je crois avoir répondu à cette question il y a quelque temps—seulement pour quelques services locaux dans une faible mesure.

M. HEAPS: Vous n'avez pas pensé à concurrencer les services de camionnage en ce pays?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HEAPS: N'est-ce pas là ce qu'on a fait en Grande-Bretagne? N'a-t-on pas acheté certaines entreprises de camionnage pour pratiquer la concurrence?

M. HUNGERFORD: Nous n'avons jamais pu nous convaincre que nous pourrions faire cela avec profit.

L'hon. M. EULER: Entre Preston et Galt, le C.P.R. exploite actuellement un service de camionnage qui fait concurrence à son propre chemin de fer à trolley pour éloigner les autres concurrents.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il encore autre chose à l'article 4?

M. TUMMON: Revenant à la question que j'ai posée tout à l'heure, je me demande si le comité a bien saisi où je veux en venir. Ce service se donne sans frais supplémentaires. Les taux de transport comprennent le chargement des marchandises à la porte du magasin et leur livraison à la station du chemin de fer.

M. FAIRWEATHER: Voulez-vous dire, monsieur, qu'il y a un taux couvrant tout?

M. GOBEL: Ce sont les taux actuels de transport.

M. TUMMON: Les taux actuels de transport pour votre service de vingt minutes; on charge les ballots de marchandises et on les transporte à la station; quant aux marchandises qui arrivent, on les livre à la porte du destinataire sans frais supplémentaires.

M. FAIRWEATHER: Cela est compris dans ce que nous appelons nos taux de chargement et de livraison.

M. TUMMON: Service supplémentaire.

M. FAIRWEATHER: C'est pour pouvoir lutter contre la concurrence.

L'hon. M. EULER: Vous n'avez pas relevé vos taux réguliers quand vous avez établi un service supplémentaire?

M. FAIRWEATHER: Nous les avons réduits dans certains cas.

M. FULLERTON: Nous avons été obligés de les réduire pour faire face à la concurrence.

L'hon. M. EULER: Il n'y a pas eu d'augmentation.

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que les taux aient été augmentés dans un seul cas. Nous les avons réduits dans plusieurs cas en vue d'augmenter le chiffre de nos affaires.

M. HEAPS: Avant d'en finir avec l'article 4 qui dit: "Avec l'approbation du gouverneur en son conseil, le ministre des Finances peut à l'occasion consentir à la Compagnie Nationale, pendant l'année financière 1935-1936, des avances comptables ne dépassant pas, dans leur ensemble, \$44,000,000", je vais vous poser une question. Je veux essayer d'obtenir une juste opinion de l'exploitation actuelle des chemins de fer pour la comparer avec ce qu'elle était au moment où l'Etat a acquis tout le réseau, et ceci nous est indiqué, monsieur le président, je le crois, par les réponses aux questions que j'ai posées jeudi dernier, réponses qui nous ont été données ce matin. Je pense que c'est maintenant le moment de faire une comparaison raisonnable. Je pense que nous sommes tous atterrés par les pertes annuelles du réseau, mais quand je lis le rapport qui nous a été présenté, le tableau ne me semble peut-être pas aussi mauvais qu'il l'est ordinairement. Dans la troisième ligne des chiffres qui nous ont été soumis, je vois quatre sortes de pertes. On me corrigera si je fais erreur, car je n'ai reçu ceci que tout à l'heure. Je constate que, durant les cinq années précédant immédiatement l'acquisition des chemins de fer du Nord-Canadien, il y a eu une perte de \$100,827,852.13, jusqu'au 21 décembre 1922; pour le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, durant la même période, la perte fut de \$50,652,322.01; pour le Grand-Tronc, durant la même période, la perte fut de \$39,391,251.72; et pour les chemins de fer du gouvernement canadien, durant la même période, la perte fut de \$31,630,668.07. Il y eut donc pour tous ces chemins de fer, durant cette même période de cinq ans, une perte totale de \$222,502,093. En répartissant ce total sur chacune de ces cinq années, je constate donc, d'après les chiffres qui nous ont été soumis, que la moyenne du déficit annuel a été de \$44,500,418.

Je ne veux pas examiner trop longuement ce rapport, mais je n'y constate le paiement d'aucune avance faite par le gouvernement aux chemins de fer. Nous ne devons pas oublier que nous traversons une époque de dépression et que nous devons nous attendre à de gros déficits. Ceux dont je viens de parler vont de 1917 à 1922.

M. COOPER: De 1918 à 1922.

M. HEAPS: A une époque où le trafic était considérable sur les chemins de fer à cause de la guerre et de l'après-guerre. Et les chemins de fer acquis par l'Etat ont alors subi des pertes équivalentes aux déficits des années 1935 et 1936, au moment où nous traversons l'une des pires crises que le Canada

ait jamais connues. Je pense qu'il n'est que juste de publier ces chiffres afin d'avoir une idée juste de la situation des chemins de fer au Canada.

M. POWER: Puis-je en conclure, monsieur le président, que nous pouvons dire, sans crainte de contradiction, que la moyenne des pertes annuelles des quatre chemins de fer qui composent actuellement le réseau national a été d'environ \$44,000,000 pour les cinq années précédant immédiatement 1932?

M. COOPER: C'est exact.

M. POWER: Et de 1923 à 1932, la moyenne des pertes annuelles a été de \$19,000,000 pour les mêmes chemins de fer du même réseau.

M. COOPER: Je n'ai pas les chiffres pour les dix années de 1923 à 1932, dont vous parlez, mais la moyenne des pertes annuelles, de 1923 à 1934, a été de \$27,000,000. La moyenne devait être moindre pour les années dont vous parlez.

M. POWER: La moyenne des pertes annuelles depuis la formation du réseau national a donc été de \$27,000,000, tandis qu'elle était de \$44,000,000 avant la formation du réseau.

M. COOPER: Pour les cinq années antérieures.

L'hon. M. EULER: C'est une comparaison entre l'exploitation privée et l'exploitation par l'Etat.

M. POWER: Puis-je continuer? Dans le total des déficits inscrits ici pour les cinq années, nous constatons que les pertes du réseau des chemins de fer nationaux du Canada se sont élevées à \$100,827,852.13. C'était là une exploitation privée, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non pas en 1922.

M. POWER: Jusqu'au 1er octobre 1917?

M. COOPER: Oui, de 1918 à 1922.

M. POWER: Le déficit du Grand-Tronc-Pacifique à la fin de cette période était de \$50,652,322.01, et ce chemin de fer était une exploitation privée jusqu'à mars 1919.

M. COOPER: C'est cela.

M. POWER: Le réseau du Grand-Tronc avait un déficit de \$39,391,251.72 à la fin de cette période finissant le 31 décembre 1922, et il avait été acquis le 21 mai 1920.

M. COOPER: C'est exact.

M. POWER: Le réseau des chemins de fer du gouvernement canadien, le dernier mentionné sur la liste, avait un déficit de \$31,630,668.07, et c'était une entreprise publique.

M. COOPER: C'est exact.

L'hon. M. EULER: Et si ces chemins de fer avaient eu à subir la concurrence du camionnage quand ils étaient des entreprises privées, leurs pertes eussent été encore plus considérables.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser sur l'article 4? L'article 4 sera-t-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 5.

Adopté.

M. GRAY: Cet article 5 est-il rédigé comme les autres de ce genre?

Le PRÉSIDENT: Oui. Le comité adopte-t-il l'exposé des motifs?

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du projet de loi?

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, je mets à l'étude le budget des dépenses pour le service de paquebots du National-Canadien.

M. POWER: A-t-on vendu de ces navires, au cours de l'année?

M. HANBURY: Oui, monsieur.

M. LABELLE: L'ancien conseil a vendu un navire en 1933. Les acheteurs avaient fait une proposition au National-Canadien, s'engageant à démanteler le navire à Halifax. Ils ne prirent pas possession du paquebot en 1933, et, en 1934, nous avons modifié le traité de vente, relevant les acheteurs de l'obligation de démanteler le navire à Halifax.

M. HANBURY: Pourquoi leur avait-on demandé de le démanteler à Halifax?

M. LABELLE: La résolution adoptée par le conseil comportait le démantèlement à Halifax, en conformité de l'offre des acheteurs. Plus tard, ceux-ci décidèrent de ne pas procéder à cette besogne à Halifax; avant de prendre possession du navire, ils nous ont demandé d'y consentir.

M. HANBURY: Vous avez dû adopter une nouvelle résolution?

M. LABELLE: Oui, monsieur.

M. GRAY: Nous discutons cette question depuis des années. Le colonel Cantley, M. Duff et d'autres demandent à la compagnie depuis longtemps de se débarrasser de tout son service de navigation. N'est-ce pas, colonel Cantley? A-t-on essayé de vendre tous les navires à la foi, plutôt que un par un?

Le PRÉSIDENT: Parlez-vous du service de navigation à destination des Antilles?

M. GRAY: Très bien!

M. HEAPS: Monsieur le président, je relève un abaissement très agréable du déficit, comparativement aux années antérieures. Puis-je en savoir la raison?

Le PRÉSIDENT: De fait, nous avons réalisé un joli bénéfice.

M. LABELLE: Nous transportons une plus grande quantité de marchandises et de plus nombreux passagers.

L'hon. M. EULER: Pour connaître la perte véritable, qui dépasserait \$316,000, il faut y ajouter l'intérêt sur les obligations.

M. LABELLE: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: L'allocation pour dépréciation et bien d'autres sommes.

M. LABELLE: Tout cela se trouve dans le rapport, monsieur Euler.

L'hon. M. FULLERTON: En effet.

L'hon. M. EULER: Les \$316,000 constituent la différence entre les recettes et les frais d'exploitation?

M. COOPER: Oui, y compris le service des intérêts sur les obligations.

M. HEAPS: C'est comme pour les \$1,020,000 de l'an dernier. Cette somme comprenait les intérêts et tous les frais.

L'hon. M. EULER: Je lis: ... "non compris les postes uniquement comptables et les intérêts sur les avances du Dominion, survenu au cours de l'année terminée le 31 décembre 1935, dans l'exploitation de la compagnie et des navires administrés par la compagnie..." Si vous versiez les intérêts dus au Dominion, les pertes s'élèveraient à plus de \$316,000, n'est-ce pas?

M. SMART: Oui, mais il y a une émission d'obligations. L'intérêt sur ces obligations est compris dans la somme en question.

L'hon. M. EULER: On a payé ces intérêts.

M. SMART: Oui.

M. MACMILLAN: Quel est le montant de ces titres?

M. SMART: \$9,400,000.

M. MACMILLAN: Où est-il question, dans le rapport, du *Prince-David* et du *Prince-Arthur*?

M. FRANKLIN: Il n'en est aucunement question.

M. MACMILLAN: Où en parle-t-on?

M. FRANKLIN: A propos du réseau national.

M. SMART: Que voulez-vous dire?

M. MACMILLAN: Je parle du *Prince-Arthur* et du *Prince-David*.

M. SMART: Ils n'appartiennent pas au service dont nous parlons maintenant.

M. MACMILLAN: Il en est question dans le rapport du réseau National.

M. SMART: Oui.

M. MACMILLAN: A la rubrique des paquebots?

M. SMART: Oui.

L'hon. M. EULER: Pour connaître les pertes véritables, il faudrait, n'est-ce pas? ajouter aux \$316,000 les postes comptables, tels que ceux de la dépréciation sans doute, et les intérêts sur les prêts du Dominion.

M. COOPER: Exact.

L'hon. M. EULER: A combien cela s'élèverait-il?

M. LABELLE: Vous le verrez à la page 17.

M. COOPER: Ajoutez environ \$600,000.

M. HANBURY: Davantage.

M. HEAPS: Sans les \$316,000.

L'hon. M. FULLERTON: Cette dernière somme doit s'ajouter au déficit de l'exploitation.

M. HEAPS: Cette somme indique le résultat net de l'exploitation, après paiement de tous les frais du service.

L'hon. M. FULLERTON: Sauf la dépréciation.

M. HEAPS: A combien s'élève le chiffre de cette dernière?

M. COOPER: En 1935, il faudra demander \$316,000 à l'Etat.

L'hon. M. EULER: Cette somme ne comprend pas tous les frais?

M. COOPER: Non. Elle ne comprend ni la dépréciation ni les intérêts dus au Dominion.

L'hon. M. EULER: Dans le rapport, vous fixez à \$319,000 la dépréciation pour 1934; les intérêts dus au Dominion, à \$288,000, sans compter les menus frais d'amortissement et d'escompte.

L'hon. M. FULLERTON: Exact.

L'hon. M. EULER: Ce qui fait un total de \$600,000. Ainsi les pertes s'élèvent à un peu plus de un million de dollars, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HEAPS: Les \$1,020,000 de l'an dernier ne comprenaient-ils pas les postes énumérés par M. Euler?

Le PRÉSIDENT: Les comptes ont été préparés de la même façon, les deux années.

L'hon. M. EULER: Pour connaître le chiffre véritable des pertes, il faut ajouter la dépréciation et les intérêts dus au Dominion.

Le PRÉSIDENT: Passons à l'article 294.

M. POWER: Puis-je poser une question? Je note, au compte des recettes, un poste de \$54,369.61 pour les intérêts et les frais de change, au cours de l'année 1933, relativement au service des Antilles. Il y a aussi un poste...

Le PRÉSIDENT: Quelle page?

M. GRAY: Page 17. Il y a aussi un poste de \$6,891.17. D'où vient cette différence?

M. COOPER: \$54,000?

M. GRAY: Oui.

M. COOPER: Les obligations du service des Antilles sont remboursables de trois façons: en fonds canadiens, américains ou anglais. L'achat des devises sur la place de New-York, l'an dernier, a coûté très cher; nous avons dû déboursier \$58,000 pour les frais du change afin de payer \$470,000 d'intérêts en fonds américains sur nos obligations.

M. HANBURY: A-t-on fait l'évaluation des recettes probables du service des Antilles au cours de l'année?

L'hon. M. FULLERTON: Oui; on trouve ces chiffres dans le budget.

Le PRÉSIDENT: \$45,000.

L'hon. M. FULLERTON: On prévoit un déficit d'exploitation de l'ordre de \$45,000 pour la marine marchande de l'Etat.

L'hon. M. EULER: Les années précédentes, notre comité a conseillé de vendre tous les navires de cette marine marchande.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes au crédit 294.

M. MACMILLAN: Avant l'adoption de cet article, monsieur le président, je tiens à noter que, de toute évidence, le commerce de cette ligne a augmenté de beaucoup.

L'hon. M. FULLERTON: L'amélioration a été phénoménale.

M. MACMILLAN: A quoi l'attribuez-vous? Vient-elle du trafic-voyageurs, du trafic-marchandises, ou des deux à la fois?

L'hon. M. FULLERTON: Des deux à la fois.

L'hon. M. EULER: Peut-être les accords impériaux ont-ils stimulé ce commerce.

M. POWER: Très bien! La prospérité...

M. GRAY: Les années dernières, le comité, quasi à l'unanimité, a insisté auprès de l'ancien président du National-Canadien sur la nécessité de vendre toute la flotte d'un coup si possible, ou, en tout cas, de vendre tous les bateaux un à un. Sauf erreur, nous avons donné le même conseil, l'an dernier, au président du nouveau conseil de régie. Au 31 décembre 1934, nous avons encore dix navires. Je voudrais savoir du président du conseil si l'on a essayé de vendre la flotte, l'an dernier, et, dans ce cas, quels ont été les résultats des démarches.

L'hon. M. FULLERTON: Il y a quelque temps, des compagnies anglaises nous ont offert d'acheter nos bateaux et de les exploiter sans l'aide d'aucune subvention, mais la proposition a été rejetée.

M. GRAY: Quand vous a-t-on fait cette offre?

L'hon. M. FULLERTON: En novembre, sauf erreur. Je vous le dirai avec précision, dès que j'aurai mon dossier... Ce fut le 29 novembre 1934.

M. GRAY: Vous nous avez dit, monsieur, qu'on vous offrait d'acheter toute la flotte et de l'exploiter, c'est-à-dire de maintenir les services de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, mais sans subvention.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. GRAY: Votre conseil a-t-il émis un avis favorable?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, monsieur.

M. GRAY: Et est-ce que la recommandation n'a pas été acceptée ou est-elle encore à l'étude?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

L'hon. M. EULER: Refusée?

Lhon. M. FULLERTON: Du tout; elle n'a pas été acceptée.

M. GRAY: J'ignore ce qu'en pensent les autres membres du comité, mais, pour ma part, après avoir entendu les déclarations du président du conseil des régisseurs, je désirerais entendre la lecture du rapport qu'il fait au Gouvernement; car nous avons déboursé ces sommes d'année en année et, je le répète, le colonel Cantley a adopté une attitude déterminée sur cette question — qu'en dites-vous, colonel Cantley?

M. CANTLEY: Je vous demande bien pardon; auriez-vous l'obligeance de nous faire savoir quel service l'on offrirait?

L'hon. M. FULLERTON: L'on nous proposait d'exploiter les services de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande sur le même pied pour ainsi dire que nous le faisons, à l'heure actuelle.

M. CANTLEY: Ces services ne sont pas exploités du tout à l'heure actuelle, si j'ai bien compris. Les navires sont hors de service.

L'hon. M. FULLERTON: Quels sont les navires qui sont hors de service? Nous avons un service régulier entre le Canada et l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

M. CANTLEY: Les dix navires sont tous en service?

L'hon. M. FULLERTON: Huit sont en service.

M. CANTLEY: Où sont les deux autres?

L'hon. M. FULLERTON: Les deux autres sont hors de service, l'un pour cause de réparation et l'autre est dégradé.

M. CANTLEY: A combien s'élèvent les frais de dégrèvement?

L'hon. M. FULLERTON: Je puis me procurer ces chiffres pour vous.

M. LABELLE: L'un de ces navires était immobilisé à Halifax, l'hiver dernier tandis que l'on fait subir des réparations au *Leader*, en ce moment.

M. HEAPS: Quelles sont les dimensions de ces navires?

Le PRÉSIDENT: Tous les renseignements concernant ces navires sont consignés à la page 9.

M. SMART: J'aurais des déclarations à faire à ce sujet. Je crois que vous devriez attendre le retour du ministre avant d'aller plus loin.

M. HANBURY: Nous devrions avoir tous les renseignements au complet, à mon avis.

M. SMART: Je crois que vous devriez attendre le retour du ministre. Pour ce qui est de cette offre, il y a certaines choses sur lesquelles le ministre désire revenir. Il serait donc préférable que vous attendiez que le ministre soit ici plutôt que de discuter la question maintenant.

M. GRAY: Monsieur le président, cela me va tout à fait. Il s'agit d'une question des plus importantes. Je suis étonné d'apprendre que le conseil des régisseurs a reçu une offre et qu'il n'ait pas été en mesure de recommander qu'on l'acceptât—voilà ce qu'a déclaré le président du conseil.

M. SMART: La chose n'est pas aussi simple qu'elle le paraît.

M. GRAY: Peut-être pas, monsieur.

M. SMART: Je crois que vous devriez attendre que le ministre soit ici.

M. GRAY: Relativement à cette offre, il me semble que l'on devra fournir plus de détails à ce comité; cependant, je suis prêt à faire droit à la suggestion que le ministre devrait être présent, quoique je ne vois pas de raison particulière pour qu'il en soit ainsi. Nous avons adopté un bill qui enlevait au ministre,

soi-disant, la direction de la marine marchande de l'Etat et du réseau national pour la remettre entre les mains des régisseurs et, pour ma part, je suis prêt à entendre les déclarations que M. le juge Fullerton peut avoir à faire à ce sujet.

M. SMART: Ce n'est pas là tout à fait la situation, monsieur.

M. GRAY: C'est à discuter.

M. SMART: La marine marchande de l'Etat n'a jamais été transférée aux régisseurs.

M. GRAY: Ils exploitent les navires.

M. SMART: C'est parfaitement exact. Les régisseurs sont les administrateurs de la ligne de paquebots; le Gouvernement est propriétaire des navires et les régisseurs ne peuvent en disposer eux-mêmes.

M. GRAY: Les régisseurs ne peuvent pas non plus disposer des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Ce que l'on veut faire entendre, je suppose, c'est que la question doit avoir été soumise au docteur Manion...

M. GRAY: Je suis bien prêt à laisser l'affaire en suspens et à attendre le retour du ministre.

Le PRÉSIDENT: Cela n'empêche nullement, je suppose, l'examen du crédit?

M. GRAY: Oui. Je ne permettrai certainement pas que le crédit soit adopté avant d'avoir obtenu des explications complètes.

M. POWER: Laissons le crédit en suspens.

Le PRÉSIDENT: Passons à l'examen du n° 295; il s'agit d'un prêt à consentir à la *Canadian National (West Indies) Steamship Limited*. A-t-on quelques questions à poser touchant ce crédit?

L'hon. M. EULER: Quelles sont les dépenses d'établissement que l'on se propose de faire de ce chef?

M. FAIRWEATHER: Elles sont indiquées au tableau 5 de la brochure qui vous a été remise, soit \$178,000, "à voter de nouveau le reliquat du crédit de \$253,500, approuvé en 1934, mais qui n'a pas été déboursé pour la construction d'un établissement frigorifique et d'isolement supplémentaire"...

L'hon. M. FULLERTON: Ce montant fut voté, l'année dernière, pour la réfrigération des navires.

L'hon. M. EULER: Vous n'avez pas réalisé le projet?

L'hon. M. FULLERTON: Les travaux sont pour ainsi dire terminés, à l'heure actuelle, mais ils ne l'étaient pas, l'année dernière. Cette somme de \$178,000 sera suffisante pour terminer l'installation frigorifique et il faudra affecter un montant de \$17,500 à des modifications que l'on fait subir à cinq des navires de la compagnie afin de procurer plus de logement. Nous sommes à convertir deux appartements en chambres doubles.

M. MACMILLAN: Plus de logement pour les passagers.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté?

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Crédit n° 296. Nous ne pouvons rien faire au sujet de ce crédit, je le crains fort.

(Adopté.)

Le crédit n° 297 est adopté. C'est aussi le magnifique arrangement que nous avons conclu là-bas.

M. GRAY: Dites-vous cela à voix basse?

Le PRÉSIDENT: Le crédit n° 294 est réservé, en attendant.

M. MACMILLAN: Tous ces crédits ont trait aux navires?

Le PRÉSIDENT: Nous avons le rapport. Il s'agit uniquement des prévisions budgétaires. Nous sommes tenus d'étudier le rapport, je suppose.

M. HANBURY: Avant d'aller plus loin je ferai observer qu'à notre dernière réunion, nous avons quelque peu discuté la question des pensions et l'on ne nous a fourni aucun renseignement touchant la caisse de retraite des employés du Grand-Tronc. Je voudrais bien obtenir toutes les informations disponibles à ce sujet.

L'hon. M. FULLERTON: J'ai un exposé par devers moi et peut-être vous fournira-t-il les explications requises, si je le lis.

L'Association du fonds de prévoyance et de retraite du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada fut constituée en 1874. Tous les employés étaient obligés d'en faire partie et de verser leurs cotisations à la caisse, la compagnie du Grand-Tronc du Canada étant tenue de verser un montant égal à titre de contribution.

L'employé verse à la caisse 2½ p. 100 de son salaire à titre de cotisation et un montant égal est contribué par la compagnie.

Le fonds est géré par un comité d'administration.

C'est le 31 décembre 1907 que le fonds fut fermé aux nouveaux membres et l'on offrit aux anciens de choisir entre ces deux alternatives: retirer le montant de leurs contributions et se prévaloir des dispositions du système de pensions à titre gratuit du Grand-Tronc qui fut inauguré à la même date, ou bien continuer à contribuer à la caisse de retraite du Grand-Tronc.

Pendant plusieurs années, à partir de cette date, l'actif de la caisse continua à accuser une augmentation, étant donné que les revenus étaient plus élevés que les sommes déboursées pour le paiement des pensions; cependant, le moment est arrivé où les sommes versées en paiement des pensions excèdent le chiffre des revenus et il est devenu nécessaire de liquider l'actif. La plupart des fonds de l'Association sont représentés par des premières hypothèques grevant des immeubles dans la ville de Montréal et l'Association a été empêchée d'obtenir les fonds liquides nécessaires à cause du moratoire en vigueur concernant le remboursement du principal de l'hypothèque. De plus, étant donné la crise qui sévit, un certain nombre de propriétés sont tombés entre les mains de l'Association du fait que l'on n'a pas été en mesure d'acquitter les frais d'intérêt sur les hypothèques. L'acquisition de ces propriétés a entraîné des frais de reprise de possession et d'autres déboursés qui ont absorbé les valeurs disponibles de la caisse, de sorte que les disponibilités du fonds se trouveront épuisés le premier mai 1936, à moins que des développements favorables surviennent dans l'intervalle. Voici dans quelle situation se trouvait la caisse, le 31 décembre 1934:

Nombre de contributeurs	179
Nombre de pensionnaires (au 31 décembre 1934)	149
Agés de plus de 80 ans	7
Entre 70 et 80 ans	39
Entre 65 et 70 ans	50
Entre 60 et 65 ans	35
Entre 55 et 60 ans	14
Agés de moins que 55 ans	4
Bordereau de pension prévu, 1935	\$ 286,245 00
Valeur comptable de l'actif du fonds	4,371,062 63

Les rapports actuariels qui ont été faits de temps à autre concernant le fonds, en supposant que les valeurs de l'actif assureraient un revenu annuel de 5 p. 100 à intérêt composé, ont établi que la caisse est solidement assise au point de vue des actuaires. Cependant, si l'on établit les calculs en fixant l'intérêt à moins de 5 p. 100 et qu'on laisse une certaine marge afin de couvrir les pertes pouvant résulter des propriétés que l'on a acquises ou que l'on pourra acquérir, la caisse se trouve en face d'un déficit d'environ \$650,000, d'après les actuaires. Le peu

d'importance du groupe, qui comprend un total de 328 membres, fait qu'il est impossible de prévoir exactement quel sera le résultat au point de vue des actuaires.

Ainsi que nous l'avons signalé ci-dessus, le problème actuellement se résume au manque de liquidité de l'actif. Nous étudions attentivement la situation à cet égard ainsi que l'avenir qui est réservé à la caisse.

M. HANBURY: Les régisseurs sont-ils arrivés à une décision quant aux mesures nécessaires afin de maintenir la caisse?

L'hon. M. FULLERTON: Non; nous n'avons pas encore reçu le rapport; le comité est à étudier l'affaire. Nous n'avons pas encore reçu le rapport du comité, mais nous consacrons à l'examen de la question la plus sérieuse attention.

M. HANBURY: Pouvez-vous dire si l'on a l'intention de réduire les pensions ou bien de demander au Gouvernement ou à la compagnie de chemin de fer d'augmenter l'actif?

L'hon. M. FULLERTON: Je crains fort qu'il faille recourir à ce dernier moyen, mais la question n'a pas encore été mise à l'étude.

M. HANBURY: Est-ce là le seul autre moyen?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, le seul. Je doute fort que vous puissiez demander une diminution du chiffre des pensions.

M. MACMILLAN: De quelle façon le chiffre des pensions des employés se compare-t-il avec le nouveau système que vous avez inauguré?

M. FAIRWEATHER: Il est un peu plus généreux. Le système est fondé sur le principe que l'on paie 1/60e du salaire maximum que touche l'employé par année de service; vous vous rendez donc compte qu'il est beaucoup plus généreux que les dispositions du système de pensions jadis en vigueur. Pour ce qui est de la compagnie, il va de soi que sa contribution ne s'élèverait, disons, qu'à la moitié de la pension.

M. HEAPS: Vous avez déclaré que la valeur comptable de l'actif représente au delà de 4 millions de dollars. Quelle est la valeur réelle de cet actif à l'heure actuelle?

L'hon. M. FULLERTON: Toute la question est à l'étude. L'on est à faire une enquête approfondie sur tous les aspects de la situation. Nous espérons recevoir le rapport dans le cours du mois prochain. La question reçoit toute l'attention voulue.

M. MACMILLAN: Monsieur Fullerton, vous avez déclaré que l'on est arrivé à établir à \$4,000,000 la valeur de l'actif en se fondant sur des calculs d'actuaire...

Le PRÉSIDENT: La valeur comptable.

M. HANBURY: Serait-il nécessaire de faire adopter un bill si vous décidez d'augmenter le chiffre de cet emprunt?

L'hon. M. FULLERTON: Oh! oui.

Le PRÉSIDENT: Si votre actif était liquidé à même la valeur inscrite dans les livres, à l'heure actuelle.

L'hon. M. FULLERTON: Il y aurait un excédent.

M. FAIRWEATHER: Si l'actif pouvait être liquidé au taux de 5 p. 100, intérêt composé, il y aurait un faible excédent de fonds.

Le PRÉSIDENT: Les titres que vous détenez sont liquidés et il est également possible qu'ils subissent une moins-value?

M. FAIRWEATHER: C'est bien cela.

M. HANBURY: On laisse entendre que vous pourriez peut-être demander l'adoption d'une loi avant la fin de la présente législature?

L'hon. M. FULLERTON: Non pas au cours du présent parlement. Je crois que nous pouvons continuer pour l'instant, mais il peut arriver que nous soyons

obligés de le faire, l'année prochaine, si la situation ne s'améliore pas et que nous ayons un grand nombre de paiements à effectuer.

M. MACMILLAN: De quelle nature sont les placements?

L'hon. M. FULLERTON: Ce sont presque tous des hypothèques sur des immeubles, à Montréal, qui étaient considérées jadis comme du papier doré sur tranche.

M. MACMILLAN: Ont-ils été changés de temps à autre?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MACMILLAN: Au nombre de ces placements, se trouve-t-il des obligations de l'Hydroélectrique?

L'hon. M. FULLERTON: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous consenti des prêts au cours des deux ou trois dernières années?

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas que l'on ait placé des fonds sur hypothèque depuis quelques années. Ces hypothèques sont consenties d'ordinaire pour des période de trois à cinq ans et, au fur et à mesure qu'elles arrivent à échéance, elles sont renouvelées. Il va de soi qu'il faut le faire, à cause du moratoire en vigueur, du moment que l'intérêt est acquitté.

L'hon. M. EULER: Est-ce que des emprunteurs ont manqué d'acquitter les frais d'intérêt?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MACMILLAN: Il me semble qu'un fonds de \$4,000,000 pourrait devenir sérieusement immobilisé?

M. FAIRWEATHER: Cela va de soi; de fortes sommes ont été placées sur hypothèques et le moratoire empêche leur recouvrement.

M. HEAPS: Mais il n'empêche pas de recouvrer les frais d'intérêt.

M. FAIRWEATHER: Pas du tout; mais les frais d'intérêt ne sont pas suffisants pour faire face au paiement des pensions. La situation en est au point où les revenus du fonds ne suffisent plus à payer les pensions et il nous faut liquider ainsi que le font toutes les autres compagnies d'assurance mutuelle ou les groupements de pensionnaires qui abandonnent les affaires.

M. HEAPS: M. Fullerton a déclaré que vous avez acquis un certain nombre de propriétés afin d'essayer de protéger la part d'intérêt que le fonds avait dans ces immeubles. Est-ce que vous perdez de l'argent de ce chef ou ces propriétés rapportent-elles assez pour les frais d'entretien?

M. LABELLE: Ces propriétés sont exploitées à perte dans certains cas. D'autre part, la ville était sur le point de vendre ces immeubles à l'encan et voilà pourquoi les administrateurs de la caisse ont acquitté les taxes et cherché à protéger l'hypothèque grevant la propriété. Et c'est encore ce que nous faisons à l'heure actuelle. Cela a donné lieu à une nouvelle évaluation de la propriété. Dans certains cas, nous serions disposés à vendre l'immeuble.

L'hon. M. EULER: Croyez-vous que la valeur du capital soit suffisante pour couvrir l'hypothèque?

M. LABELLE: Je l'ignore. Dans certains cas, à Montréal, la propriété pourrait être vendue pour la valeur comptable pourvu que le marché immobilier fût meilleur; mais il ne se présente pas d'acheteurs pour l'instant.

M. MACMILLAN: Quels sont les administrateurs de la caisse de retraites?

M. FAIRWEATHER: C'est un comité spécial.

M. MACMILLAN: De quelle façon est-il nommé?

M. FAIRWEATHER: En vertu d'une loi.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Fullerton a cité les noms ici.

M. MACMILLAN: Quel est le personnel?

M. FAIRWEATHER: Voici les noms des membres du comité d'administration: S. J. Hungerford, W. S. Harrison, D. C. Grant, E. E. Fairweather, Alistair Fraser, C. W. Johnston, R. W. Long, J. P. Pratt, F. L. C. Bond, T. T. Irving et George H. Jenkins.

L'hon. M. EULER: Par qui sont-ils nommés?

M. FAIRWEATHER: Quelques membres sont élus par le groupe des pensionnaires; les autres sont des hauts fonctionnaires désignés de la compagnie.

M. MACMILLAN: En a-t-il toujours été ainsi?

M. FAIRWEATHER: Oui. Le mode d'élection est prévu par la loi.

M. HANBURY: Y a-t-il un gérant salarié?

M. FAIRWEATHER: La caisse, certes, a certains frais d'administration à acquitter. Elle n'a pas de gérant salarié, mais il y a un secrétaire.

M. MACMILLAN: Le hasard n'a pas voulu qu'ils détiennent l'hypothèque grevant la maison de Montréal, n'est-ce pas?

M. HANBURY: Monsieur Fullerton, de quelle manière êtes-vous autorisé à contribuer à votre nouveau fonds de pension; est-ce en vertu d'une loi?

L'hon. M. FULLERTON: En vertu d'une loi, oui.

M. HANBURY: On n'a pas légiféré récemment?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. LABELLE: Il n'existe aucune loi relative au nouveau système de pension.

L'hon. M. FULLERTON: Nous nous sommes fondés sur une ancienne loi du Parlement qui semblait nous fournir les moyens nécessaires.

M. HANBURY: Cette loi n'autorise-t-elle pas la majoration de cet autre fonds?

L'hon. M. FULLERTON: Oh! non. Nous avons dû demander l'autorisation relativement au Fonds de prévoyance de l'Intercolonial. La pension a été versée d'année en année sans aucune autorisation du Parlement. Nous avons donc été obligé, l'an dernier, de demander à votre Comité l'autorisation nécessaire pour faire ces versements et nous serons peut-être forcés d'en faire autant pour le Grand-Tronc, le cas échéant.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Labelle, pensez-vous que ce placement fut une erreur? Vous avez eu beaucoup d'expérience comme propriétaire.

M. LABELLE: La même situation existe à Montréal pour tous ceux qui ont prêté de l'argent.

Le PRÉSIDENT: Les placements semblent être justifiés, c'est-à-dire ce sont de bons placements n'est-ce pas?

M. LABELLE: Oui

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions au sujet des pensions?

M. FAIRWEATHER: On a posé quelques questions relativement aux nouveaux et anciens systèmes. J'ai cru que cela pourrait être utile au Comité si je rédigeais un petit mémoire faisant ressortir les points de comparaison.

Le PRÉSIDENT: Allez-vous l'insérer ou bien allons-nous en faire donner la lecture?

M. HANBURY: Je crois que l'on devrait nous en donner la lecture.

ÉTUDE COMPARATIVE DU SYSTÈME DE PENSIONS CONTRIBUTOIRES EN VIGUEUR LE 1^{er} JANVIER 1935, AVEC LE SYSTÈME DE PENSIONS NON CONTRIBUTOIRES EN VIGUEUR AVANT CETTE DATE.

NOUVEAU SYSTÈME

L'âge de retraite

Elle est obligatoire à l'âge de 65 ans pour tous les employés, sauf certains fonctionnaires.

Conditions pour être admis à la pensions

(a) A un employé au service de la compagnie le 1^{er} janvier, 1935, étant entré à son service avant d'atteindre 50 ans et ayant atteint l'âge de 65 ans avec au moins 15 ans de service effectif.

(b) A un employé entré au service de la compagnie après le 1^{er} janvier, 1935, avant d'atteindre 45 ans, et ayant atteint 65 ans sans interruption de service.

(c) A un employé ayant atteint l'âge de 60 à 65 et mis à la retraite pour incapacité physique ou mentale, comptant 20 ans ou plus de service effectif.

(d) A un employé frappé d'incapacité au service de la compagnie ayant 10 ans ou plus de service effectif (pension gratuite.)

(e) A un employé renvoyé pour raison autre que celle d'infraction aux règlements à l'âge de 50 ans ou plus, comptant 15 ans ou plus de service effectif (Pension gratuite.)

NOUVEAU SYSTÈME

Montant de la pension

Service non contributoire ou pensions de base

(a) Aux employés ayant 10 ans ou plus de service le 1^{er} janvier, 1935, et possédant les titres de service exigés au moment de l'âge de la retraite: une pension pour services en remplacement des avantages stipulés dans l'ancien système de pensions, étant 1 p. 100 de la meilleure moyenne des 10 années consécutives de salaire jusqu'au 1^{er} janvier 1935, pour chaque

ANCIEN SYSTÈME

La retraite était généralement obligatoire à 65 ans, toutefois nombre d'employés furent maintenus dans leur emploi au delà de cet âge.

(a) A un employé ayant atteint 65 ans ou plus, entré au service de la compagnie avant d'atteindre 50 ans et ayant au moins 15 ans de service effectif.

(b) A un employé mis à sa retraite pour raison d'incapacité physique ou mentale à l'âge de 60 à 65, et ayant 20 ans ou plus de service effectif.

(c) A un employé ayant été frappé d'incapacité au service de la compagnie et ayant 10 ans ou plus de service effectif.

(d) A un employé renvoyé à 50 ans ou plus pour autre cause que celle d'infraction aux règlements et ayant 15 ans ou plus de service effectif.

(e) Une gratification dans des circonstances exceptionnelles.

ANCIEN SYSTÈME

La pension est généralement fixée à 1 p. 100 de la meilleure moyenne des 10 années de service consécutives: une indemnité pour chaque année de service effectif.

Exemple.—La meilleure moyenne pour 10 ans de service: Salaire: \$1,200 par année.

Nombre d'années de service, 40:
Pension \$480.00.

année de service effectif jusqu'à la même date avec un minimum de \$300 par année.

(b) Aux autres employés qui au moment de la retraite possèdent les titres de service nécessaires: une pension de base de \$300 par année.

*Rente complémentaire
contributaire.*

A tous les employés qui contribuent: une rente complémentaire qui peut être achetée, à l'âge fixé pour la retraite, contre cotisations collectives à intérêt composé des employés et de la compagnie.

Les employés sont admis à contribuer après 10 ans de la date de leur dernière entrée au service. La cotisation est facultative et pour un taux qui peut aller jusqu'à 10 p 100. La compagnie contribue à ce fonds jusqu'à concurrence de 5 p. 100, pourvu que la quote-part de la compagnie dans une pension pour service ou pension de base, jointe à la quote-part de la compagnie dans la rente simple complémentaire, n'excède pas 40 p. 100 de la meilleure moyenne de salaire de l'employé pour 10 années consécutives de service antérieurement à sa retraite, à condition également que cette réserve ne réduise aucune pension pour services.

Pension gratuite

A un employé frappé d'incapacité pendant son service, ayant 10 ans ou plus de services effectifs dans la compagnie ou à un employé renvoyé pour une raison autre que celle d'infraction aux règlements, ayant 50 ans d'âge ou plus et comptant 15 ans ou plus de services effectifs, une pension gratuite dont le montant sera fixé selon les circonstances.

*Autres dispositions du
nouveau système.*

Si un employé meurt avant de prendre sa retraite ou quitte le service de la compagnie ses contributions avec intérêt seront remises à ses héritiers ou bien lui seront rendues.

Le pensionnaire a le choix entre divers genres de pension :

- (1) Une rente viagère.
- (2) Une rente viagère garantie pour un certain nombre d'années.
- (3) Une rente conjointe au survivant pourvu qu'il n'existe aucune option quant au genre de rente faisant en sorte que les paiements de la rente annuelle à un employé quelconque représentent moins de \$300 par année.

Les options ont la même valeur actuarielle.

M. HANBURY: Monsieur le président, je désirerais savoir si un employé renvoyé pour inculpation touche une pension quelconque?

M. FAIRWEATHER: Oh! non, monsieur.

M. HANBURY: Sans tenir compte des contributions qu'il a pu payer?

M. FAIRWEATHER: On lui remet le montant de ses contributions, plus l'intérêt composé.

Le PRÉSIDENT: C'est quelque peu différent de notre caisse de pension du service civil.

L'hon. M. EULER: Oui. Il y a injustice dans le cas du service civil.

Le PRÉSIDENT: C'est aussi mon avis. Maintenant, messieurs, avez-vous des questions à poser au sujet de la page 3?

L'hon. M. EULER: Où en êtes-vous, à présent?

Le PRÉSIDENT: Je pensais que nous examinerions ce rapport général des régisseurs et il m'a semblé, si l'on ne suggère pas autre chose, que nous pourrions l'étudier aussi rapidement que possible parce que le tout reviendra, plus tard, en comptes séparés.

L'hon. M. EULER: Pas tout.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi je suggère que nous le parcourions, s'il doit y avoir des questions. Prenons les revenus d'exploitation.

M. HANBURY: Relativement aux revenus d'exploitation, monsieur le président, j'aimerais à avoir des renseignements des régisseurs touchant l'influence des prix réduits pour le transport des voyageurs sur l'augmentation de la circulation et savoir aussi s'ils étudient l'établissement d'un tarif de transport moins élevé pour les voyageurs de tout le Canada.

M. HUNGERFORD: Il me semble que votre question se divise en deux parties.

M. HANBURY: Oui.

M. HUNGERFORD: Quelle est la première?

M. HANBURY: Quel a été le résultat de votre expérience de l'an dernier quand vous avez établi un tarif réduit, ou ce qu'on peut nommer des tarifs d'excursion, pour encourager le déplacement des voyageurs?

L'hon. M. FULLERTON: Les chiffres pour les recettes d'excursions sont de \$273,236, pour 1932; \$508,777, pour 1933 et \$842,438, pour 1934.

M. HANBURY: Cela indique une augmentation remarquable.

L'hon. M. FULLERTON: Certainement.

M. HANBURY: J'imagine que c'est là le nombre des voyageurs?

L'hon. M. FULLERTON: Non, les chiffres des recettes. Le nombre des voyageurs a été de 87,000 en 1932; 184,000, en 1933 et 329,000, en 1934.

M. HANBURY: Cela indique que si les gens peuvent voyager à tarif réduit, ils savent profiter de l'occasion.

L'hon. M. FULLERTON: Il n'y a pas de doute sur ce point.

M. HANBURY: Avez-vous des renseignements indiquant qu'il est résulté une augmentation nette du chiffre des recettes de l'augmentation de la circulation, même en tenant compte du tarif réduit?

M. HUNGERFORD: Oui, je le crois, monsieur Hanbury; mais il ne faut pas oublier que ces excursions n'attireront un nombre suffisant de clients qu'en les organisant à des intervalles peu rapprochés. Si elles sont trop fréquentes, nous n'en retirons pas de bénéfices. Si elles se font, au contraire, à des intervalles peu fréquents, elles rapportent de bonnes recettes, mais il existe une limite que nous ne saurions dépasser.

M. HANBURY: Je vous concède ce point, M. Hungerford, mais je dois faire une critique des trains d'excursions de l'an dernier. J'ai voyagé dans plusieurs et je vois que vous avez eu des trains de 16, 17, 18 et même 19 wagons — je voyage avec un permis de circulation et je suis justifié de me plaindre. Le voyageur ordinaire fait un voyage très fatiguant à cause du poids de ces trains. Vous exigez des personnes qui veulent voyager à tarif réduit qu'elles prennent le train à date fixe et il me semble que, si vous fixiez la durée à un certain nombre de jours, et si vous permettiez au voyageur de revenir de Vancouver, disons, dans un délai d'une semaine ou de dix jours, il pourrait partir de chez lui et y revenir n'importe quel jour, peut-être en avisant la compagnie de la date afin que celle-ci attache les wagons voulus au train désigné, vous donneriez un service très avantageux. Il me semble qu'il est à peine raisonnable de compter qu'une personne peut s'absenter pendant une période bien définie et voyager à certains jours précis. Vous maintenez un service de trains, en tous les cas, et il s'agit simplement d'avoir le matériel roulant voulu. Il n'y a pas de raison pour que vous ne puissiez pas fournir le matériel aussi bien le mardi, pourvu que vous sachiez quel matériel il vous faudra pour le service.

M. HUNGERFORD: Je ne sais pas comment ce système fonctionnerait. Naturellement, nous préférierions voir tout le monde voyager à plein tarif.

M. HANBURY: Vous comprenez que les gens ne le veulent pas?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HANBURY: Les chemins de fer étudient-ils la question de diminuer l'échelle du tarif des voyageurs.

M. HUNGERFORD: Non, la question n'a pas été envisagée sérieusement. Elle a été à l'étude presque continuellement.

M. HANBURY: On a fait une réduction, aux Etats-Unis.

M. HUNGERFORD: A divers endroits.

M. GOBEL: Comment leurs tarifs se compare-t-il aux nôtres?

M. HUNGERFORD: Des tarifs divers ont été mis en vigueur dans diverses parties du pays.

L'hon. M. FULLERTON: Le taux fondamental du Canada est de 3.45 et celui des Etats-Unis de 3.6.

M. HUNGERFORD: C'est là simplement le taux fondamental. On s'en est écarté dans diverses parties du pays.

M. HANBURY: Vous a-t-on signalé que vous perdez beaucoup de trafic à partir du littoral du Pacifique dans la direction de l'est, parce que les voyageurs trouvent sur les autres chemins de fer un service de wagons-lits moins cher et surtout un service de wagons-restaurants bien moins cher? Quant aux taux de

transport, je ne pense pas qu'il y ait une grande différence. Je connais des gens qui, pour voyager de la Colombie-Britannique vers l'est, se servent des chemins de fer des Etats-Unis parce que vous exigez trop peut-être de votre service de wagons-restaurants. Avez-vous quelques renseignements là-dessus?

M. McMILLAN: Qu'entendez-vous par "vous exigez trop"?

M. HANBURY: Disons que vos prix sont plus élevés que ceux des chemins de fer rivaux des Etats-Unis.

M. CANTLEY: Plus, et non pas moins.

M. HANBURY: Je veux dire qu'on a trop exigé de ce service, qu'on a exagéré en essayant d'équilibrer le budget, si vous voulez, à tel point que cela a eu pour effet de faire baisser les recettes, et je sais qu'il en est résulté une diminution du trafic. Je sais que, sur plusieurs chemins de fer rivaux, surtout dans l'ouest des Etats-Unis, on sert de bien meilleurs repas et à meilleur marché que sur les trains du C.P.R. et des Chemins de fer nationaux. J'ai constaté que cet état de choses a pour résultat de diminuer le chiffre d'affaires non seulement des chemins de fer, mais des hôtels.

M. HUNGERFORD: C'est une question d'administration. En somme, nos tarifs sur les wagons-restaurants peuvent se comparer avec ceux des chemins de fer des Etats-Unis, mais on ne saurait établir une comparaison entre un chemin de fer et un autre en se basant sur un fait isolé.

M. HANBURY: J'ai dû tomber sur une circonstance malheureuse, mais c'est ce que j'ai constaté. J'ai remarqué que, sur les chemins de fer des Etats-Unis, nous pouvons avoir pour 75 cents un repas tout aussi bon que celui qu'on nous fait payer \$1.25 sur le C.P.R. ou sur le C.N.R.

L'hon. M. FULLERTON: Un dîner, dites-vous?

M. HANBURY: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'ai jamais constaté cela.

M. HANBURY: Je pense que vous pourrez constater cela si vous voyagez de Vancouver à Portland sur n'importe quel chemin de fer.

L'hon. M. FULLERTON: Si nos chemins de fer faisaient cela, ils perdraient encore plus d'argent qu'il n'en perdent aujourd'hui.

M. HANBURY: Voilà ce que je voudrais savoir. Je prends d'abord pour acquis que l'exploitation des wagons-restaurants se fait à perte. Pouvez-vous nous dire combien coûte l'exploitation des wagons-restaurants et la proportion qu'il y a entre le coût de la nourriture et ce qu'elle rapporte?

L'hon. M. FULLERTON: Nous pourrions vous procurer ces renseignements.

M. HANBURY: Ce n'est pas toujours seulement une question de nourriture. La nourriture est bonne dans bien des cas, mais je dois dire que, par suite de la politique d'économie qu'il y a sur nos deux réseaux de chemins de fer au Canada, bien des employés des wagons-restaurants, des wagons-lits et des hôtels n'ont pas le même souci de satisfaire le public qu'ils avaient autrefois. J'ignore si c'est la politique d'économie qui est cause de cela; je suis porté à le croire, et je pense que le moment est arrivé pour les compagnies de chemin de fer canadiennes d'inspirer de nouveau à leurs employés le sentiment, qu'ils possédaient il y a quelques années, de la nécessité de servir le public aussi parfaitement qu'ils le peuvent. Je n'ai pas de sujet particulier de plainte, mais tel est le sentiment général. J'ose dire que ce sentiment se rencontre peut-être plus souvent chez les employés des chemins de fer de l'Etat que chez ceux du chemin de fer Pacifique-Canadien. Je pense que nous sommes allés trop loin dans nos mesures d'économie et que cela a pour résultat de nous faire perdre de l'argent. Il me semble que les deux compagnies de chemin de fer devront songer à cela.

L'hon. M. FULLERTON: Quant aux wagons-restaurants, nous avons fait une expérience l'an dernier. Nous avons essayé de servir des repas à meilleur marché et nous avons constaté que nous perdions de plus en plus énormément d'argent. Nous avons essayé de convaincre les voyageurs des wagons de l'avant des trains d'aller manger en arrière, nous leur avons fait distribuer des circulaires faisant connaître le menu, la qualité de la nourriture et le reste, mais nous avons constaté que nous perdions trop d'argent et nous avons dû relever les prix. Il me semble que les prix sont très raisonnables et que notre service de wagons-restaurants est magnifique. Je ne devrais peut-être pas dire cela, mais j'affirme qu'il est certainement surveillé de près.

M. CANTLEY: Monsieur le président, j'ai été informé récemment qu'il est impossible de se procurer un repas de poisson sur l'Océan Limité.

L'hon. M. FULLERTON: S'il en est ainsi, la question est sérieuse; je reconnais que c'est grave.

M. CANTLEY: Laissez-moi finir. Le coût du diner était de 75c. et nous avions le meilleur poisson qu'on pût obtenir au pays. C'était un repas très apprécié. Or on a supprimé cela, et je suis d'avis que c'est là une grave erreur. Je reconnais que vous perdez beaucoup d'argent dans vos services de wagons-restaurants et cela est inévitable. Il vous faut maintenir ces services, mais voici ce qui cause ces pertes, selon moi. La variété de la nourriture que vous transportez dans le wagon et le choix du client sont quelque chose de bizarre et d'insensé. Quant vous voyagez sur le continent européen ou en Angleterre, que voyez-vous? Dès que vous quittez Glasgow, en Ecosse, un homme vient vous trouver et vous demande si vous voulez dîner; si vous répondez affirmativement, il vous demande si vous désirez le premier choix ou le deuxième choix. Il met le menu devant vos yeux; il vous offre un repas à 2s. 6d. et un autre à 4s. 6d.

L'hon. M. FULLERTON: Sur le train qui va en Ecosse?

M. CANTLEY: Oui, les Anglais vont en Ecosse, si vous voulez savoir qui voyage. Il résulte de cela qu'avant le départ la direction du wagon-restaurant sait quelles sont les provisions qu'il lui faut pour ce voyage, et cela réduit les dépenses du chemin de fer. Nous transportons trois fois plus de provisions sur nos trains à voyageurs et dans nos wagons-restaurants que nous ne devrions en transporter et c'est pour cela qu'il s'en perd énormément.

Le PRÉSIDENT: Je reconnais que cela est exact pour le seul voyage de Liverpool à Londres. Quand nous descendons d'un paquebot, tout ce qu'on nous offre est bon. C'est le premier repas que nous prenons et tout est bon; nous sommes disposés à manger ce qui nous est servi. Mais supposons que nous voyagions durant trois ou quatre jours. Si vous partiez pour le littoral, vous ne pourriez pas faire cela, n'est-ce pas?

M. CANTLEY: Si je me rendais au littoral?

Le PRÉSIDENT: Oui, en partant d'ici.

M. CANTLEY: On pourrait prendre des provisions le long du trajet.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pourriez pas vous contenter du même menu tout le long du voyage?

M. HANBURY: On change de wagon-restaurant en route.

Le PRÉSIDENT: Je relève l'exemple cité par M. Cantley à propos d'un même repas.

M. CANTLEY: On change de wagon à Winnipeg et une autre fois dans l'Ouest.

M. McMILLAN: Monsieur le président, il est une heure et je propose l'ajournement.

(Le comité lève la séance à une heure pour la reprendre à 3h. 45.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le comité reprend sa séance à quatre heures moins le quart de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Le président du Conseil des régisseurs désire s'expliquer.

L'hon. M. FULLERTON: Ce matin, on m'a demandé, au sujet des navires, si les régisseurs avaient approuvé la vente, et j'ai répondu affirmativement, mais je m'aperçois que je me suis trompé. Nulle résolution formelle n'a été adoptée à ce sujet. Lorsque j'ai reçu l'offre je l'ai transmise au ministre des Chemins de fer, et j'ai consulté M. Hungerford ce jour-là, mais je n'ai vu M. Labelle qu'un jour ou deux plus tard. Je lui ai demandé son avis et il m'a approuvé, mais je ne suis pas sûr d'avoir consulté M. Morrow. J'ai l'impression que oui, mais je n'en suis pas certain.

L'hon. M. MANION: Vous ne m'avez jamais remis de résolution des régisseurs.

L'hon. M. FULLERTON: Oh! non.

L'hon. M. MANION: Vous m'avez écrit une lettre personnelle, disant qu'à votre avis...

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

M. GRAY: Ce matin, le président du Conseil des régisseurs a fait allusion à un rapport présenté par lui-même ou les régisseurs, et il avait ce rapport en main. J'ai alors suggéré—vous n'étiez pas ici, monsieur le ministre,—de prendre connaissance de ce rapport en détail afin de connaître la raison nette pour laquelle le Gouvernement, si j'ai bien compris ce matin, a refusé l'offre. M. Smart a fait observer, ce que j'ai admis, qu'il y avait peut-être quelque explication. J'ai exprimé l'opinion que nous devons savoir quelle était l'offre et nous faire expliquer clairement pourquoi elle n'a pas été acceptée.

L'hon. M. MANION: Avant que M. Fullerton fournisse cette explication, permettez-moi de dire que je ne m'y oppose pas personnellement. En réalité—si M. Fullerton trouve ma déclaration quelque peu erronée, il peut la rectifier—les régisseurs, à mon avis, n'ont jamais soumis de rapport. Il y a eu la lettre qu'a mentionnée M. Fullerton et dont j'ai une copie ici. Je l'ai cherchée dans le dossier. Malheureusement, je n'étais pas présent lorsque la question a été abordée, mais mon sous-ministre m'a dit que le sujet avait été mis sur le tapis, et je me suis souvenu que M. Fullerton m'avait déjà écrit à cet égard, en novembre, je crois...

L'hon. M. FULLERTON: Le 1er décembre.

L'hon. M. MANION: Exactement, touchant cette question. Antérieurement à cette offre, M. Fullerton, au nom du service des paquebots National-Canadien, a déclaré que nos navires étaient naturellement lents parce qu'ils ont été construits il y a environ treize ans, et que certains vaisseaux, naviguant, en partie du moins, de l'Australie aux ports américains, étaient plus rapides que nos navires qui devenaient trop vieux, et que, par conséquent, en moins d'une couple d'années il faudrait acheter de nouveaux vaisseaux au coût d'environ 6 millions et demi de dollars—pour leur achat ou leur construction—ou demander à quelque compagnie particulière d'entreprendre ce service vu que nous ne pourrions pas alors soutenir la concurrence. Je n'hésite pas à dire que cette idée d'affecter 6 millions et demi du trésor fédéral à l'acquisition de vaisseaux m'a répugné grandement. Je connaissais également les dépenses entraînées par nos vaisseaux dans le passé. J'ai donc étudié ce sujet soigneusement et l'ai discuté avec d'autres membres du cabinet. Nous n'en sommes arrivés à aucune décision finale parce que cette question, comme l'autre que nous avons examinée ce matin, est très compliquée. Par exemple, nous avons des conventions de commerce avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et dès que nous entamons cette question il nous faut tenir compte de ces deux pays. C'est une complication de plus.

Je vais me servir d'un petit exemple pour expliquer cela. Les journaux ont publié il y a quelque temps que nous discussions la vente de dix ou douze de nos navires, et le représentant de l'Australie m'a prié, un jour, de sortir de la salle du conseil pour savoir ce que nous allions décider à ce sujet. L'Australie est particulièrement intéressée à cette question parce qu'il y a d'importantes relations commerciales entre les deux pays.

M. BEAUBIEN: Existe-t-il quelque article de l'accord qui force le gouvernement canadien à maintenir le service des vaisseaux?

L'hon. M. MANION: Pas que je sache, mais, naturellement, en ce qui concerne l'Australie et le Canada, ou la Nouvelle-Zélande et le Canada, nous n'aimerions pas à voir surgir des obstacles dans nos échanges de marchandises. Quelques compagnies—je ne veux pas les nommer ici, et il est certaines choses que je préfère ne pas dire parce que la question n'est pas encore réglée—quelques compagnies particulières sont venues nous faire une proposition—du moins elles sont venues d'abord discuter l'affaire avec nous et ont soumis une proposition à M. Fullerton à titre de président du Conseil des régisseurs parce que ces derniers sont aussi administrateurs du service des navires, et je pense que cette proposition a été couchée sur une feuille de papier à écrire ordinaire, avec double espace. Si je mentionne cela c'est que, naturellement, dans une aussi brève proposition plusieurs sujets ne sont pas traités. Il est vrai que M. Fullerton m'a écrit en me disant qu'il était d'avis que nous ne devrions plus nous occuper de l'exploitation d'un service de navigation.

M. GRAY: C'est ce que nous pensons depuis quelque temps.

L'hon. M. MANION: Oui, depuis très longtemps, et je ne le conteste pas.

M. HANBURY: En réalité, c'est ce que mentionne le rapport de ce comité.

L'hon. M. MANION: Je ne le conteste pas. Je suis du même avis. Mais ce n'est pas aussi simple que de dire que nous devrions abandonner l'exploitation du service. Cette compagnie a adressé une proposition à M. Fullerton, qui me l'a transmise, bien que je ne sois pas sûr de ne pas en avoir reçu une copie directement. Cependant, certains sujets ne sont pas traités du tout. Par exemple, l'offre de la compagnie était très laconique. Elle a dit qu'elle se chargerait du service sans en mentionner la durée.

M. GRAY: Je pourrais peut-être vous interrompre sans arrière-pensée, parce que vous n'étiez pas ici ce matin, pour dire que lorsque nous avons mentionné la question du maintien du service entre le Canada et l'Australie ou nous a déclaré ce matin—si je fais erreur, M. Fullerton me corrigera—que cette compagnie avait offert d'établir un service entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande sans subvention. A mon sens, c'est aller très loin; je pense que c'est une offre importante.

L'hon. M. MANION: Laissez-moi finir.

M. GRAY: Parfaitement.

L'hon. M. MANION: C'est exact en un sens, mais on a simplement dit que l'on se chargerait du service sans subvention, mais en ne spécifiant pas pour combien de temps. On pourrait exploiter le service...

M. HANBURY: N'avez-vous pas songé à vous enquerir?

L'hon. M. MANION: J'y ai pensé, naturellement, mais je n'ai pas reçu de réponse définie de la compagnie. Elle a dit qu'elle exploiterait le service sans subvention, mais supposons que dans un mois ou deux, elle vienne nous dire: "Nous avons essayé; nous avons fait l'acquisition de vos navires; nous pensions pouvoir nous dispenser de subvention, mais, maintenant, nous croyons qu'il nous en faut une". Nous serions alors entre ses mains. Elle n'a jamais rectifié cet aspect très important de l'affaire, jamais, et je puis dire que ce n'est là qu'une des complications. Elle a dit qu'elle établirait le service, mais sans indiquer le moins du monde dans son mémoire quelle classe de navires elle allait adopter. En paroles,

oui, elle a dit qu'elle aurait des navires rapides; mais dans ce mémoire elle n'en a rien dit, elle a gardé encore silence sur la fréquence du service, sur le nombre des voyages. Elle a indiqué qu'elle allait fournir la même sorte de service et, en paroles, que ce serait un meilleur service. Dans le mémoire qu'elle nous a soumis elle n'en dit pas un mot, et elle ne nous a jamais fait de mise au point au sujet de rapports précis, dont le plus important, sans conteste, est qu'elle maintiendra le service pour quelque temps. Au cours des entretiens que nous avons eus avant la présentation du mémoire—et j'ajouterai qu'avant de faire une proposition elle devrait au moins convenir de maintenir le service pendant plusieurs années—j'ai fait les mêmes remarques que présentement. Non seulement ai-je cherché à faire une mise au point, mais je l'ai avertie, avant qu'elle présentât son mémoire, que dans son mémoire la compagnie devait fixer une période d'une durée déterminée; j'ai proposé une période de cinq ans au moins, tout en considérant une période de dix ans bien préférable. Elle a refusé de s'engager pour tant d'années, et dans sa proposition à M. Fullerton, elle ne s'est engagée à absolument rien.

M. HANBURY: Cette proposition a-t-elle suivi l'entretien que vous avez eu ensemble?

L'hon. M. MANION: Oui. Je vous montre comment, même avec la recommandation de M. Fullerton, recommandation personnelle,—dans sa lettre il dit qu'il n'a pas vu les autres régisseurs—même avec sa recommandation et avec la meilleure intention du monde, nous n'avons pas pu nous entendre sur pareille base. La compagnie n'a jamais été plus précise que cela. J'ai reçu ses mandataires dans mon bureau. Les négociations durent encore. Mais qu'en sortira-t-il? Je n'en sais rien. Toute proposition susceptible d'atteindre le but visé a ma plus entière sympathie, mais je ne suis pas disposé à accepter à l'aveugle une proposition de cette espèce, et aucun de mes amis ne voudrait sans doute me le conseiller.

M. HANBURY: Je crois comprendre que lors de l'entretien que vous avez eu ensemble vous avez posé comme condition à toute entente éventuelle la signature d'un contrat de cinq ou dix ans. Dans la suite, la compagnie a fait par écrit une proposition au président du conseil des régisseurs.

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

M. HANBURY: Il est raisonnable, semble-t-il, de penser qu'elle a accepté votre condition; autrement, elle n'aurait jamais présenté sa proposition.

L'hon. M. MANION: Auriez-vous vous-même accepté une entente de cette nature?

M. HANBURY: Je l'aurais tenue pour assez importante pour prendre des renseignements et entreprendre des négociations.

L'hon. M. MANION: Le dernier mot n'est pas dit; mais j'ai averti la compagnie que sa proposition n'était pas assez précise, et elle n'y a jamais apporté plus de précision.

M. HANBURY: Ne lui avez-vous jamais écrit au sujet des précisions que vous attendiez d'elle?

L'hon. M. MANION: Non. Elle n'a pas présenté d'autre proposition.

M. GRAY: Monsieur le président et monsieur le docteur Manion, il me semble bien que si le président du conseil des régisseurs, dont les pouvoirs en cette qualité sont considérables, et si l'un des autres commissaires en avait fait la recommandation, ils doivent avoir compris, hommes d'affaires qu'ils sont, que la proposition était assez précise à leurs yeux pour la recommander à la bienveillance du Gouvernement; et naturellement je crois—nous sommes à la disposition du Comité—et sans mentionner de noms parce que les noms ne m'importent guère, je crois que le Comité a le droit de connaître la proposition et la recommandation que M. Fullerton a présentées, de même que la réponse faite par le Gouvernement.

Cette question est des plus fondamentales. D'après M. Handbury, nous avons recommandé dans notre rapport que l'on disposât de la flotte le plus tôt possible, et apparemment il y eut une proposition précise, assez précise pour que le président du conseil des régisseurs en recommande l'acceptation du Gouvernement. Je crois, pour ma part, et avec toute la considération que mérite la réponse donnée par le ministre, qu'il y a lieu de n'être pas satisfait. Vous ne vous attendriez sans doute pas que je sois satisfait. . .

L'hon. M. MANION: Ce serait très difficile, apparemment.

M. GRAY: Voilà ma position.

L'hon. M. MANION: Cette position me renverse, parce que ni M. Hanbury ni vous-même, c'est certain, ne voudriez, quand une compagnie de navigation propose sans aucune précision, par écrit si vous voulez mais dans une lettre on ne peut plus vague, d'entreprendre des services sans aucune spécification de temps. . .

M. HANBURY: Je prétends que la question de temps, d'après votre déclaration même de cet après-midi, a été réglée.

L'hon. M. MANION: Il vous suffira peut-être que quelqu'un se présente, mais il ne me suffit pas à moi qu'il se présente avec une proposition fondée sur un entretien. . .

M. BEAUBIEN: La compagnie a-t-elle demandé un prix pour s'occuper de la ligne et le reste?

L'hon. M. MANION: Oui, elle a fixé un prix pour accepter nos navires. Oui, elle a demandé un prix et imposé certaines conditions pour accepter nos navires.

M. BEAUBIEN: Supposons qu'elle ait acheté les navires; supposons que vous ayez accepté l'offre ou que le National-Canadien ait accepté l'offre telle qu'elle a été présentée et qu'après avoir accepté les lignes il les ait abandonnées dans la même année, dans quelle mesure en aurait souffert le commerce du Canada avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande? Vous avez de la concurrence aujourd'hui dans les services de navigation qui relie l'Australie et la Nouvelle-Zélande au Canada, et les navires qui appartiennent au National-Canadien accusent des pertes.

L'hon. M. MANION: Dans quelle mesure le commerce en aurait-il souffert?

M. BEAUBIEN: Oui, dans quelle mesure? En aurait-il même souffert?

L'hon. M. MANION: Mais je n'en sais rien.

M. BEAUBIEN: Si j'ai posé cette question, c'est parce que vous avez touché ce point tantôt.

L'hon. M. MANION: Ecoutez bien ceci: supposons que la compagnie même qui a fait l'offre—que voici, dans ma main—ait accepté les navires et, après avoir exploité le service pendant six mois, se soit présentée à nous en disant: "Nous ne continuerons pas sans subvention; nous demandons une subvention annuelle d'un ou deux millions de dollars", nous répondons que nous ne voyons pas comment nous pouvons lui accorder cette subvention, puis la compagnie ajoute: "Nous allons discontinuer le service"—il vous est facile de voir que, dans ce cas, notre commerce aurait beaucoup souffert.

M. BEAUBIEN: N'y a-t-il pas d'autres services que celui de cette compagnie et celui du National-Canadien entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et qui, à l'heure actuelle, donnent pleine satisfaction?

L'hon. M. MANION: Non, que je sache. Il n'y a aujourd'hui aucun autre service que le nôtre entre les dominions de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande et celui du Canada. Je crois que c'est exact, et je n'en connais aucun autre. Il peut se présenter, de temps à autre, un navire.

M. HANBURY: Le Pacifique-Canadien a des services.

L'hon. M. MANION: Sur la côte du Pacifique.

M. DUFF: Je me demande si je pourrais poser au ministre des Chemins de fer la question suivante: qu'arriverait-il si, cet après-midi, tous les navires du service entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande périssaient? Les remplaceriez-vous, ou laisseriez-vous à des compagnies privées le soin de rétablir le service?

L'hon. M. MANION: Je crois que je laisserais le champ libre aux compagnies privées.

M. DUFF: Donc toute cette discussion sur la perte éventuelle de commerce est autant de temps de perdu.

L'hon. M. MANION: Qui perd son temps?

M. DUFF: Tout le monde.

M. GRAY: Voici une occasion de vous débarrasser de tous les navires.

L'hon. M. MANION: Je ne me rends pas compte de ce que vous voulez dire.

M. DUFF: Je veux dire que si ces navires coulaient aujourd'hui, c'est l'initiative particulière qui verrait aux besoins du commerce du pays, à l'heure actuelle.

L'hon. M. MANION: Peut-être que oui et peut-être que non.

M. DUFF: Il eût peut-être été préférable que ces navires n'eussent jamais été construits, en premier lieu. Ils ont été cause que le pays a perdu 12 millions de dollars; Cependant, le présent régime, les gouvernements qui l'ont précédé et les administrateurs du réseau national ont continué à exploiter ces navires lorsqu'ils auraient dû s'en débarrasser depuis longtemps.

M. GRAY: Et maintenant, nous avons eu l'occasion de le faire et vous avez refusé.

M. DUFF: Pour quelle raison n'a-t-on pas vendu ces navires?

L'hon. M. MANION: Je ne trouve pas à redire à ces observations. Je suis peut-être tout aussi désireux que vous d'abandonner l'exploitation de ces navires. Mais, certes, je ne désire nullement le faire de manière que quelque compagnie de navigation particulière puisse être en mesure de nous prendre à la gorge et d'intercepter le commerce.

M. DUFF: Comment une compagnie particulière pourrait-elle faire cela? Vous n'êtes pas tenu de lui verser une subvention à moins que vous le vouliez bien.

L'hon. M. MANION: Supposons que la compagnie dise: "Nous ne donnerons pas de service".

M. DUFF: Quelle compagnie?

L'hon. M. MANION: La Compagnie particulière qui fera l'acquisition des navires. Supposons qu'elle dise: "Nous refusons de continuer le service entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande."

M. DUFF: A mon avis, cela ne vous regarde pas, si la compagnie ne tient pas à continuer ce service. C'est son affaire et non la vôtre.

L'hon. M. MANION: Cela nous regarde quelque peu pour ce qui est du commerce avec l'Australie.

M. DUFF: Le commerce verra à lui-même et plus tôt nous nous en rendrons compte mieux ce sera.

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

M. POWER: Devons-nous conclure que l'on n'a pas disposé de ces navires parce qu'il s'agit d'une ligne conduite de la part du Gouvernement et non pas d'une question visant à l'exploitation économique du Chemin de fer? C'est-à-dire qu'il eût été préférable pour le réseau, en tant que voie ferrée, si nous nous étions débarrassés de ces navires.

L'hon. M. MANION: La question n'a rien à faire avec l'exploitation du réseau national. La compagnie des paquebots constitue une organisation distincte et les navires ne sont pas exploités en relation avec les Chemins de fer nationaux.

M. POWER: C'eût été préférable pour le réseau national ou pour le *Canadian National Steamships*. Nous aurions épargné de fortes sommes, si nous nous étions débarrassés de ces navires. Est-ce là une supposition raisonnable?

L'hon. M. MANION: J'ignore si la supposition est nécessairement raisonnable.

M. POWER: Le pays aurait épargné de fortes sommes.

L'hon. M. MANION: Probablement. A l'heure actuelle, nous exploitons ces navires à perte, généralement parlant, c'est-à-dire non seulement quant à la dépréciation et aux frais d'intérêt mais aussi quant à l'exploitation en général. Il y a toutefois des exceptions à cet égard. Généralement parlant, nous exploitons ces navires à perte, mais, d'autre part, il y a certaines compensations. Par exemple, nous faisons un fort volume de commerce avec l'Australie. Il est certes très important que nous exportions nos produits en Australie.

M. POWER: Un instant, s'il vous plaît. Ce comité a décidé, et tout le monde a abondé dans le même sens, que la meilleure chose que nous avons à faire, c'était de discontinuer l'exploitation des navires de la *Canadian National Steamship Line*. A cette époque, nous devons avoir tenu compte de la question affaire et nous avons décidé en principe de discontinuer l'exploitation de ces navires, s'il y avait quelque possibilité de nous retirer de cette entreprise. De plus, après avoir entendu les déclarations que le ministre a faites ici tout à l'heure, je désire plus que jamais que nous nous retirions de cette entreprise étant donné la possibilité que le pays soit appelé prochainement à déboursier \$6,500,000 afin de réparer ces navires, les remettre à point et les remplacer.

L'hon. M. MANION: D'ici à deux ans.

M. POWER: La seule raison pour laquelle nous n'avons pas profité de cette offre, qui nous aurait préservé de tous ces déficits et épargné cette dépense projetée de \$6,500,000, c'est qu'il s'agit d'une ligne de conduite ministérielle?

L'hon. M. MANION: Du tout.

M. POWER: Question d'administration alors. Nous n'aurions plus ce volume de trafic avec l'Australie?

L'hon. M. MANION: Pas du tout; je ne suis pas prêt à admettre cela. La raison pour laquelle nous ne nous sommes pas débarrassés de ces navires, c'est que l'offre que l'on nous a faite n'était pas satisfaisante. Je le répète, l'offre d'acquérir les navires. . . .

M. HANBURY: L'offre était satisfaisante pour les régisseurs, mais non pas pour le Gouvernement.

L'hon. M. MANION: Les régisseurs étaient tenus de soumettre l'offre au Gouvernement. Elle n'était pas satisfaisante pour les régisseurs, sauf un seul.

M. HANBURY: Elle était satisfaisante pour deux régisseurs.

L'hon. M. MANION: Monsieur Fullerton est le seul membre du Conseil de régie qui m'ait manifesté son opinion.

M. BEAUBIEN: Un autre régisseur ne vous a-t-il pas formulé son avis?

L'hon. M. MANION: Dans la lettre qu'il m'a adressée, monsieur Fullerton déclare nettement qu'il n'a pas discuté l'affaire avec ses collègues. J'ignore s'il l'a fait depuis cette date. Je ne puis que vous répéter ce qu'il m'écrivait dans sa lettre du mois de décembre. J'ai cette communication par devers moi et je crois qu'il corroborera ce que je dis.

L'hon. M. FULLERTON: A cette époque, je n'avais pas discuté la question.

M. GRAY: Vous admettez ce point?

L'hon. M. MANION: Quel point?

M. GRAY: La proposition de monsieur le juge Fullerton.

L'hon. M. FULLERTON: Je ne l'ai pas acceptée parce que je croyais que l'offre n'était pas satisfaisante et tout ce que j'ai entendu cet après-midi n'a modifié en rien mon avis.

M. GRAY: Ne pourriez-vous pas faire des confidences au Comité?

L'hon. M. MANION: Si le Comité le désire, je n'ai pas la moindre objection à le faire.

M. DUFF: A quoi se résumait l'offre?

L'hon. M. MANION: L'offre se résumait à faire l'acquisition des navires ou du service sans exiger de subvention. Elle ne renfermait aucuns détails quant au service ou à la longueur du temps qu'il durerait. Il est vrai que l'on n'exigeait pas de subvention, mais on s'est abstenu de mentionner la période de la durée du service. Si l'on avait proposé de donner ce service pendant dix ans ou pendant une période de temps spécifiée, j'aurais pu peut-être réduire le délai à cinq ans...

M. DUFF: De quelle façon devait-on acquitter le prix des navires?

L'hon. M. MANION: On devait l'acquitter par versements.

M. GRAY: Quel prix offrait-on?

L'hon. M. MANION: \$500,000.

Sir EUGÈNE Fiset: Vu que le ministre nous a communiqué partiellement l'offre reçue, aurait-il objection à soumettre à l'examen du Comité la lettre de M. Fullerton ainsi que l'offre de la compagnie?

L'hon. M. MANION: Je vais vous dire, messieurs, qu'il ne semble pas y avoir de sérieuses objections à le faire, sauf celle-ci: du moment que deux parties ont encore une question à l'étude, il n'est guère à propos, généralement parlant, de rendre publics tous les détails des négociations en cours. J'ai uniquement à cœur les intérêts du Dominion. Je mets de côté tout ce qui peut me concerner personnellement en cette affaire.

M. POWER: Nous avons le prix offert. Nous avons à peu près les termes; nous avons à peu près tout. Je ne connais pas autre chose.

L'hon. M. MANION: Je suis prêt à dire qu'à mon avis vous avez obtenu plus que ce que nous aurions dû vous donner dans les circonstances. Je suis indifférent sur cette question; mais je crois que c'est une mauvaise politique.

M. DUFF: Est-ce la raison de la démission de M. Allan?

L'hon. M. MANION: Vous feriez mieux de questionner M. Fullerton à ce sujet. Je ne m'en suis pas mêlé.

M. DUFF: Je pose la question. Est-ce la raison de la démission du gérant général du Service des paquebots du National-Canadien?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. DUFF: Pourquoi a-t-il démissionné?

L'hon. M. FULLERTON: C'est que nous lui avons demandé de démissionner.

M. DUFF: Ce Comité ne se contente pas de cela. Je veux savoir la raison de sa démission. Nous avons le droit de la connaître.

L'hon. M. FULLERTON: Je préfère ne pas la donner, à moins que le Comité ne m'y force. Si ce dernier l'exige, je suis bien prêt à donner les raisons pour lesquelles ses services n'étaient pas satisfaisants au point de vue de la direction.

M. POWER: Cela suffit.

M. DUFF: Très bien.

M. GRAY: Une minute, monsieur le président. S'il y a eu une offre, qu'elle soit définie ou non, c'est une question d'interprétation, ou, certainement, une question de jugement. Certaines instructions furent alors données motivant le refus, du moins c'est ce que je comprends, d'après ce que vous avez déjà dit. Maintenant, quelles instructions furent alors données soit par vous, ou par le gouverneur en conseil, au président du Conseil de régie, quant aux nouvelles négociations entre la compagnie et la marine marchande...

L'hon. M. MANION: Aucunes nouvelles instructions ne furent données, mais à ce moment, nous avons adopté l'attitude,—j'ai moi-même pris, au nom du gouvernement, l'attitude de ne pas accepter l'offre que l'on nous faisait.

M. GRAY: Il semble que l'offre était assez bonne? Il restait quelques détails à régler, mais si le ministre est sincère, ce dont je ne doute pas, s'il veut réellement disposer de ce service et s'il affirme qu'on avait fait cette offre précise, sauf qu'il restait quelques détails à remplir, il devait certainement y avoir une offre sur laquelle pouvaient être basées les négociations futures. Y a-t-il des négociations en cours?

L'hon. M. MANION: Des négociations sont en cours en ce moment.

M. GRAY: Il s'agit de novembre dernier, il y a six mois.

L'hon. M. MANION: Non, le premier décembre.

M. GRAY: Fixons alors la date au dernier novembre, ou au premier décembre; les mois de décembre, janvier, février, mars et une partie d'avril se sont écoulés depuis; le ministre nous dira-t-il quelles nouvelles négociations ont eu lieu, car le temps n'a pas manqué pour en entamer de nouvelles.

L'hon. M. MANION: J'ai expliqué clairement à la compagnie de navigation intéressée qu'à moins d'être bien précise dans sa proposition quant à la date, nous ne pourrions pas l'accepter, et elle n'a jamais précisé de date. Il y a quelques jours,—et cela ne concerne en rien le comité,—vu qu'on a publié,—je vais dire cela bien que, peut-être, je ne le devrais pas,—que certaines lignes étrangères songeaient à établir un service de ce genre et accaparaient ainsi une partie du trafic des paquebots du National-Canadien, j'ai prié ces compagnies de venir me voir de nouveau. Elles sont venues me voir à la fin de la semaine dernière.

M. DUFF: Le service serait effectué par d'autres compagnies que celle du National-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Soyons clair là-dessus.

L'hon. M. MANION: Je l'ignore.

M. DUFF: C'est ce que vous avez dit.

L'hon. M. MANION: Non. J'ai dit que d'autres compagnies organiseraient des services qui nous feraient du tort. Il ne s'agit pas nécessairement de services réguliers. Les services que le National-Canadien maintient entre l'Australie et le Canada sont des services réguliers.

M. DUFF: C'est vrai. Mais des services de vapeurs étaient établis avant que le gouvernement ne construise ces navires en 1920 et 1921.

L'hon. M. MANION: Je le suppose.

M. DUFF: Et on en établira encore.

L'hon. M. MANION: Je l'espère. Mais vous admettez que nous faisons un commerce assez considérable avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et que ce commerce est plutôt en notre faveur. En d'autres termes, nous leur vendons beaucoup plus que ces pays nous vendent. Assurément vous admettez avec moi qu'il ne serait pas sage de conclure un contrat avec une compagnie privée, de vendre tous nos navires et de dépendre entièrement de particuliers. Quelle que soit la réputation de cette compagnie privée, je voudrais fixer les termes du contrat l'obligeant à maintenir le service à l'avenir.

M. DUFF: Quelle proportion de ce commerce est aujourd'hui aux mains de la marine marchande du pays en ce qui concerne l'Australie et la Nouvelle-Zélande?

L'hon. M. MANION: J'ignore la proportion. La plus grande partie, je crois.

Le PRÉSIDENT: La plus grande partie.

L'hon. M. MANION: Le président dit, la plus grande partie. En passant, puis-je dire que c'est là quelque chose que l'on a ajouté. M. Fullerton admettra avec moi que la direction de la marine marchande s'est prononcée contre cette mesure.

M. HANBURY: Pourquoi?

L'hon. M. MANION: On a donné les raisons.

M. GRAY: Ont-ils fait rapport au ministre?

L'hon. M. MANION: Le rapport a été adressé à M. Fullerton qui me l'a transmis.

M. GRAY: Je dois me baser sur l'expression d'opinion du juge Fullerton, et je demande si elle est exacte.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'ai pas saisi la déclaration.

L'hon. M. MANION: Il veut parler de la déclaration à l'effet que la direction de la marine marchande se serait prononcée contre la vente de ces navires et aurait conseillé de construire au lieu de vendre.

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Il y a longtemps de cela. Je crois que M. Allan était en faveur de la vente, si je me rappelle bien la chose.

M. GRAY: Le ministre est-il de cet avis?

L'hon. M. MANION: Je désirerais vérifier la date avant de me prononcer. A mon avis, il n'y a pas si longtemps.

M. GRAY: Qu'on nous donne la date, alors.

M. POWER: J'aimerais mieux vous voir disparaître que Bill Duff et Bill Euler.

M. CANTLEY: Il y a un autre aspect. Les hauts fonctionnaires des chemins de fer peuvent-ils nous dire la quantité de fret qui provient du réseau national et qui passe à ces navires?

L'hon. M. FULLERTON: Nous le pourrions.

Le PRÉSIDENT: Quelle quantité provient des chemins de fer? Le fret pourrait venir des deux réseaux.

M. GRAY: Je vais attendre ce que le docteur Manion a à dire.

Le PRÉSIDENT: Qu'est-ce?

L'hon. M. MANION: Je consultais la lettre de M. Allan.

M. GRAY: Le ministre a déclaré que les fonctionnaires de la marine marchande n'ont pas approuvé la chose.

L'hon. M. MANION: Non, et ils en ont donné les raisons. Je pourrais en citer quelques-unes. Ils ont dit que si nous remettions ces services à des compagnies particulières, nous aurions moins d'employés canadiens sur les navires; que l'on achèterait moins d'approvisionnements pour les vaisseaux, et que les Anglais profiteraient de tous ces avantages au lieu des Canadiens.

M. GRAY: Et le président a déclaré qu'il y a très longtemps de cela, peut-être avant que cette offre définie ait été faite.

L'hon. M. MANION: Je ne le crois pas.

L'hon. M. FULLERTON: J'ai ici une lettre de M. Allan, en date du 5 novembre 1934, dans laquelle il dit, après avoir traité des navires:

A moins que le Gouvernement ne décide de construire de nouveaux vaisseaux pour cette flotte, il ne lui restera plus qu'à abandonner le service, vu qu'on ne serait pas justifié de dépenser un fort montant d'argent pour rendre les steamers actuels en état de subir l'inspection exigée. Je proposerais, cependant, de songer sérieusement à l'obtention de nouveaux navires, qui seraient construits au Canada ou dans le Royaume-Uni. S'ils l'étaient au Canada, le coût en serait de 30 à 40 p. 100 plus élevé que dans le Royaume-Uni. Mais si le Gouvernement décide de maintenir l'exploitation de ce service, la construction de nouveaux vaisseaux à l'heure actuelle contribuerait fort à l'allègement du chômage. Ce qu'il y aurait à déboursier en plus des cotes des chantiers maritimes britanniques pourrait être versé sous forme de subvention aux constructeurs cana-

diens, que l'on puiserait dans la caisse de secours d'urgence. Cela voudrait dire l'emploi d'environ sept cent cinquante hommes pour chaque vaisseau dans les chantiers et un égal nombre dans les diverses industries fabriquant des matériaux pour la construction de ces vaisseaux. Je crois sincèrement que si cette construction était faite à un coût raisonnable pour la compagnie d'exploitation, ce serait une entreprise rémunératrice qui permettrait en même temps au Gouvernement de maîtriser la situation du service des marchandises.

Bien qu'il soit vrai que, sans doute, des compagnies particulières seraient heureuses, à l'heure actuelle, d'assumer l'exploitation de ce service dès que l'Etat aurait abandonné sa flotte, il y aurait une demande de subvention. On a accordé des subventions avant l'établissement du service de la marine marchande de l'Etat, mais les steamers exploités en vertu de ces subventions ne revenaient pas au Canada. Leur voyage se terminait soit en Australie ou en Nouvelle-Zélande, et ils se dirigeaient ensuite vers leur port d'attache dans le Royaume-Uni.

De plus, grâce à l'exploitation du service maritime de l'Etat, des capitaines, des ingénieurs et des équipages du Canada sont employés. On fait tous les achats, réparations, et le reste, au pays, alors qu'avec le régime des subventions tout cet argent irait en Grande-Bretagne.

Il est un autre point à envisager à cet égard, et c'est que si l'Etat dispose de ses navires quatre cents hommes seront jetés sur le pavé, sans mentionner les employés des quais et l'effet que cette décision aurait sur la situation des débardeurs à Montréal, Saint-Jean et Halifax, ainsi que sur les chantiers maritimes qui dépendent des navires de l'Etat pour la base de leur revenu.

Cette lettre est datée du 5 novembre.

L'hon. M. MANION: C'est la lettre que j'ai mentionnée.

M. DUFF: Avez-vous dit que M. Allan a proposé de vendre ces vaisseaux?

Le PRÉSIDENT: Cette lettre est en faveur de la substitution de nouveaux navires.

M. GRAY: Il fallait faire l'un ou l'autre.

Le PRÉSIDENT: Le Canada avait fourni tout le service.

M. GRAY: Le ministre ou le président me permettront de leur dire, qu'à mon avis, la compagnie qui avait fait l'offre était apparemment très en état de fournir le service.

M. MACMILLAN: Comment en arrivez-vous à cette conclusion?

L'hon. M. MANION: Je crois que c'est parfaitement exact.

M. MACMILLAN: Était-ce une nouvelle compagnie?

L'hon. M. MANION: Non pas. C'était une ancienne compagnie. En réalité, avant que nous abandonnions ce sujet, je ne m'oppose pas à déposer la lettre de la compagnie et celle que M. Fullerton m'a adressée. Mais, je le répète, — le comité peut assumer toute sa propre responsabilité — il n'y a rien à cacher à cet égard. Le comité peut assumer sa propre responsabilité. Si le comité désire que je dépose ces lettres, je n'y ai aucune objection particulière.

M. GRAY: Si le ministre dit que les négociations sont encore en cours, et que l'offre est encore discutée, je répète que, quant à moi, on aurait dû l'accepter, d'après ce que nous savons maintenant. C'est mon opinion. Mais, si elle ne l'est pas, je n'insisterai pas davantage. Cependant, étant donné ce que nous savons — j'ai autant droit à mon opinion que n'importe qui — je dirai que le Gouvernement aurait dû accepter la proposition du président.

M. MACMILLAN: Dois-je comprendre, d'après la lettre que vient de lire le juge Fullerton, que cela aurait pour effet de jeter sur le pavé quatre cents marins canadiens?

L'hon. M. FULLERTON: Nécessairement, nombre d'hommes, de Canadiens, perdraient leur emploi.

M. MACMILLAN: Par qui seraient-ils remplacés?

L'hon. M. FULLERTON: Probablement par des Anglais.

M. POWER: Ils sont tous Anglais actuellement.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, la plupart.

M. POWER: Ils sont tous Anglais sur ces navires maintenant. Je parie qu'il n'y en a pas un dixième de Canadiens.

L'hon. M. MANION: Je n'en sais rien. M. Allan, dans la lettre que vient de lire M. Fullerton, n'est pas franchement d'accord à ce sujet.

Sir EUGÈNE Fiset: Voici ce que je désire savoir: L'offre de cette fameuse compagnie a-t-elle été faite directement au président du conseil des régisseurs ou au ministre?

L'hon. M. MANION: Au président.

Sir EUGÈNE Fiset: Alors M. Fullerton a écrit au ministre proposant d'accepter l'offre.

L'hon. M. MANION: Il l'a fait personnellement.

Sir EUGÈNE Fiset: Pourquoi de plus amples négociations n'ont-elles pas été entamées par le président du conseil des régisseurs plutôt que par le Gouvernement?

Le PRÉSIDENT: Il y a d'abord eu des négociations verbales par l'intermédiaire du ministre.

Sir EUGÈNE Fiset: Vu que le président du conseil des régisseurs s'occupe de l'administration de la marine marchande aussi bien que des chemins de fer nationaux du Canada, il me semble que si l'offre lui avait été faite après l'envoi de sa lettre, le ministre aurait dû poursuivre les négociations par l'entremise du président du conseil des régisseurs.

L'hon. M. MANION: C'est possible, mais rappelez-vous que...

Sir EUGÈNE Fiset: Je me souviens que vous avez dit ici et à la Chambre des communes que le Gouvernement n'a rien à voir dans l'administration des chemins de fer nationaux canadiens.

L'hon. M. MANION: Oui. Il s'agit des navires.

Sir EUGÈNE Fiset: Et que la même chose s'applique à la marine marchande du gouvernement canadien. Etant donné que le président du conseil des régisseurs est directeur en ce qui concerne le conseil de la marine marchande du Canada, il me semble qu'il a également le pouvoir de destituer sans intervention.

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

Sir EUGÈNE Fiset: Il est donc l'administrateur.

L'hon. M. MANION: Oui.

Sir EUGÈNE Fiset: Il me semble que les négociations avec la compagnie auraient dû être poursuivies par le président du bureau des régisseurs.

L'hon. M. MANION: Laissez-moi répondre à cette observation selon que je l'envisage. En ce qui concerne l'exploitation de ces lignes—touchant, par exemple, la destitution ou le maintien de M. Allan, dont on a parlé cet après-midi, je n'ai rien eu à y voir. Tout est entre les mains des directeurs du service de paquebots nationaux canadiens et de la marine marchande du gouvernement canadien, qui ont été nommés par décret du conseil. Nous avons nommé les régisseurs du National-Canadien directeurs du service des paquebots. Mais

quant à savoir si nous garderons une partie de cette ligne ou la vendrons, c'est là entièrement une question de politique ministérielle qui doit être soumise au Gouvernement. Par conséquent, c'est le Gouvernement qui se prononcera en dernier ressort, de même que s'il s'agissait pour lui de ramener l'exploitation de l'Intercolonial sous une administration distincte de celles des autres chemins de fer. C'est une question de politique ministérielle. Mais l'exploitation de l'Intercolonial est absolument entre les mains de l'administration des chemins de fer canadiens nationaux.

M. POWER: Permettez-moi de faire observer ceci. J'ai pour ainsi dire pris cette attitude lors de la discussion du bill du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. J'ai pensé moi-même, à l'instar d'un grand nombre d'autres, que ce projet de loi allait éliminer toute intervention politique, débarrasser la ligne de la politique. J'ai dit alors que cette mesure législative soustrairait peut-être ce réseau au favoritisme politique dans les nominations, mais qu'elle n'empêcherait pas le Gouvernement d'agir, on a plus ou moins ri de ma remarque. Je suis d'avis maintenant que quelle que soit la décision du conseil des régisseurs au sujet d'une administration efficace, si cette décision intervient avec ce que j'appellerais la politique large—non pas les petites manigances, mais la politique large—du Gouvernement, alors le ministère interviendra.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas que mon honorable ami explique pour moi la politique du Gouvernement. Je vais dire quelle en est la nature, à mon sens.

M. POWER: C'est une question de politique ministérielle.

L'hon. M. MANION: C'est, sans contredit, une question de politique absolument gouvernementale, celle de notre commerce extérieur; de nos relations commerciales avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, des conditions de notre commerce. C'est entièrement une question de politique du Gouvernement. De plus, permettez-moi d'expliquer ceci bien clairement: Il ne faut pas confondre les chemins de fer nationaux canadiens avec la marine marchande du gouvernement canadien. Ce sont deux choses entièrement distinctes. La marine marchande du gouvernement canadien est administrée par les régisseurs, vu que nous les avons nommés directeurs de cet organisme, mais cela n'a rien à faire avec les chemins de fer nationaux canadiens.

M. POWER: Permettez-moi de poser la question suivante à titre de renseignement. Je cite le paragraphe (a) de l'article 3 du bill National-Canadien et du Pacifique-Canadien:

“Chemins de fer nationaux” signifie la Compagnie du National, à titre de propriétaire, exploitante, gérante et à autre titre, ainsi que son réseau de transport, de communication et d'hôtellerie, lequel réseau sera censé comprendre toutes les compagnies qui sont des éléments des Chemins de fer Nationaux du Canada tels que définis dans la Loi du National, les entreprises respectives de ces compagnies, la Compagnie du National à titre de propriétaire, gérante ou exploitante, pour le tout ou en partie, de chemins de fer, y compris les chemins de fer du Gouvernement canadien, ou de services de transport ou de communication par terre, par eau ou par air, ou de services d'hôtellerie, et l'expression comprend aussi lesdits chemins de fer et services, leurs ouvrages et propriétés, ainsi que tous les ouvrages et propriétés subordonnés à leurs fins;

Comment la marine marchande du gouvernement canadien peut-elle être comprise là?

L'hon. M. MANION: Elle ne l'est pas du tout. Elle n'y est incluse sous aucune forme.

M. POWER: Il ne s'agit pas d'un service de transport par eau en vertu du bill.

L'hon. M. MANION: Non. Laissez-moi expliquer ce que j'entends par transport par eau. Les Chemins de fer nationaux canadiens ont un certain service de transport par eau. Ils possèdent quelques paquebots sur le littoral du Pacifique, mais auxquels le gouvernement est absolument étranger. Ces paquebots font partie des Chemins de fer nationaux canadiens. Le service de paquebots nationaux canadiens ou la marine marchande du gouvernement canadien n'ont rien à y voir. La compagnie des paquebots du National-Canadien et la marine marchande du gouvernement canadien sont deux compagnies absolument séparées. Nous nommons par décret du conseil, règle générale, les régisseurs du Naitnal-Canadien administrateurs du service des paquebots. Mais ces derniers sont entièrement distincts des chemins de fer. Leurs déficits ont été traités séparément, et ils n'ont aucun rapport avec les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: A peu près comme le chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. POWER: Je suis donc d'opinion que les régisseurs n'ont pas la même autorité, en ce qui concerne la marine marchande du gouvernement canadien, qu'en ce qui touche les chemins de fer.

L'hon. M. MANION: Ils jouissent de la même autorité en ce sens qu'ils administrent et exploitent les deux. Nous n'intervenons pas du tout dans l'exploitation. Mais, quand il s'agit de politique gouvernementale au sujet de leurs itinéraires, des services entre le Canada et l'Australie, c'est là affaire de politique ministérielle.

L'hon. M. EULER: Ou même en ce qui touche la vente des navires.

Le PRÉSIDENT: La vente des ressources de la compagnie.

L'hon. M. MANION: Naturellement, les régisseurs ne peuvent vendre aucun vaisseau sans notre approbation.

M. POWER: Et ils sont nommés, selon moi, administrateurs d'année en année.

L'hon. M. MANION: J'ignore si c'est tous les ans. Je crois qu'ils restent en fonction jusqu'à la nomination de leurs successeurs.

M. POWER: Ils ne sont pas nommé par la loi?

L'hon. M. MANION: Non.

M. HANBURY: On peut nommer leurs successeurs n'importe quand?

L'hon. M. MANION: Oui.

M. POWER: Je suis d'avis que nous exploitons ce service de la marine marchande du gouvernement canadien non pas dans un but de bénéfices, mais pour les fins du ministère du Commerce, par exemple, ou autres départements de l'Etat.

L'hon. M. MANION: En somme, c'est ou moins exact. Cela a quelque rapport avec la question.

M. POWER: Plus que cela. J'ai en effet cru comprendre que la raison qui a porté le ministre à ne pas vendre ces navires ou à n'en pas favoriser la vente, ce qui eût d'ailleurs été une bonne chose, est que nous avons conclu avec l'Australie certaines conventions commerciales que nous voulons respecter.

L'hon. M. MANION: C'est un peu cela, mais la raison la plus importante est que les gens qui m'ont fait l'offre ne l'ont pas faite d'une façon définie.

M. POWER: Si le ministre n'avait pas cette idée, il ne s'en soucierait pas.

L'hon. M. MANION: Peut-être.

M. POWER: L'idée du ministre, c'est qu'il veut se conformer aux arrangements commerciaux conclus avec l'Australie.

L'hon. M. MANION: C'est une raison qui a son influence.

M. POWER: S'il ne songeait qu'au point de vue de l'exploitation économique de ces navires, il dirait: "Oui, qu'on les vende."

L'hon. M. MANION: Je le pense.

M. POWER: Nous sommes tous d'accord là-dessus.

L'hon. M. MANION: Si la question ne se compliquait pas de nécessité commerciale.

M. GRAY: Le ministre s'attend-il à pouvoir vendre à une compagnie privée en fixant un délai pour l'inauguration d'un service entre le Canada et la Nouvelle-Zélande? S'il le fait, nous aurons cette concurrence; nous ferions aussi bien de construire de nouveaux navires, car le ministre sait bien que toute compagnie, dès qu'elle constatera qu'elle perd de l'argent, abandonnera ce service.

L'hon. M. MANION: Laissez-moi vous faire voir jusqu'à quel point vous pouvez-vous tromper, malgré toute votre assurance.

M. GRAY: C'est réciproque.

L'hon. M. MANION: Le groupe qui m'a fait cette offre est venu à mon bureau la semaine dernière. Ces gens ont quitté mon bureau en disant qu'ils allaient me présenter dans quelques jours une proposition plus précise; ils ont dit qu'ils essaieraient. . . .

M. GRAY: A propos de la période du service.

L'hon. M. MANION: Certainement; c'était cela que je voulais. Si ces gens étaient venus me dire qu'ils allaient non seulement prendre les navires mais exploiter ce service durant une période donnée, je pense que j'aurais demandé au Gouvernement de conclure le marché sur l'heure. Mais ces gens sont venus me faire une offre qu'ils auraient pu oublier au bout de trois mois ou même d'un mois; ils auraient pu venir alors me dire: "Nous n'exploiterons pas ce service entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande si vous ne nous payez pas un million, deux millions ou trois millions." Etant donné que nous avons des relations commerciales importantes avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande, je ne pouvais appuyer ce projet. Voilà toute ma réponse. Et je ne comprends pas comment aucun de vous, messieurs, puisse penser autrement.

M. DUFF: Comment pourriez-vous les forcer à remplir leurs engagements?

L'hon. M. MANION: Ce sont des gens solvables, des gens importants.

M. GRAY: Pourquoi leur lier les mains?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes à parler. . .

L'hon. M. MANION: Qu'on me permette de répondre à cette question.

M. DUFF: Mais que feriez-vous si ces gens ne voulaient pas s'engager à cela?

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami ne prétendra sûrement pas que, si ces gens font un contrat avec nous, disons pour cinq ou six ans,—et rappelons-nous qu'il s'agit de compagnies de navigation importantes—ils le répudieront; il ne soutiendra pas que nous n'aurions aucun recours en pareille occurrence. Ces gens exploitent présentement un service transatlantique et dans d'autres parties du monde.

M. DUFF: Les choses pourraient bien changer dans deux ou trois ans et ces gens pourraient bien devenir incapables d'exécuter leur contrat.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes à examiner l'article 294 concernant la *Canadian Merchant Marine, Limited*. Il s'agit de discuter un paiement de \$45,000 et M. Gray a soulevé la question de projet de vente des navires. La chose a été discutée très longuement et le ministre dit que les négociations sont encore pendantes. Peut-être n'a-t-on plus d'autres renseignements à demander là-dessus. C'est qu'il nous faut procéder. S'il reste autre chose à savoir ou à discuter à ce sujet, c'est fort bien. Sinon, nous pourrions adopter cet article.

M. MACMILLAN: Adopté.

M. GRAY: Pas du tout. Mon honorable ami de Saskatoon ne devrait pas dire "adopté".

Le PRÉSIDENT: Je veux simplement dire que je ne crois pas qu'il reste beaucoup à dire, à moins que vous ayez quelque chose à discuter.

M. GRAY: Je suis bien disposé à accepter la parole du ministre.

M. BEAUBIEN: Dois-je comprendre que votre réponse à la question, monsieur Fullerton, c'est que M. Allan a été renvoyé parce que ses services n'étaient pas satisfaisants?

L'hon. M. FULLERTON: J'ai dit que l'administration considérait que ses services n'étaient pas satisfaisants.

M. DUFF: Puis-je demander si la cause de sa démission n'est pas dû à la mise en bassin d'un navire à New-York?

L'hon. M. FULLERTON: Non. Le fait qu'il a conduit son navire dans un bassin de New-York a été absolument étranger à cela.

M. DUFF: A-t-il démissionné avant cette époque?

L'hon. M. FULLERTON: Non, il a démissionné après.

M. BEAUBIEN: Combien de temps s'est-il écoulé entre la date de sa démission et celle de la lettre que vous venez de lire à propos de la vente de ces navires.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la date de sa démission?

L'hon. M. FULLERTON: Il y a environ deux semaines.

L'hon. M. MANION: Sa lettre est datée de novembre.

M. BEAUBIEN: Je veux savoir si ce qui est écrit dans la lettre avait quelque rapport avec l'insuffisance de ses services.

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

M. HANBURY: Monsieur le président, je déduis des paroles de l'honorable docteur Manion que tous ces navires avaient une valeur totale d'environ un demi-million de dollars.

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

M. HANBURY: Mais je vois que, dans le bilan de la marine marchande, on évalue ces navires à près de \$20,000,000.

Le PRÉSIDENT: A quelle page voyez-vous cela?

M. HANBURY: A la page 4.

L'hon. M. MANION: C'est ce qu'ils ont coûté monsieur Hanbury.

Le PRÉSIDENT: C'est le chiffre du coût inscrit dans les livres.

M. HANBURY: C'est peut-être le chiffre du coût mais on a tenu compte de la dépréciation dans le passé.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous maintenant consulter la page suivante, monsieur Hanbury? On y a inscrit là une dépréciation de près de \$10,000,000.

M. HANBURY: Voici ce que je veux savoir: Quel a été le coût total de ces navires pour le peuple canadien depuis l'organisation de la compagnie?

L'hon. M. MANION: Quelle page, monsieur Hanbury?

M. HANBURY: La page 4; je veux savoir le coût total de ces navires pour le peuple canadien depuis la formation de la compagnie,—ou la perte totale,—si l'on évalue les navires actuels à \$500,000.

Le PRÉSIDENT: La dépréciation est fixée à près de 10 millions.

L'hon. M. FULLERTON: Si l'on fixe la valeur de ces navires à \$880,000, la perte totale, à date, serait de \$82,101,000.

M. DUFF: Tout près de 83 millions.

Le PRÉSIDENT: Sur combien de tonnes?

L'hon. M. FULLERTON: A \$10 la tonne cela donnerait \$885,000.

L'hon. M. EULER: Tient-on compte de cela dans ces discussions?

M. HANBURY: On indique une perte de 80 millions pour une période de combien d'années?

L'hon. M. FULLERTON: Depuis les débuts, vers 1920.

L'hon. M. MANION: De 1919 et de 1920.

M. HANBURY: D'après ce rapport, je suppose que la perte de 1933 a été d'environ \$18,000, comme on le voit à la page 7; et que la perte de 1934 a été d'environ \$127,000.

L'hon. M. FULLERTON: C'est bien cela.

M. HANBURY: Et que la perte de cette année est d'environ \$45,000.

M. COOPER: Sans tenir compte de la dépréciation?

M. HANBURY: Je comprends que c'est un déficit d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Bien, c'est là le renseignement que vous désiriez. Voulez-vous quelque chose, monsieur Euler?

L'hon. M. EULER: Je songeais à quelque chose et je me demandais si l'on peut obtenir ce renseignement. Je me demande si l'on peut nous donner la valeur de ces navires. Et, de plus, trouverait-on des acheteurs? Si quelqu'un les achetait, ce serait, je suppose, pour en tirer un profit. Je me demande s'ils valent un demi-million.

L'hon. M. FULLERTON: Je suppose que ceux qui les achèteraient les mettraient au rebut et construiraient des navires rapides.

L'hon. M. EULER: Ce serait tout simplement pour s'en débarrasser.

L'hon. M. FULLERTON: Ce n'est qu'une valeur encombrante, voilà tout.

L'hon. M. MANION: Ils peuvent avoir une valeur réelle dans quelques pays étrangers, dans certaines parties du monde, comme cela est arrivé pour ceux que l'on a vendus depuis deux ou trois ans, mais plusieurs de ces navires ont été vendus et détruits.

L'hon. M. EULER: Les Japonais en ont acheté quelques-uns, n'est-ce pas?

L'hon. M. MANION: Pas directement.

M. POWER: Qu'a-t-on obtenu pour ces navires jusqu'à présent?

M. COOPER: Les prix varient beaucoup.

M. POWER: Je ne veux pas les détails, un prix général.

L'hon. M. FULLERTON: On en a vendu 25 avant 1930, d'un tonnage total de 98,735 et d'un prix total de \$1,608,526, soit une moyenne de \$16.29 la tonne. Depuis 1930, on a vendu 22 navires d'un tonnage total de 148,878, et d'un prix total de \$411,410, soit une moyenne de \$2.76 la tonne.

M. POWER: Quel serait le prix la tonne?

L'hon. M. FULLERTON: Ce serait \$4.74 la tonne.

M. POWER: C'est là juste le double de ce que nous avons obtenu jusqu'à présent.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons une moyenne de \$2.76 la tonne quand nous avons vendu des navires en 1930 et depuis. De 1930 à date, nous avons disposé de 22 navires d'un tonnage total de 148,878, ce qui revient à \$2.76 la tonne.

L'hon. M. MANION: Un moment; vos chiffres sont probablement exacts, mais d'après ce que je vois à la page 9 du rapport, 10 navires avaient un tonnage total de 88,579 tonnes; si vous les vendiez pour quelque \$500,000, cela ne donnerait pas \$2.76 la tonne, mais bien \$6 la tonne.

M. POWER: Il a dit quatre dollars et quelque chose.

L'hon. M. MANION: Plus tard, il a dit deux dollars et quelque chose, n'est-ce pas?

M. POWER: Il s'agissait des autres navires.

M. CANTLEY: Combien avez-vous obtenu pour le *Pioneer* dont il est question à la page 6?

L'hon. M. FULLERTON: \$10,000.

M. POWER: Quel en était le tonnage?

L'hon. M. FULLERTON: 8,408.

M. POWER: Alors, pour le dernier navire vendu nous avons obtenu \$1.25 la tonne?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne croyais pas en avoir vendu à ce bas prix.

M. POWER: Qu'a-t-on obtenu pour le *Pioneer*?

L'hon. M. FULLERTON: On a obtenu \$10,000; c'était un navire de 8,408 tonnes.

M. POWER: Et le dernier navire vendu avant celui-ci fut vendu en 1933, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. POWER: Et on l'a vendu en 1933 pour environ \$10,000; c'était un navire de 8,000 tonnes et, par conséquent, nous avons reçu environ \$1.25 la tonne; et on avait offert pour le lot à peu près \$4.75 la tonne.

L'hon. M. FULLERTON: La moyenne était de \$4.74.

M. LABELLE: Après tout, le *Pioneer* allait au rebut. Il avait été amarré au quai de Montréal depuis plusieurs années. Nous en avons vendu d'autres à bien meilleur prix. En 1933, on a vendu le *Prospector* pour \$35,000, et c'était un navire de 8,000 tonnes. Le prix est proportionné à l'état du navire.

M. DUFF: Monsieur le président, si l'on veut bien me le permettre, je répondrai à la question de M. Euler qui a demandé si une compagnie privée prendrait ces navires et les exploiterait avec profit; peut-être que l'une des raisons c'est que le coût d'exploitation de ces neuf navires l'an dernier, direction et le reste, a été de \$57,000. A mon avis, une compagnie privée les exploiterait avec au moins un quart de ce montant.

L'hon. M. MANION: On n'avait pas, je crois, l'intention d'exploiter ces navires, d'après ce que l'on m'a dit; on voulait simplement les acheter et les faire disparaître.

M. DUFF: Une compagnie privée pourrait exploiter ces navires à bien meilleur marché que ne le peut la marine marchande du gouvernement canadien. Je vois ici que la direction et les salaires de bureau dépassent \$42,000 pour les neuf navires. Je suis d'avis, et j'en ai déjà fait part au Comité, que ce coût est ridicule; que neuf navires, faisant un total de 24 voyages, coûtent \$57,000 à la marine marchande du Canada, voilà de quoi surprendre.

L'hon. M. MANION: Et j'ajouterai que ces deux ou trois dernières années on a pratiqué la plus stricte économie; autrement les conditions seraient bien pires.

M. HANBURY: Je voudrais, si c'est possible, apprendre des administrateurs quelle a été la valeur des denrées transportées l'an dernier, si ces renseignements existent.

Le PRÉSIDENT: Il est possible de les avoir?

M. HANBURY: C'est que, voyez-vous, j'imagine que ces chiffres ne corroborent pas plusieurs observations faites à ce sujet.

L'hon. M. FULLERTON: Entendez-vous la valeur des denrées ou bien le volume des marchandises?

M. HANBURY: La valeur des denrées. Voici, monsieur le président, où je veux en venir, à ce sujet: nous avons absorbé toutes les pertes découlant jusqu'ici de l'exploitation de ces neuf ou dix navires, et aujourd'hui ils ne représentent plus qu'une valeur d'un demi-million de dollars. C'est probablement moins que ce

que nous pourrions obtenir d'un autre acheteur; et il nous faudra déboursier \$45,000 pour les maintenir en service et concurrencer les autres, ce qui permettra aux Canadiens de vendre leurs produits sur les marchés des autres pays de l'univers et d'acheter les produits de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et d'autres pays. Après avoir absorbé nos pertes, si nous pouvions maintenir en service ces navires pour environ \$45,000 par année, il serait peut-être sage, de la part des Canadiens, de les garder en service.

L'hon. M. FULLERTON: Naturellement, monsieur Hanbury, il ne faudrait pas oublier une chose: si le service doit être maintenu, il faut construire d'autres navires. Nos navires sont lents, à l'heure présente, et ils sont tout à fait désuets. Le gouvernement des Etats-Unis annonce à l'heure qu'il est un service qui doit relier Montréal à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, et qui doit commencer le mois prochain, si je ne me trompe.

M. POWER: Garanti par le gouvernement des Etats-Unis?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Nous ne pourrions faire la lutte à ces navires rapides, et il ne faut pas songer à leur faire concurrence. Ce point ne laisse aucun doute.

M. HANBURY: Mais il n'en reste pas moins vrai, monsieur le juge Fullerton, que tout en luttant contre cette concurrence vous avez réduit vos frais à \$45,000 par année.

L'hon. M. FULLERTON: Mais toute concurrence avec ce nouveau service restera impossible, service presque direct entre le Canada et les dominions de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. On se propose d'établir un service direct de Montréal à la Nouvelle-Zélande en concurrence directe avec nous, voilà ce qui se passe.

M. BEAUBIEN: Ne pouvez-vous pas entrer en lutte?

L'hon. M. FULLERTON: Impossible même d'y songer.

M. BEAUBIEN: Vous laissez entendre que nos pertes, au lieu d'être de \$45,000, deviendraient bien plus élevées?

L'hon. M. FULLERTON: Si on met ces navires en service, nous ne savons plus quelles seront nos pertes.

L'hon. M. MANION: Je dirai au Comité que si nous avons décidé de poursuivre plus loin les négociations, c'était pour engager les intéressés à nous faire des propositions précises.

M. POWER: Très bien. Ce serait se montrer adroit, pour opérer une vente, surtout si l'on sait que dans deux ans le service n'existera plus.

L'hon. M. MANION: Supposons qu'après les élections nous décidions de construire d'autres navires?

M. POWER: A moins d'une dépense de six millions, votre service ne vaudra rien.

M. HANBURY: Même vous, si jamais vous êtes réélu, vous n'aurez pas l'audace de demander cette somme.

L'hon. M. MANION: La pensée ne m'en est pas venue.

M. HANBURY: Vous imaginez-vous être réélu?

M. DUFF: Le cœur ne se lasse jamais d'espérance.

Sir EUGÈNE Fiset: Je voudrais apprendre du président du conseil du combien on a vendu de navires depuis que le conseil des régisseurs existe?

L'hon. M. FULLERTON: Un.

M. LABELLE: Il y en eut un de vendu avant, mais la vente en a été conclue en 1934.

Sir EUGÈNE Fiset: La vente a-t-elle été effectuée par les régisseurs sans prendre l'avis du ministère des Chemins de fer?

L'hon. M. FULLERTON: Aucunement, nous ne pouvons agir de la sorte.

Sir EUGÈNE FISET: Vous faut-il un arrêté du conseil pour disposer de ces navires?

L'hon. M. FULLERTON: Absolument, il nous le faut.

M. BEAUBIEN: Je voudrais poser une question au docteur Manion. Etant donné que le président du conseil des régisseurs nous a appris qu'il y a un service reliant Montréal à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie, service bien plus rapide que celui que l'on pourrait attendre de ces navires, le motif que vous aviez de négocier un contrat avec les intéressés n'est-il pas devenu encore plus impérieux que lors de la première proposition que vous avez reçue?

L'hon. M. MANION: Peut-être. Naturellement, nous ne pouvions prévoir qu'un autre groupe allait intervenir et établir un service. Mais, en fait, il ne s'agit pas d'un service, mais seulement d'un ou deux voyages. Il se peut qu'il n'y ait pas du tout de service. On peut organiser un voyage puis changer complètement d'idée; mais, sans doute, si l'on organise un voyage qui prendrait douze jours de moins que les nôtres, on aura une partie de notre transport; il n'y a pas de doute sur ce point, même s'il s'agissait d'un voyage isolé. Ce n'est pas un service que l'on a annoncé. On a dit: Nous allons nolisier un navire qui quittera l'Australie le 15 avril.

M. POWER: Qui a dit cela?

M. LABELLE: Une ligne des Etats-Unis.

M. POWER: Je croyais que c'était la Commission de navigation du Gouvernement des Etats-Unis.

L'hon. M. MANION: M. Fullerton a fait cette déclaration, mais je ne la crois pas bien exacte.

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

M. SMART: C'est la *Pioneer Steamship Company*.

L'hon. M. MANION: La *American Pioneer Line* était exploitée pour le compte de la Commission de navigation des Etats-Unis par la *Roosevelt Steamship Company Incorporated*.

M. POWER: C'est, n'est-ce pas, une entreprise du gouvernement des Etats-Unis? Qu'est-ce que la Commission de navigation des Etats-Unis? La ligne est au service de la Commission de navigation des Etats-Unis? n'est-ce pas ce que vous avez déclaré?

M. SMART: C'est ce que laisse entendre le titre.

M. POWER: La Commission de navigation des Etats-Unis est-elle une commission du gouvernement américain?

M. SMART: Non, je crois que c'est une commission distincte, créée par la loi américaine de la navigation, et qui exerce un certain contrôle.

M. POWER: Est-ce que, par hasard, la Cie Pioneer se compose du navire *Pioneer* que nous avons vendu? Est-ce lui?

L'hon. M. MANION: Vous êtes trop comique.

M. POWER: Peut-être a-t-on augmenté sa vitesse, ou amélioré quelque façon?

Le PRÉSIDENT: Vous aviez une question à poser, monsieur Duff?

M. DUFF: Je comprends que le crédit pour le service des paquebots du National-Canadien est adopté. Je regrette de ne pas avoir été ici. Je voudrais demander aux régisseurs s'ils n'ont pas eu de plaintes de passagers, allant du Canada aux Bermudes, au sujet de la taxe de séjour exigée en arrivant aux Bermudes et aussi s'ils ont fait quelque chose pour cela?

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'avons pas eu de plaintes à ce sujet.

M. DUFF: Je puis dire aux régisseurs que les passagers se plaignent beaucoup d'avoir à payer une taxe de \$10 par tête en arrivant aux Bermudes. Or, les

passagers qui viennent ici des Bermudes ne paient rien. Il me semble que des négociations devraient être entamées par la compagnie ou par les régisseurs ou par le gouvernement pour voir à ce que les passagers canadiens se rendant aux Bermudes n'aient pas à payer cette taxe.

L'hon. M. FULLERTON: Je savais que cette taxe existe, mais nous n'avons pas reçu de plaintes.

L'hon. M. MANION: Vous en entendrez en débarquant aux Bermudes.

M. DUFF: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: Parlant de ces navires américains je crois qu'environ 60 p. 100 de nos importations sont débarquées à New-York et à Boston; la laine et des choses de ce genre.

M. BEAUBIEN: De l'Australie et de la Nouvelle-Zélande?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Nous craignons que ces navires américains n'ac-caparent une grande partie de ces cargaisons.

M. POWER: 60 p. 100 des importations?

L'hon. M. FULLERTON: De l'Australie. Je ne suis pas certain du chiffre exact.

L'hon. M. MANION: Pas des importations au Canada.

L'hon. M. FULLERTON: Non. Transportées dans nos navires aux Etats-Unis, à New-York et Boston.

M. BEAUBIEN: Boston est le grand marché de la laine des Etats-Unis.

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Je crois que pour ainsi dire toute notre laine passe par Boston.

M. CANTLEY: Je m'oppose à cette dépense de \$45,000 par an parce que les gens qui retirent le plus de profits de ce crédit sont les fabricants d'automobiles qui jouissent aujourd'hui d'une protection de plus de 50 p. 100 et pour qui je n'ai aucune sympathie. Une grande partie des exportations en Australie consiste, je crois, en automobiles.

L'hon. M. MANION: Je désire m'en tenir aux chiffres exacts. En 1934 nos exportations de papier en Australie ont été deux fois et demie plus élevées que nos exportations d'automobiles. Nos exportations d'automobiles s'établissent à 17,890 tonnes.

M. CANTLEY: Pas en dollars.

L'hon. M. MANION: Nous avons expédié 41,623 tonnes de papier.

M. POWER: Qu'est-ce que cela représente en dollars.

L'hon. M. FULLERTON: 50,256 tonnes.

M. CANTLEY: Le papier à journal coûte relativement peu par tonne alors que le prix des automobiles est plus élevé.

L'hon. M. MANION: Afin de renseigner le comité on me permettra de lire la liste des marchandises que nous avons expédiées en Australie, en 1934:

	Tonnes
Machines agricoles	259
Automobiles	17,890
Amiante	757
Produits pour la construction.....	813
Ciment	1,312
Conserves	941
Fournitures électriques	139
Carbure	15
Chaux et plâtre.....	502
Papier à journal.....	41,623
Autres papiers	1,228
Tuyaux	1,103

	Tonnes
Articles en caoutchouc.....	296
Sel.....	220
Fil de fer et d'acier.....	36
Divers.....	4,491

M. POWER: Quelle en est la valeur?

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas la valeur sous les yeux.

M. HANBURY: Pouvez-vous dire de quels ports ces exportations sont parties?

L'hon. M. MANION: Ce sont les chiffres de 1934.

M. HANBURY: Vingt-quatre cargaisons?

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'avons pas pas les valeurs.

M. HANBURY: De quels ports ces expéditions sont-elles parties?

L'hon. M. MANION: Je présume que toutes ces cargaisons sont parties de Halifax, Saint-Jean ou Montréal.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

L'hon. M. MANION: Elles ont été transportées par la Marine marchande du gouvernement canadien.

M. FRASER: Est-ce que certaines de nos exportations passent par des ports américains, comme il en est de nos importations, ou est-ce que toutes nos exportations se font par des ports canadiens?

L'hon. M. FULLERTON: La plus grande partie d'entre elles.

L'hon. M. MANION: L'autre jour, nous avons entendu des plaintes au sujet de la pâte à papier ou du papier expédié par Portland. Un de nos navires ne pouvait emporter cette cargaison qui a été expédiée par une ligne américaine; celle-ci insistait pour ne pas venir dans un de nos ports.

M. POWER: C'est là une question qui relève de la Marine. Devons-nous entendre cela.

Le PRÉSIDENT: Cet article est-il adopté?

M. POWER: Nous voulons connaître cela. Je ne voudrais pas le laisser passer.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Puis-je appeler votre attention sur le livre intitulé "Chemins de fer nationaux canadiens—analyse des opérations de 1934." Il est mieux que le rapport précédent et porte le même titre. Nous nous occupons des revenus d'exploitation. Y a-t-il des questions touchant les revenus d'exploitation? On les trouve à la page 2 du livre et sous la rubrique "Revenus d'exploitation du réseau". La lecture en serait-elle utile au comité, tout en continuant notre travail?

M. GRAY: Non, pas du tout.

Le PRÉSIDENT: C'est très considérable.

M. BEAUBIEN: Je voudrais demander au conseil des régisseurs s'il a étudié la question d'abaisser les tarifs locaux de transport de denrées et s'il en est venu à une conclusion. Si je pose cette question aux régisseurs, c'est que leurs représentants,—comme les agents de gare dans ces différentes localités,—s'efforcent réellement d'enlever une partie de ce trafic aux camions; et l'on me dit que ces agents sont d'avis qu'en réduisant le tarif de transport local, les compagnies de chemin de fer obtiendraient une grande partie de ce trafic sans être tenu de maintenir un plus grand nombre de convois qu'elles n'en ont aujourd'hui.

L'hon. M. FULLERTON: Cette question, naturellement, regarde la division du trafic. De fait, nous réduisons les tarifs pour faire concurrence aux camions, nous le faisons souvent. Nous faisons tout en notre pouvoir, mais s'il nous fallait réduire continuellement les tarifs, nos recettes disparaîtraient.

M. BEAUBIEN: Monsieur Fullerton, avez-vous réduit assez considérablement les tarifs locaux de transport, disons, dans un rayon de cent milles de la ville, par exemple pour les produits agricoles et autres choses de cette nature,—voilaile et le reste?

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons réduit les tarifs sur le transport du bois, des conserves, du riz et des articles importés de l'Orient, à partir de la Colombie-Britannique jusqu'aux points de destination dans l'Est; nous avons réduit les taux sur le transport des conserves et des articles en fer et en acier des points de productions dans l'Est jusqu'à la Colombie-Britannique, et nous avons opéré des réductions sur les chargements minima d'animaux sur pied entre les différents points du Centre et de l'Ouest, et sur les œufs, les engrais chimiques, les meubles, la chaux et le plâtre entre les points de la région centrale. Ce sont là des réductions.

M. BEAUBIEN: Je crois que les réductions que vous avez opérées sont pour les longs parcours.

L'hon. M. FULLERTON: Surtout.

M. HANBURY: Surtout des réductions de concurrence.

M. BEAUBIEN: Ce n'est pas ce à quoi je voulais en venir. Je sais que dans le district que j'habite, un représentant d'une compagnie de chemin de fer m'a dit qu'en ce qui regarde un bon nombre de produits on pourrait réduire les tarifs, disons, jusqu'à Winnipeg; on obtiendrait une bonne partie du trafic, et les compagnies de chemin de fer n'auraient pas à étendre le service des trains.

L'hon. M. FULLERTON: Je ne compterais pas trop sur ce résultat pour la simple raison que dès que nous réduisons nos tarifs les camionneurs en font autant.

M. BEAUBIEN: Laissez-moi vous citer un exemple en ce qui concerne le trafic des voyageurs. Prenez le tarif de Saint-Jean, où j'habite, à Winnipeg, votre tarif était de \$1.60. Maintenant, on a réduit ce tarif à 80 cents sur le Northern-Pacific et sur le Great-Northern; et je dirai ceci,—je sais ce dont je parle,—que le trafic des voyageurs de chez moi, tout le long de l'embranchement d'Emerson à Winnipeg sur les chemins de fer, a augmenté et le trafic par autobus a diminué. Je me demande s'il n'en serait pas de même pour le transport des denrées comme pour celui des voyageurs?

L'hon. M. FULLERTON: Non, nous avons une vaste expérience sur ce point. Nous avons réduit les tarifs. Nous nous sommes adressés aux expéditeurs et leur avons dit: "Vous expédiez des marchandises, vous créez du trafic à un certain taux, ou vous recourez aux camions. Si l'on vous accorde le même tarif, nous donnerez-vous le trafic?" Ils répondirent "Oui." Nous nous occupons de l'affaire et fixons un tarif qu'il nous faut maintenir durant 30 jours, et la première chose que nous apprenons c'est que le camionneur a abaissé son taux et il obtient le trafic, tandis qu'il nous faut maintenir notre tarif durant trente jours pour tout ce trafic. Cela s'est produit maintes et maintes fois.

M. BEAUBIEN: Avez-vous jamais songé à donner le même service que les camions en livrant la marchandise?

L'hon. M. FULLERTON: Nous le faisons. M. Hungerford a traité de cette question ce matin.

M. BEAUBIEN: Très bien, on verra le compte rendu.

M. FRASER: Avez-vous une idée de la perte subie par le National-Canadien en réduisant ainsi ses tarifs?

L'hon. M. FULLERTON: Il a perdu beaucoup; je ne puis vous en dire le montant exact sans en faire le calcul.

M. BEAUBIEN: Cette politique a-t-elle amené des augmentations dans les recettes?

L'hon. M. FULLERTON : Sans aucun doute. Notre but est d'obtenir le trafic; c'est là notre seule raison.

M. BEAUBIEN : L'augmentation dans les recettes contre-balancerait assez bien les pertes?

L'hon. M. FULLERTON : Oui.

Le PRÉSIDENT : On a fait cela pour faire disparaître la concurrence américaine?

L'hon. M. FULLERTON : Surtout.

Sir EUGÈNE Fiset : Monsieur Fullerton, je crois qu'il y a quelque temps une requête fut adressée au gouvernement provincial de Québec, plus particulièrement au département de l'Agriculture, et aux hauts fonctionnaires du réseau national pour obtenir une réduction du tarif sur le transport des pommes de terre; il ne s'agissait pas seulement de Québec mais des Provinces maritimes également, je crois. On pria Québec de faire sa part à ce sujet. Puis-je demander si l'on a reçu cette requête et si on l'a étudiée?

L'hon. M. FULLERTON : Je ne saurais répondre de mémoire. Il me faudrait vérifier, car nous recevons un assez bon nombre de requêtes demandant des réductions de tarifs de transport, nous en recevons des douzaines.

Sir EUGÈNE Fiset : Voici ce que je désire savoir :

L'hon. M. FULLERTON : De fait, on nous demande quelquefois de transporter des marchandises gratuitement.

Sir EUGÈNE Fiset : Oui, je sais cela; mais je désire savoir si ces requêtes vont aux régisseurs du réseau national, et s'il est nécessaire que la province ou les régisseurs s'adressent à la Commission des chemins de fer pour qu'elle fixe ces tarifs, ou avez-vous l'autorité d'agir?

L'hon. M. FULLERTON : Pour réduire les tarifs?

Sir EUGÈNE Fiset : Oui.

L'hon. M. FULLERTON : Il nous faudrait publier de nouveaux tarifs ce qui serait facile pour nous si nous approuvions la réduction.

Sir EUGÈNE Fiset : Je suppose que vous ne pourriez pas me dire si les zones qui furent établies il y a quelques années pour ce qui est des Provinces maritimes jusqu'à un point à l'est de la Rivière-du-Loup jusqu'à Fort-William sont encore maintenues, et si les tarifs alors en vigueur le sont encore.

L'hon. M. FULLERTON : Je ne saurais le dire de mémoire, car notre division du trafic, naturellement, s'occupe des questions de tarif. La question des tarifs est quelque peu anormale et, nécessairement, nos experts s'occupent de cette question. Si une requête nous arrive demandant une réduction de tarif, nous ne l'étudions pas; nous la passons à la division du trafic qui s'en occupe.

Sir EUGÈNE Fiset : Voici la seule raison de ma question: je suppose que vous ne vous rappelez pas la chose, mais je crois que M. Hungerford se souviendra qu'en 1924 et 1925 une délégation composée de membres de la Chambre des communes,—des deux partis,—rencontra les commissaires des chemins de fer et on fixa, en ce qui regarde l'Est du Canada, certaines zones dont l'une se trouvait à l'est de la Rivière-du-Loup, en ce qui concernait les Provinces maritimes et Québec. Naturellement, nous désirons savoir si ces zones ont été maintenues. Si vous n'avez pas le renseignement maintenant, je serais heureux de l'obtenir plus tard.

Le PRÉSIDENT : On l'obtiendra pour vous.

M. BEAUBIEN : Puis-je vous poser une autre question d'un caractère local? Dans ma localité, il y a quelque temps, un terrible accident s'est produit à votre traverse de chemin de fer sur la route d'Emerson. Deux personnes ont été tuées et six ont été blessées. Avez-vous tenu une enquête dans cette affaire, où cette affaire est-elle de votre ressort?

L'hon. M. FULLERTON: Nous faisons enquête sur tous les accidents, naturellement.

L'hon. M. MANION: Tout se passe comme s'il s'agissait d'une compagnie privée.

M. BEAUBIEN: Relativement au passage inférieur, l'entreprise relève-t-elle du National-Canadien ou bien...

L'hon. M. MANION: ...de la Commission des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Parfois il y a résolution, mais règle générale la demande en est faite par la municipalité.

L'hon. M. FULLERTON: Au sujet des passages inférieurs la difficulté vient de ce que présentement les municipalités manquent d'argent, et les demandes de passages de cette sorte ont été très rares.

Le PRÉSIDENT: La Commission impose aux municipalités un pourcentage très considérable de frais. Nous voici maintenant à la page deux, et nous commençons par le paragraphe qui indique une augmentation dans le revenu d'exploitation du réseau, puis on y trouve le revenu net d'exploitation du réseau, placé en regard du pourcentage d'augmentation pour les routes américaines.

Sir EUGÈNE Fiset: Je voudrais dire au président que procéder de cette façon offre de grandes complications; il serait bien plus simple, semble-t-il, de prendre le rapport tel qu'il est. Prenons le revenu d'exploitation. Nous en avons les détails sous les différentes rubriques, et en procédant de cette manière on éviterait, c'est certain, beaucoup de paroles inutiles.

L'hon. M. FULLERTON: Si nous avons préparé cet état, c'est parce qu'à notre sens le Comité y trouverait des avantages. Les explications y apparaissent, et c'est pour cette raison que nous l'avons spécialement préparé. C'est à peu près la même chose que l'autre.

M. GRAY: Explications en plus.

M. MACMILLAN: Je voudrais savoir de M. Fullerton quel est le principe suivi dans l'exploitation du réseau pour des endroits comme la province de la Saskatchewan, où les conditions de grande sécheresse existent et où l'on demande aux chemins de fer d'abaisser les taux sur le transport des aliments de fourrage et autres produits, réductions qui doivent sans doute multiplier les pertes du réseau. Quel principe suivez-vous pour en arriver à abaisser les taux de transport dans ces cas?

M. HANBURY: La nécessité nationale.

L'hon. M. FULLERTON: C'est bien cela.

M. MACMILLAN: Le réseau devrait-il assumer cette perte?

L'hon. M. FULLERTON: On la lui fait porter. Les gens ne nous en tiennent guère compte, mais très souvent nous assumons des pertes afin d'aider à différentes parties du pays.

M. MACMILLAN: Est-ce le cas pour les deux réseaux?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, pour les deux réseaux, c'est on ne peut plus certain.

M. MACMILLAN: Pendant que les chemins de fer accusent des pertes on vous demande d'ajouter des concessions aussi importantes, et de consentir à ce nouveau sacrifice de revenu?

L'hon. M. FULLERTON: C'est la pure vérité.

M. MACMILLAN: Il n'y a donc aucun principe qui vous guide?

L'hon. M. FULLERTON: Aucun.

Le PRÉSIDENT: Ouvrez le livre marron, à la page 16, sir Eugène Fiset, et vous y trouverez le revenu d'exploitation puis une analyse courante.

Sir EUGÈNE Fiset: Je sais. Les membres, en la lisant, se renseigneront.

Le PRÉSIDENT: Voici une comparaison entre l'année 1924 et celle de 1933. A-t-on d'autres questions encore à poser sur l'un ou l'autre de ces item?

M. GRAY: J'allais vous poser, monsieur Fullerton, une question au sujet du revenu des passagers. Vos excursions de fins de semaines ont été couronnées de succès, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, c'est certain.

M. GRAY: Votre conseil a-t-il songé, de concert avec l'autre réseau, à étendre encore davantage ces taux à bon marché? Je crois, si ma mémoire est bonne, qu'il y a plusieurs années un livret de billets à très bon marché a été émis. Je ne me souviens plus s'il s'agissait d'un ou de deux sous le mille, mais à l'aide de ce livret on pouvait voyager n'importe quand. Il me semble, d'après les remarques que l'on m'a faites, que si vous pouviez accorder une période plus longue que celle d'une fin de semaine—il vous faut quand même faire circuler vos trains—vous en retireriez des avantages. Aujourd'hui l'épargne est de mode et l'on attend, pour voyager, le prochain jour d'aubaine. Voilà, me semble-t-il, une avenue dont vous pourriez profiter. Peut-être y aurait-il des raisons qui vous en empêchent, et je voudrais les connaître.

L'hon. M. FULLERTON: Tout s'arrange de concert avec le réseau du Pacifique-Canadien. Nous travaillons ensemble, et nous avons abordé la question en tous sens avec l'idée d'augmenter le revenu, mais l'on ne nous a jamais fait de proposition de ce genre.

M. GRAY: Connaissez-vous des raisons qui empêcheraient qu'il en soit ainsi?

L'hon. M. FULLERTON: La suivante, entre autres, que tout le monde voyagerait à raison d'un sou du mille, ce qui nous ferait perdre le gros de notre revenu; voilà notre seule explication.

M. GRAY: Vos aubaines ont augmenté votre transport de voyageurs.

L'hon. M. FULLERTON: Sans doute. Naturellement, il s'agit d'un cas tout spécial.

L'hon. M. EULER: Votre revenu en a été augmenté.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, c'est certain, notre revenu en a été augmenté.

L'hon. M. MANION: Une excursion a lieu à certains moments, et dans des voitures spéciales, et le reste.

Le PRÉSIDENT: La proposition de M. Gray finirait-elle par réduire le taux général?

L'hon. M. FULLERTON: Par réduire...

Le PRÉSIDENT: ... le taux ordinaire.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, certes.

M. GRAY: Je le présume bien, monsieur le président, mais il dut y avoir une raison pour l'abandonner. Vous rappelez-vous, monsieur Hungerford, quand les livrets étaient de mode?

M. HUNGERFORD: Un peu, mais je crois qu'on y a mis fin par suite des inconvénients de la guerre; d'après mes souvenirs, tels sont les faits.

M. GRAY: Ne pensez-vous pas qu'en y revenant le revenu en serait augmenté?

M. HUNGERFORD: Il y a lieu d'en douter beaucoup. Les passagers deviendraient plus nombreux, mais comme les taux seraient moindres le revenu net ne serait pas augmenté.

M. GRAY: Si les voyageurs, devenus plus nombreux, prenaient une plus grande habitude des chemins de fer, s'ils utilisaient plus fréquemment, pour voyager, les réseaux ferrés, ne seraient-ils pas en même temps plus portés à utiliser les chemins de fer pour le transport des marchandises en petite et en grande vitesse?

M. HUNGERFORD: Ma foi, on l'a souvent prétendu devant moi, mais je ne suis pas très certain que nous obtiendrions ce résultat.

L'hon. M. FULLERTON: C'est l'argument type que l'on fait valoir pour demander de réduire les taux. On dit: réduisez les taux, et le transport augmentera tellement qu'il devra plus que compenser vos pertes; mais les choses ne se passent jamais ainsi.

M. HANBURY: Je vais suggérer que, cette année en particulier, on réduise le tarif-voyageur, surtout en ce qui concerne les membres du Parlement qui n'auront pas de permis gratuit de circulation l'an prochain.

L'hon. M. FULLERTON: Cela semble raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas besoin, nous deux, de nous inquiéter à ce sujet. Nous en sommes maintenant aux hôtels. Qu'avez-vous à dire?

M. HANBURY: Vous faites allusion à la page 4?

Le PRÉSIDENT: Aux pages 16 et 2.

M. HANBURY: Je remarque ici messageries et télégraphes. On a suggéré, l'an dernier, la fusion des services des télégraphes et des messageries. Le président de la commission a-t-il quelque déclaration à faire à cet égard?

L'hon. M. FULLERTON: Il est question de cela à la page 7 de notre rapport:

On a aussi étudié la possibilité de fusionner les télégraphes et les messageries des deux réseaux. Lorsqu'il s'est agi des télégraphes, des difficultés légales ont surgi, dont la principale a trait au bail de la *Montreal Telegraph Company* qui expire en 1978. Quant à la fusion des messageries des deux compagnies, le Canadien-National n'est pas du tout convaincu qu'un maximum d'économies et d'avantages pour le public en résulteraient. On se préoccupe actuellement d'établir si une fusion interne des messageries et du service des marchandises par wagons incomplets ne permettrait pas de réaliser de plus grandes économies et de faire face plus avantageusement à la concurrence des automobiles qu'une fusion des messageries des deux compagnies.

M. FRASER: Qu'est-ce que cela signifie: "si une fusion interne des messageries et du service des marchandises par wagons incomplets"...

Le PRÉSIDENT: Des chargements non complets.

M. HANBURY: On ne se propose pas d'obtenir la fusion?

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne des chargements incomplets.

L'hon. M. FULLERTON: Ce sujet est à l'étude.

M. FRASER: Comment allez-vous fusionner les services des messageries et des marchandises par camions incomplets?

Le PRÉSIDENT: Presque toutes les messageries consistent en marchandises. Pour le profane...

L'hon. M. FULLERTON: Nous transportons beaucoup de marchandises aujourd'hui aux tarifs des chargements incomplets presque par messagerie. Nous considérons comme messageries ce qui serait d'habitude regardé comme chargements incomplets.

M. BEAURIEN: Pour un poids total de 300 livres. N'y a-t-il pas une limite de cette manière?

M. HUNGERFORD: Il y en a, mais je ne la connais pas.

M. BEAURIEN: Je pense qu'elle est de 300 livres.

Le PRÉSIDENT: Existe-t-il d'autres articles?

M. FRASER: Avait-on pour but de faire face à la concurrence des maisons de commandes postales? Est-ce la raison?

L'hon. M. FULLERTON: Non, pour rivaliser avec les camions.

M. HANBURY: Je désirerais savoir si les fonctionnaires peuvent nous fournir une comparaison du revenu par tonne-mille avec les chemins de fer de première classe.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons cela quelque part ici.

M. FAIRWEATHER: J'ai le renseignement mais il faudra une minute pour le trouver.

Le PRÉSIDENT: Combien de voitures de voyageurs avez-vous dans un train? Quel est le nombre maximum de voitures de voyageurs dans un train,—un rapide, —trois ou quatre?

M. HUNGERFORD: Tout dépend du train.

Le PRÉSIDENT: L'ancienne idée d'une seule voiture de voyageurs a disparu depuis longtemps, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Une voiture est la moyenne. Tout dépend de la capacité du train.

Le PRÉSIDENT: Pendant que M. Fairweather cherche la réponse à cette question, y a-t-il autre chose?

L'hon. M. EULER: A quelle page sommes-nous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous sommes à la page 16 du livre rouge, et vous trouverez aux pages 2 et suivantes une explication de ces articles. Nous étions à discuter ceux de la page 4, et M. Hanbury parlait de la question des voitures des rapides, environ huit lignes du haut de la page 4. Il a posé une question à M. Fairweather qui a un livre semblable à ceux des agents d'assurance, tout remplis de tableaux.

M. FAIRWEATHER: Je sais ceci, c'est que notre revenu par tonne-mille durant la dernière année est un peu, bien peu, inférieur à celui de la tonne-mille aux Etats-Unis; notre revenu par voyageur-mille est, je crois, deux dixièmes de cent au-dessous de celui des Etats-Unis. Mais en tout et partout le revenu par tonne-mille aux Etats-Unis et au Canada est à peu près identique. Il n'existe pour ainsi dire pas de différence.

M. HANBURY: J'avais compris que la densité du trafic était beaucoup plus grande.

M. FAIRWEATHER: Oui, là-bas, beaucoup plus grande.

M. HANBURY: Pouvez-vous faire la comparaison de leur densité?

M. FAIRWEATHER: Pour la moyenne des chemins de la classe I aux Etats-Unis, oui. Je crois avoir ce renseignement.

L'hon. M. MANION: Si ma mémoire est fidèle,—ce que je crois,—la population des Etats-Unis par mille de voie est de 500, tandis qu'ici, elle est de 250. Naturellement, cela augmenterait la densité du trafic.

M. HANBURY: Cela influencerait pour beaucoup sur le coût d'exploitation des chemins de fer au Canada.

L'hon. M. MANION: Et sur la densité du trafic.

M. HANBURY: Ce que je veux prouver c'est que la densité de trafic, disons, adverse au Canada, influencerait, à mon avis, sur l'exploitation plus économique des chemins de fer canadiens pour ce qui est de la classe I des voies.

M. FAIRWEATHER: La densité moyenne du trafic pour la classe I des voies américaines, plaçant les recettes brutes à un million ou plus, est environ le double de celle de la moyenne des voies canadiennes.

M. HANBURY: Quels sont les effets sur votre coût?

Sir EUGÈNE Fiset: Très mauvais.

M. HANBURY: Oui. Les chiffres donnés ici indiquent que vous exploitez le réseau sur une base plus efficace que ne le sont les voies de la classe I aux Etats-Unis, et cependant la densité du trafic vous est défavorable.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions sous ce chapitre?

M. HUNGERFORD: Sous certains rapports seulement.

Sir EUGÈNE Fiset: Sous ce chapitre du revenu d'exploitation, je désire poser une question, car je ne vois aucun autre endroit où je pourrais la poser. Je ne veux pas discuter cet article, mais je désire obtenir certains renseignements. Je crois savoir, M. Fullerton, que le charbon destiné aux endroits situés entre Lévis et Campbellton se transporte par eau jusqu'à Lévis, et qu'on le charge ensuite sur des wagons pour le distribuer à tous les endroits situés entre Lévis et Campbellton. Il y a quelques années, je crois, on a cherché à savoir s'il n'y aurait pas moyen d'avoir des quais de dimensions suffisantes pour y accumuler le charbon afin de le distribuer de Rimouski aux endroits situés entre Lévis et Campbellton. L'an dernier, les autorités du chemin de fer se sont plaintes de l'insuffisance de l'aménagement des quais à Rimouski, étant donné la grande quantité des marchandises qui y avaient passé surtout depuis deux ans. Je voudrais savoir si les autorités du chemin de fer ont fait un rapport à ce sujet au ministère des Travaux publics ou au ministère des Chemins de fer, en vue de faire réparer le quai pour lui permettre de recevoir tout le charbon. Ce service devient extrêmement important aujourd'hui, étant donné qu'on a transporté 1,200 wagons sur la voie ferrée du quai de Rimouski. Je voudrais qu'on examine la question, si c'est possible; je voudrais qu'on fasse un rapport à ce sujet soit au ministère des Chemins de fer, lequel est toujours charmant à mon égard, soit au ministère des Travaux publics.

L'hon. M. MANION: Il vous est arrivé une fois de me sauver la vie.

Sir EUGÈNE Fiset: Je voudrais aussi savoir si les autorités du chemin de fer se sont intéressées au projet lancé par la Chambre de commerce de Rimouski ainsi que par les grandes compagnies de pâte de bois et les manufacturiers de bois non seulement de Rimouski mais de la région du Saint-Laurent inférieur, projet consistant à doubler l'espace du quai de Rimouski pour faciliter le trafic maritime de l'Atlantique qu'il y a là. Si je suis bien renseigné, plus de 90,000 tonnes de bois de commerce ont été chargées au quai de Rimouski pour être expédiées en Angleterre. L'aménagement du quai est absolument insuffisant; les navires sont obligés d'attendre deux, trois ou quatre jours au large du quai avant que leur tour arrive de prendre leur chargement. Je sais aussi qu'on transporte le bois à pâte d'endroits situés à 200 ou 300 milles de Rimouski pour le charger au quai de Rimouski et que les voies ferrées sur le quai sont très insuffisantes. Non seulement la population de Rimouski, mais je dirai la population de toute la région du Saint-Laurent inférieur veut que les autorités du chemin de fer s'intéressent à cette question et elle leur demande de se joindre au reste de la population pour obtenir du Parlement qu'il améliore aussitôt que possible l'aménagement de ce port. Puis-je savoir si la question a été soumise à l'administration sous quelque forme que ce soit?

L'hon. M. FULLERTON: Je n'ai rien su de cela, mais je vais prendre des renseignements.

Sir EUGÈNE Fiset: Je présume que la question relève de M. Appleton, gérant de la division de l'Est?

L'hon. M. FULLERTON: Je l'imagine.

M. LABELLE: Je n'ai pas entendu parler moi-même de la chose.

Sir EUGÈNE Fiset: Je sais que la requête a été faite par la Chambre de commerce de Rimouski, par les grandes compagnies telles que Price Brothers, Finlayson et tous les gens qui expédient du bois de construction et du bois à pâte. Nous voudrions bien savoir si l'on va exécuter ces améliorations. Et, si l'on réalise ces améliorations nécessaires l'Intercolonial va-t-il songer à établir un parc à charbon à Rimouski pour distribuer...

L'hon. M. FULLERTON: A établir quoi?

Sir EUGÈNE FISET: Un parc à charbon à Rimouski pour distribuer le charbon jusqu'à Campbellton, en aval, et jusqu'à Lévis, en amont. Le projet a été lancé il y a déjà quelques années. Le fait est qu'on a déjà déchargé quelques wagons de charbon sur le quai de Rimouski pour cette distribution. Et l'on a fait la même chose pour l'engrais artificiel... Comment appelez-vous cela?

M. HUNGERFORD: L'engrais chimique.

Le PRÉSIDENT: C'est ainsi qu'on l'appelle parfois.

Sir EUGÈNE FISET: L'engrais chimique arrivant de divers endroits pour être distribué, de même que le charbon. Je voudrais bien que vous ayez la bonté d'étudier un peu cette question.

L'hon. M. FULLERTON: Je vais prendre des renseignements.

Sir EUGÈNE FISET: Et de vous montrer favorable à la population de notre région, si cela est possible.

L'hon. M. FULLERTON: Je le ferai.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser sur les dépenses faites pour l'entretien des voies et des constructions, page 17?

Sir EUGÈNE FISET: J'espère ne pas avoir eu tort de soulever cette question.

Le PRÉSIDENT: Certes, non; vous avez très bien fait.

M. HANBURY: A la page 5 de cette analyse, il est question des arrangements faits pour la mise en commun des trains avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Je désire demander au président si les arrangements conclus pour la mise en commun des trains ont été satisfaisants pour les chemins de fer nationaux du Canada?

Le PRÉSIDENT: Je ne saurais vraiment vous le dire. Un de ces messieurs vous le dira, je l'espère. Il est à préparer une réponse.

M. HANBURY: Le juge Fullerton aimerait peut-être à répondre?

L'hon. M. FULLERTON: Ils ont été satisfaisants jusqu'à un certain point.

M. HANBURY: Cela veut-il dire que, dans un certain sens, ils ne l'ont pas été?

L'hon. M. FULLERTON: A la vérité, nous aurions bien voulu étendre cette mise en commun.

M. HANBURY: Oui? Où cela?

L'hon. M. FULLERTON: A l'ouest de Toronto, par exemple.

M. HANBURY: A l'ouest de Toronto?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Quand nous avons établi cette mise en commun de Québec à Toronto, nous avons pensé qu'elle viendrait à se prolonger jusqu'à la rivière, jusqu'à la rivière Détroit.

L'hon. M. EULER: En passant par London?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HANBURY: A se prolonger jusqu'où?

L'hon. M. FULLERTON: Jusqu'à la rivière Détroit. Sans cela, il est douteux que nous eussions consenti à la mise en commun. Mais nous avons bien compris que l'on songerait à continuer la mise en commun à l'ouest de Toronto et que cette mise en commun se ferait. Nous avons cependant travaillé à cela depuis ce temps et nous ne sommes guère plus avancés qu'au début.

L'hon. M. EULER: Si l'on réalisait ce projet, il faudrait nécessairement terminer la nouvelle gare à voyageurs de London?

L'hon. M. FULLERTON: Je n'en sais rien.

L'hon. M. EULER: J'ai encore ajouté "si".

M. HANBURY: Pouvez-vous dire quelques-unes des raisons qui ont empêché la réalisation de ce projet?

L'hon. M. FULLERTON: La vérité est qu'une des difficultés provient de ce que le C.P.R. ne veut pas briser son raccordement du Michigan. Voilà la principale raison qu'il donne. Mais nous travaillons encore à ce projet; nous essayons d'établir un nouveau mode de mise en commun. Nous essayons de permettre au C.P.R. de garder son raccordement du Michigan tout en persistant dans la mise en commun. Nous croyons qu'il y a des épargnes considérables à faire, mais il y en aurait encore plus si notre mise en commun se faisait d'une façon complète.

L'hon. M. EULER: Je ne tiens pas à embarrasser le président, mais voici ce que je veux savoir: si, comme vous semblez vous y attendre, on avait conclu des arrangements pour la mise en commun des trains à l'ouest de Toronto jusqu'à la rivière, aurait-il été possible ou avantageux d'avoir réalisé le projet d'une gare centrale dans la ville de London?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne connais pas très bien London. M. Hungerford en sait plus long que moi là-dessus.

M. HUNGERFORD: C'est fort possible; cela dépend de l'organisation de la mise en commun.

L'hon. M. EULER: Cela deviendra impossible si l'on termine cette gare.

M. HUNGERFORD: Plaît-il?

L'hon. M. EULER: Je dis que cela deviendra pour ainsi dire impossible si l'on termine la nouvelle gare.

M. HUNGERFORD: Pas nécessairement.

L'hon. M. EULER: Vous vous attendriez à avoir la nouvelle gare?

M. HUNGERFORD: Naturellement.

M. HANBURY: A propos de cette question de mise en commun, je crois comprendre que la loi relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien enjoignait aux régisseurs du chemin de fer Pacifique-Canadien de conclure des arrangements pour la mise en commun des trains là où ils pourraient le faire, là où ils jugeaient la chose pratique au point de vue de l'économie. En d'autres termes, ils avaient instruction d'amalgamer, bien qu'on nous eût fort bien dit qu'ils n'en feraient rien. Cela me paraît absolument inconséquent.

M. HUNGERFORD: La mise en commun des trains n'est pas l'amalgamation.

M. HANBURY: Je veux dire que, pour ma part, je persiste à croire qu'on ne saurait y voir autre chose. Je veux donc savoir si cette partie de la loi relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien a eu un certain effet sur l'exploitation de l'un ou l'autre des réseaux canadiens.

L'hon. M. FULLERTON: Je ne saisis pas bien votre question.

M. HANBURY: Voici. J'ai voulu rappeler que la loi relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien enjoignait aux deux réseaux de conclure des arrangements pour la mise en commun de leurs trains. Un très petit nombre de ces arrangements ont été conclus, de sorte que l'objet de la loi n'a guère été atteint.

L'hon. M. FULLERTON: En d'autres termes, il y en a eu.

M. HANBURY: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, c'est parfaitement vrai.

M. HANBURY: Puis-je croire que, si l'on n'avait jamais adopté la loi relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, la situation des chemins de fer n'en aurait été guère changée?

L'hon. M. FULLERTON: Bien...

L'hon. M. MANION: La mise en commun des trains eût pu se faire sans la passation d'une loi.

L'hon. M. FULLERTON: Certainement, nous pouvons organiser la mise en commun des trains sans qu'il faille de loi.

L'hon. M. EULER: Tout ce que vous avez fait de ce côté, ce n'est pas en vertu de cette loi que vous l'avez fait.

L'hon. M. MANION: Non. La plus grande partie de ce qui a été fait l'a été avant l'adoption de la loi.

L'hon. M. EULER: Il n'y a jamais eu de tribunal d'arbitrage.

M. HANBURY: Je veux savoir quelle est la valeur de la loi relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, et, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, cette loi n'a aucune valeur.

L'hon. M. MANION: Cela n'est guère flatteur pour les régisseurs.

M. HANBURY: Je parle de la loi, et non pas des régisseurs.

L'hon. M. FULLERTON: Je tiens à dire que le profane, celui qui n'est pas dans l'administration des chemins de fer, ne se rend pas compte des énormes difficultés qu'il y a d'organiser la mise en commun des trains ou d'inaugurer toute autre mesure d'économie sur un chemin de fer. Il y a tant de choses compliquées à examiner et à discuter. Prenez, par exemple, les lignes que nous utilisons en commun avec le C.P.R. Nos hauts fonctionnaires ont travaillé durant près d'un an pour conclure un arrangement à ce sujet. C'est une convention très compliquée. Vous devriez la lire. C'est un document de quarante-cinq pages.

M. HANBURY: Je suis un profane.

L'hon. M. FULLERTON: Je suis aussi un profane. Je n'y comprends pas grand'chose. C'est très compliqué et très difficile. Nos comités ne cessent de travailler pour essayer de mettre ces choses au point. Dans ce cas-ci, l'arrangement a été pour ainsi dire conclu et les choses peuvent marcher désormais.

M. FRASER: Quels arrangements pour la mise en commun des trains avaient été conclus avant 1934?

L'hon. M. FULLERTON: Il y a l'arrangement pour la mise en commun entre Québec et Montréal, puis l'autre arrangement pour la mise en commun a été étendu.

M. HUNGERFORD: Le service en commun entre Montréal et Toronto a été étendu.

L'hon. M. MANION: Est-ce que la mise en commun entre Montréal et Toronto, ainsi qu'entre Ottawa et Toronto, n'a pas été conclue en principe avant l'entrée en vigueur de cette loi?

M. HUNGERFORD: Oui, en partie; nous l'avons développée.

L'hon. M. MANION: En d'autres termes, la mise en commun aurait pu se faire sans cette loi.

L'hon. M. FULLERTON: Notre propre loi ne nous empêche aucunement de pratiquer la mise en commun de nos trains. La loi de la Commission du commerce entre Etats prescrit la nécessité de cette permission.

M. FRASER: Je veux en arriver à dire que nous n'avons guère avancé de ce côté l'an dernier.

L'hon. M. FULLERTON: Pas beaucoup sous le rapport de l'économie.

L'hon. M. EULER: Je crois que vous avez déclaré que la mise en commun des trains entre Toronto et Ottawa, ainsi qu'entre Toronto et Montréal, a occasionné une économie d'environ un million.

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

L'hon. M. EULER: Combien a-t-on économisé par suite des autres arrangements de mise en commun conclus l'an dernier.

L'hon. M. FULLERTON: M. Fairweather pourrait peut-être répondre mieux que moi à cette question.

M. FAIRWEATHER: L'économie supplémentaire est d'environ \$400,000 par année.

L'hon. M. MANION: Pour chaque réseau ou pour les deux?

M. FAIRWEATHER: C'est là l'économie réalisé pour les deux.

M. GRAY: L'économie réalisée l'an dernier s'applique-t-elle aussi au travail dans la même proportion?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. HANBURY: En d'autres termes, quelle est la proportion de la diminution du travail?

M. FAIRWEATHER: J'imagine que la proportion de la diminution du coût du travail doit être d'environ 50 p. 100.

L'hon. M. MANION: Des économies.

M. FAIRWEATHER: Des économies, plutôt.

M. HANBURY: Pourriez-vous nous donner une estimation quelconque du nombre de projets concernant les arrangements de mise en commun que les deux chemins de fer ont à l'étude, à l'heure actuelle?

L'hon. M. FULLERTON: M. Fairweather, qui est en charge de ce travail, est probablement mieux en état d'analyser la situation d'une façon plus intelligente que je ne saurais le faire moi-même. Je me tiens au courant d'une façon générale, mais monsieur Fairweather est au fait des détails.

M. HANBURY: Loin de moi le désir de rendre publics des renseignements que vous ne tenez pas à dévoiler; je serais satisfait si vous pouviez nous fournir quelques renseignements sous forme d'un exposé général de la situation.

M. FAIRWEATHER: Vous voulez dire sur les projets de coopération?

M. HANBURY: Les projets que vous avez dans l'idée ou les plans que vous êtes en train d'élaborer présentement.

M. FAIRWEATHER: Nous avons plusieurs centaines de projets de cette nature et ils sont à différentes étapes quant à l'étude et à la mise à exécution. Ils varient de toute façon depuis l'extension des arrangements relatifs à la mise en commun des trains jusqu'à l'unification des rotondes et des installations de tête de ligne, des hangars à marchandises et autres choses de même nature. A l'heure actuelle, je le suppose, nous avons trente à quarante sous-comités qui préparent des rapports sur différents projets spécifiques et ils sont disséminés par tout le pays. Il n'y a que les projets, cela va sans dire, susceptibles de permettre la réalisation immédiate d'économies appréciables, comme par exemple les arrangements relatifs à la mise en commun des trains, qui sont à l'étude. Ils diffèrent grandement de nombre d'autres projets qui exigent le débours des deniers publics afin d'effectuer des économies appréciables. Les plans de cette dernière catégorie demandent à être étudiés avec bien plus de soin; de fait, si vous faites une erreur en ce qui regarde un arrangement relatif à la mise en commun des trains, il y a toujours lieu de la réparer; mais, si vous faites une bêtise en ce qui regarde certains autres projets qui comporte le débours des deniers publics, ou quelque chose de cette nature, vous n'avez aucune chance de la réparer; vous ne pourrez jamais faire oublier que vous avez effectué une opération inefficace.

L'hon. M. EULER: Pouvez-vous nous dire si oui ou non les administrateurs des deux réseaux de chemins de fer se montrent véritablement disposés à coopérer les uns avec les autres?

M. FAIRWEATHER: Je puis parler uniquement au nom du comité mixte de Coopération où je suis président de la section du National-Canadien et voici de quelle manière je réponds à cette question; ma réponse est la même que celle que j'ai faite lorsque j'ai rendu témoignage devant le comité du sénat; l'on m'a

posé la même question et voici ma réponse: Nous siégeons et nous donnons une solution aux aspects techniques des problèmes qui se posent. A notre titre d'ingénieurs et d'exploitants de chemins de fer, nous sommes en mesure de siéger autour de la table du Comité et de discuter les questions qui nous sont soumises en se plaçant à ce point de vue; mais c'est une toute autre affaire lorsqu'il s'agit des mesures à prendre pour aplanir les complications qui surgissent entre les compagnies et naturellement ce sont là des choses qui sortent de mon domaine. Ai-je répondu à votre question?

L'hon. M. EULER: En règle générale, est-il évident que l'esprit de coopération existe entre les deux Compagnies?

M. FAIRWEATHER: Je le répète. Je ne puis répondre autrement à cette question.

M. HANBURY: En d'autres termes, vous n'en êtes pas très sûr.

M. FAIRWEATHER: Bien, il va de soi et c'est tout naturel que chaque compagnie envisage à sa manière certains problèmes. Or, c'est une affaire de donner une solution à l'aspect technique d'un problème et elle est tout autre lorsqu'il s'agit de régler et d'ajuster les problèmes qui surgissent du fait de méthodes d'administration différentes. Pour ce qui est de certaines choses, nous n'avons pas à faire face à de sérieuses difficultés; prenons par exemple une question comme celle de l'exploitation des lignes en double; la plupart du temps les administrateurs des chemins de fer se réunissent et décident quelle est celle dont on doit continuer l'exploitation tandis que l'on demandera à la Commission des chemins de fer la permission de discontinuer le service sur l'autre. Nous avons nos ennuis dès qu'il s'agit de régler des questions de cette nature.

L'hon. M. EULER: Combien de milles de lignes parallèles a-t-on éliminés?

M. FAIRWEATHER: En réalité, je crois qu'il n'y en a pas eu.

M. GRAY: En d'autres termes, vous n'avez pas encore obtenu l'assentiment de la Commission du chemins de fer a ce sujet.

M. FAIRWEATHER: Non: mais nous avons fait rapport au sujet de 538 milles, je crois—environ 600 milles en chiffres ronds; cependant, nous avons mis à l'étude le projet de discontinuer l'exploitation de plusieurs centaines d'autres milles de voie ferrée.

M. HANBURY: Monsieur Fairweather, pouvez-vous nous donner le chiffre approximatif des économies qui pourront être réalisées lorsque les projets que vous avez à l'étude seront mis à exécution?

M. FAIRWEATHER: Je ne saurais vous donner qu'une estimation.

M. HANBURY: Donnez-nous un chiffre approximatif.

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas que ce chiffre serait de nature à nous renseigner beaucoup, car, tout dépend—en grande partie—des conditions du trafic.

L'hon. M. MANION: Ainsi que du fonctionnement des projets.

M. FAIRWEATHER: Et du fonctionnement des projets et d'autres choses de cette nature. A titre d'exemple, prenons les arrangements relatifs à la mise en commun des trains de voyageurs. Dans les circonstances actuelles, par exemple, il y a lieu de réaliser de ce chef des économies d'un million de dollars par année; mais, si le volume du trafic-voyageurs augmentait de 50 p. 100, il va de soi que ces économies disparaîtraient—étant donné les frais qu'occasionnerait le redoublement du service.

M. HANBURY: Et dans ce cas, vous reviendriez au point de départ?

M. FAIRWEATHER: Exactement. Cependant, du moment que le volume du trafic augmenterait d'un autre 50 p. 100, il y aurait lieu d'effectuer encore les mêmes économies—il s'agit d'une sorte de casse-tête chinois.

M. GRAY: Et la même situation se produirait peut-être si vous vous adressiez à la Commission des chemins de fer touchant la discontinuation du service sur nos 538 milles de voies ferrées qui font double emploi.

M. FAIRWEATHER: Ici encore, tout dépend, jusqu'à un certain point, du volume du trafic. A tout événement, au niveau ou sont présentement les salaires et les prix des matériaux ainsi que l'état du marché pour la disposition des matériaux de retour et autres choses de cette nature, cela représenterait peut-être un peu plus qu'un demi million de dollars par année. Mais, voyez-vous, il faut tenir compte de ceci: Le matériel que nous récupérons de ces lignes, à l'heure actuelle, n'a que très peu de valeur; les frais de récupération absorbent pour ainsi dire le prix de vente.

M. HANBURY: Avez-vous étudié d'une façon générale la question de savoir jusqu'à quel point les deux chemins de fer peuvent coopérer?

M. FAIRWEATHER: Bien, voulez-vous dire en termes généraux?

M. HANBURY: Je veux dire entre les deux chemins de fer; quel degré de coopération y a-t-il lieu d'espérer à la longue?

M. FAIRWEATHER: Nous n'avons pas étudié la question d'une façon générale.

M. HANBURY: Voici où je veux en venir: je le répète, j'envisage cette coopération comme une fusion et, cela va de soi, nous avons eu passablement de discussion quant à la question de savoir quelle somme l'on pourrait économiser par suite de la fusion des deux réseaux—on a même parlé d'une somme de 75 millions. Or, l'on m'assure—il peut se faire que mes renseignements soient erronés et voilà pourquoi je pose la question,—que si vous étiez en mesure d'effectuer dans les divers services les économies qui s'imposent par tout le Canada, la somme totale qu'épargneraient ainsi les deux réseaux ne s'élèverait pas à plus de 10 millions en sus des économies que vous réalisez à l'heure actuelle.

M. FAIRWEATHER: Bien, si vous voulez connaître ma propre opinion sur cette question...

M. HANBURY: Voilà pourquoi je vous demande si l'on a étudié la question d'une façon générale.

M. FAIRWEATHER: Je réponds par la négative et, personnellement, je n'ai pas d'objection à répondre à votre question. Etant donné le volume du trafic actuellement, quiconque est d'avis qu'il y a possibilité d'économiser des dizaines de millions sans désorganiser totalement le service, commet une grave erreur. La chose est infaisable.

L'hon. M. EULER: Parlez-vous de coopération ou de fusion?

M. FAIRWEATHER: Cela m'importe peu qu'il s'agisse de l'une ou l'autre.

L'hon. M. EULER: Il y a une différence marquée.

M. HANBURY: Oh! laissez-le donc parler.

M. FAIRWEATHER: Je fais cette assertion et cela m'importe fort peu que vous envisagiez le problème sous l'angle de la fusion ou de la coopération.

M. HANBURY: Je suis absolument de votre avis.

M. FAIRWEATHER: Quiconque croit, à l'heure actuelle, étant donné le volume du trafic et le niveau des salaires que nous pouvons réaliser des économies représentant des dizaines de millions de dollars, fait erreur—c'est infaisable, à moins de vouloir ruiner la valeur des services existants.

L'hon. M. EULER: Après mûre réflexion, affirmez-vous qu'il est impossible de réaliser des économies plus considérables sous le régime de la fusion que sous le régime de la coopération qui est en vigueur depuis une couple d'années?

M. FAIRWEATHER: Voilà qui soulève une question d'une très large portée.

L'hon. M. EULER: Il est assez difficile de répondre à cette question. Je désire savoir si vous faites pareille assertion.

M. FAIRWEATHER: J'ai affirmé, monsieur, qu'il est absolument impossible de réaliser des économies se chiffrant à des dizaines de millions de dollars, dans les circonstances actuelles. C'est pure sottise.

L'hon. M. EULER: Je vous pose une autre question: soutenez-vous qu'il n'y a pas moyen de réaliser des économies plus considérables sous le régime de la fusion que sous le régime de la coopération?

M. FAIRWEATHER: Je le répète, monsieur (répondant personnellement à cette question), j'estime, qu'échelonnée sur une période de plusieurs années, la somme des économies à réaliser sous le régime de la coopération sera aussi considérable, sinon plus, que sous le régime de la fusion.

L'hon. M. EULER: C'est absurde, à mon avis; absolument absurde.

M. FAIRWEATHER: Voilà mon opinion.

L'hon. M. MANION: Vous êtes bien convaincu, monsieur Fairweather, que même sous le régime de la fusion,—ou disons l'unification, si vous le préférez,—enfin sous l'un ou l'autre de ces deux systèmes, il serait absolument impossible d'effectuer des économies se chiffrant à des dizaines de millions de dollars?

M. FAIRWEATHER: Vous ne sauriez le faire, monsieur, étant donné le volume du trafic, à l'heure actuelle.

L'hon. M. MANION: J'admets cela d'emblée.

L'hon. M. EULER: L'année dernière, vous avez reculé après vous être prononcé sur une autre question; vous avez promptement changé votre fusil d'épaule sur l'intervention du ministre ou du moins après qu'il vous eût suggéré quelque chose; vous avez reculé séance tenante.

L'hon. M. MANION: Je ne me souviens pas de cela; vous me flattez, Bill.

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

M. FAIRWEATHER: Puis-je demander que cette partie de ma déposition soit retranchée du compte rendu? J'aimerais à fournir des explications à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: M. Fairweather désire fournir des explications, mais il demande qu'elles ne soient pas insérées dans le compte rendu des délibérations.

M. GRAY: Nous avons eu une journée assez bien employée. Je propose que le Comité lève la séance et fasse rapport sur l'état de la question.

Le PRÉSIDENT: Avant de nous séparer, messieurs, je ferai observer que nous sommes à terminer l'examen du chapitre intitulé: Recettes; il reste encore les autres montants inscrits aux pages 16, 17, 18 et ainsi de suite. Nous pouvons dire que nous avons presque terminé l'examen du chapitre des recettes d'exploitation; nous sommes pour ainsi dire prêts à aborder l'étude du budget.

DES MEMBRES: Très bien; très bien.

Le PRÉSIDENT: A quelle heure siégerons-nous demain?

M. HANBURY: Nous avons un caucus dans l'avant-midi.

M. GRAY: Fixez l'heure de la réunion à 3 heures.

L'hon. M. MANION: Si vous le voulez bien, disons 3 heures 45; cela nous donnera plus de temps pour être en Chambre lorsque les questions seront appelées.

Le Comité s'ajourne à 5 heures 50 de l'après-midi pour se réunir à 3 heures 45, p.m., mercredi le 10 avril 1935.

SESSION DE 1935

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'État

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 3

MERCREDI 10 AVRIL, 1935

TÉMOINS

- L'hon. C. P. Fullerton, président du Bureau des régisseurs des Chemins de fer nationaux.
- M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux.
- M. J. E. Labelle, régisseur des Chemins de fer nationaux.
- M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer nationaux.
- M. S. W. Fairweather, directeur des service des études économiques des Chemins de fer nationaux.

RAPPORT À LA CHAMBRE

TROISIÈME RAPPORT

MERCREDI, le 10 avril 1935.

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

TROISIÈME RAPPORT

ainsi conçu: Conformément à un ordre de la Chambre en date du 3 avril, votre comité a examiné les articles n^{os} 293, 294, 295, 296 et 297 des crédits (Paquebots du National-Canadien et la loi des tarifs de transport dans les provinces Maritimes) pour l'année financière de 1935-1936.

Votre Comité accepte lesdits crédits et les recommande à la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

G. R. GEARY.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE N° 231,

MERCREDI le 10 avril 1935.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat se réunit à 3 h. 45 de l'après-midi, sous la présidence de M. Geary.

Membres présents: MM. Beaubier, Euler, Fiset, Fraser (Caribou), Gray, Gobeil, Hanbury, Heaps, Speakman, MacMillan (Saskatoon), Manion, Stewart (Lethbridge), Tummon.

Sont aussi présents: L'hon. C. P. Fullerton, président du Bureau des régisseurs des chemins de fer nationaux; M. J. E. Labelle, régisseur des chemins de fer nationaux; M. S. J. Hungerford, président des chemins de fer nationaux; M. V. I. Smart, sous-ministre du ministère des Chemins de fer et Canaux; M. S. W. Fairweather, directeur du service des études économiques des Chemins de fer nationaux; M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer nationaux; M. B. J. Roberts, contrôleur du service des garanties de l'Etat, au ministère des Finances, et M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., experts comptables.

Le comité étudie de nouveau le rapport annuel du réseau des Chemins de fer nationaux, les officiers des chemins de fer sont interrogés à cet effet.

Sur le crédit "Matériel ajouté et améliorations sauf les retraits" dudit Rapport MM. C. R. McIntosh et P. G. Davies, députés de Battlefort-Nord et d'Athabaska, respectivement, sont autorisés de témoigner devant le Comité et déclarent qu'ils favorisent la construction ou l'achèvement de certains embranchements.

A la suite de l'étude du Rapport annuel, l'hon. M. Euler fait allusion à la déclaration de l'hon. ministre des Chemins de fer et Canaux, publiée dans les procès-verbaux d'hier relativement au plan de réorganisation du capital proposé par Geo. A. Touche & Co.; et propose la résolution suivante, appuyé par M. Gray, à savoir:

Que le rapport de Touche & Company soit renvoyé au Bureau des régisseurs des Chemins de fer nationaux pour étude et rapport avec mention spéciale du plan de Touche & Company pour la réorganisation du capital des Chemins de fer nationaux.

M. Euler propose, et on convient que M. Matthews de Geo. A. Touche & Company soit requis d'exprimer son opinion à cet effet à la prochaine séance du Comité, la motion est alors réservée pour plus ample examen;

Le Comité s'ajourne au jeudi le 11 avril, à 3 h. 45 de l'après-midi.

Secrétaire du comité,
R. ARSENAULT

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 268.

Le 10 avril 1935.

Le comité spécial permanent des chemins de fer et de la marine marchande de l'Etat se réunit à trois heures quarante-cinq, sous la présidence du colonel G. R. Geary.

Le PRÉSIDENT: Nous étions rendus à la page 17 du rapport. Nous avons fini d'examiner les recettes d'exploitation et nous abordions l'entretien des voies et des bâtiments. A-t-on des questions à poser à ce sujet?

L'hon. M. EULER: Quelle est la page?

Le PRÉSIDENT: La page 17 du rapport régulier.

L'hon. M. FULLERTON: La page 6 du rapport analysant les opérations de 1934.

Le PRÉSIDENT: Il y a une analyse à la page 6.

M. HEAPS: Avant d'aborder l'analyse de la page 7, je voudrais demander un renseignement. Dès le premier jour j'avais posé une question au sujet de la dette à laquelle on devait répondre. Je n'étais pas ici hier après-midi, parce que je n'avais pas été prévenu à temps. A-t-on répondu à cette question?

L'hon. M. FULLERTON: De quoi s'agit-il?

M. HEAPS: C'est au sujet de la dette et du chevauchement. M. Roberts devait déposer un état.

L'hon. M. FULLERTON: Nous ne l'avons pas reçu.

Le PRÉSIDENT: M. Roberts n'est pas encore arrivé. Je ne veux pas presser le comité, mais je crois que plus vite nous renverrons les fonctionnaires à leur poste mieux cela vaudra.

M. GRAY: Est-ce que ceci se rapporte aux dépenses d'exploitation?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de l'entretien des voies et des bâtiments.

M. GRAY: Au chapitre des dépenses d'exploitation.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GRAY: Alors j'aurai une question à poser au président du conseil de régie. Je remarque à la page 6 de l'analyse des opérations que l'on n'a pas acheté de nouveau matériel en 1934. Monsieur le président, certaines nouvelles ont paru dans les journaux, et M. Sanderson qui, plusieurs fois à la Chambre des communes, s'était adressé au ministre des Chemins de fer, notamment le 21 janvier pour la première fois, m'a prié de demander de nouveau des renseignements à propos du matériel nouveau. Certains journaux ont laissé entendre que l'on devrait dépenser de grosses sommes en nouveau matériel et que les commandes seraient données à des entreprises privées, ce qui ferait du tort aux ateliers du réseau national. A l'époque, le ministre n'a pas pu nous répondre.

L'hon. M. MANION: J'ai répondu que la chose nous avait été soumise et que la compagnie de chemin de fer et nous-mêmes étions encore en train de l'étudier; la situation est encore la même aujourd'hui.

M. GRAY: Est-il question de dépenser quoi que ce soit?

L'hon. M. MANION: Bien des choses ont été suggérées, surtout par les fabricants canadiens de matériel de chemin de fer, mais aucune décision n'a été prise.

M. GRAY: Y a-t-il quelque chose dans le budget à cet effet?

L'hon. M. MANION: Non, du moins je ne le pense pas.

L'hon. M. FULLERTON: Il n'y a rien dans le budget, sauf pour des améliorations.

M. HEAPS: Puis-je savoir de la direction du National-Canadien si elle manque de matériel ou si elle en a trop?

L'hon. M. FULLERTON: M. Hungerford est en mesure de le dire.

M. HUNGERFORD: Quelle est la question?

M. HEAPS: Il est question d'acheter du nouveau matériel de certaines fabriques de matériel de chemins de fer. Je voudrais savoir si les chemins de fer nationaux canadiens manquent effectivement de matériel pour l'exploitation du réseau?

M. HUNGERFORD: Nous en avons suffisamment pour les besoins du trafic.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Heaps, cela entre dans le chapitre suivant.

M. HEAPS: Je le demande par suite de la question posée par M. Gray. Je n'ai pas entendu la réponse.

M. HUNGERFORD: Je dis que nous avons assez de matériel en bon état pour les besoins du trafic.

M. HEAPS: Vous en avez assez?

M. HUNGERFORD: Nous en avons réparé suffisamment.

M. HEAPS: Vous avez assez de matériel?

M. HUNGERFORD: Quant je dis que nous en avons assez, cela dépend. Il y a des périodes de presse durant lesquelles nous manquons de certain matériel pour peu de temps.

M. HANBURY: Voulez-vous répéter ce que vous venez de dire.

M. HEAPS: Veuillez parler un peu plus haut.

M. HUNGERFORD: Je dis que, en général, nous avons amplement de matériel, un excédent de matériel, mais, par contre, il y a des périodes de grande activité c'est à ce moment-là que tous les chemins de fer sont susceptibles de manquer, pendant peu de temps, de tel ou tel matériel.

M. HANBURY: Comment parez-vous à cette insuffisance?

M. HUNGERFORD: Nous empruntons à ceux qui en ont de trop. Tous les chemins de fer se prêtent du matériel entre eux.

M. TUMMON: Tous les chemins ont cette habitude?

M. HUNGERFORD: Oui, monsieur.

M. HANBURY: De cette façon, vous n'avez jamais de difficulté à suffire à la demande quand elle est à son maximum?

M. HUNGERFORD: Cela ne nous est pas arrivé depuis bien des années.

L'hon. M. EULER: Il y a, à la page 17, au chapitre de l'entretien des voies et des bâtiments, une très petite somme de \$46,601.76, qui est supposée ne porter que sur les lignes des Etats-Unis. Il y a, à la page suivante, une moins-value semblable de \$1,354,646.18 pour les frais d'entretien de matériel, qui ne vise que les lignes des Etats-Unis. Je suppose que c'est une règle que vous avez à suivre aux Etats-Unis. Voici où je veux en venir: Quelle méthode employez-vous pour contrebalancer la moins-value des lignes canadiennes? Est-ce en remplaçant ce qui est déprécié, en le remplaçant intégralement, sinon où figure la moins-value? Je remarque aussi ceci dans la feuille d'analyse de la page 6, à propos de ce que vient de dire M. Hanbury: "Il n'a pas été acheté de nouveau

matériel en 1934; la différence dans le nombre des wagons provient des retraits et des nouvelles affectations. Le nombre des wagons de marchandises a diminué de 10,081 par suite du retrait de 6,540 wagons et du transfert de 3,541 autres au service des travaux". Or vous avez retiré effectivement de la circulation 6,540 wagons de marchandises. A quel débit est-ce inscrit? Y a-t-il un compte de dépréciation?

L'hon. M. FULLERTON: C'est inscrit au débit des frais d'exploitation.

L'hon. M. MANION: A quelle page?

Le PRÉSIDENT: M. Euler lit ce qui se trouve à la page 6.

L'hon. M. EULER: C'est une explication de l'autre poste.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions en ce moment les comptes qui figurent à la page 17.

L'hon. M. EULER: Comment tient-on compte de la dépréciation pour les lignes canadiennes dans les livres de la compagnie? Je constate qu'aux Etats-Unis vous faites une certaine déduction pour la dépréciation mais comment vous arrangez-vous pour les lignes canadiennes?

L'hon. M. FULLERTON: Elle est imputée aux frais d'exploitation.

L'hon. M. EULER: Vous n'avez aucun compte de dépréciation au Canada?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

L'hon. M. EULER: Comment contrebalancez-vous, par exemple, le retrait de ces wagons? C'est certainement une réduction de votre actif.

L'hon. M. FULLERTON: C'est porté au crédit du compte de placements et imputé aux frais d'exploitation.

L'hon. M. EULER: Où cela figure-t-il dans les frais d'exploitation?

L'hon. M. FAIRWEATHER: Sous la rubrique: Frais d'entretien du matériel à la page 18.

L'hon. M. EULER: Pensez-vous que ce soit suffisant pour votre dépréciation?

L'hon. M. FULLERTON: Monsieur Hungerford, vous êtes mieux placé que n'importe qui pour répondre à cette question. Ces retraits sont-ils suffisants pour la dépréciation?

M. HUNGERFORD: Ils couvrent, pour une certaine période, les wagons ou les unités de matériel mis au rancart pour cause d'usure. Nous avons de plus une grosse quantité de matériel qui n'est pas usé mais qui est devenu démodé.

L'hon. M. EULER: C'est un autre poste.

M. HUNGERFORD: C'est un poste complètement différent. Quant aux retraits des unités usées, ils sont imputés aux frais d'exploitation.

L'hon. M. EULER: La question que j'ai posée est assez claire et je l'ai déjà posée, il me semble l'année dernière; je veux savoir si les montants imputés aux frais d'exploitation sont suffisants pour la dépréciation qui ne peut manquer de se produire dans le réseau.

M. HUNGERFORD: Vous devez faire une distinction entre le matériel usé à force de circuler et celui qui est devenu démodé.

L'hon. M. EULER: Je le sais parfaitement.

M. HUNGERFORD: Pour le matériel usé, c'est bien suffisant. Il y a aux Etats-Unis un compte de dépréciation pour le matériel, mais, avec ce qui se passe depuis quelques années, on s'est rendu compte que les réserves de dépréciation étaient insuffisantes pour faire face aux besoins de sorte que la commission de commerce entre Etats a permis le retrait de grandes quantités de matériel démodé en l'imputant au compte des profits et pertes.

L'hon. M. EULER: Je le sais, mais la dépréciation et la vétusté de ce matériel doivent avoir quelque répercussion sur votre compte de profits et pertes

et je remarque que vous recommandez, dans votre rapport, de biffer des comptes de 1934 une somme de \$23,000,000 pour du matériel démodé.

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. EULER: Si ce montant tout entier est imputé à 1934, il me semble pas mal élevé pour une seule année.

L'hon. M. FULLERTON: Nous nous proposons de suivre les règlements de la commission de commerce entre Etats et de l'imputer au compte des profits et pertes.

L'hon. M. EULER: Ce que j'allais dire est que si vous imputez aux opérations de l'année dernière ce montant de \$23,000,000 pour du matériel démodé, vous allez certainement avoir une perte bien plus forte que celle qui figure dans votre rapport.

L'hon. M. MANION: Un plus gros déficit.

L'hon. M. EULER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous ne comptez rien pour la vétusté, simplement pour les retraits, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Nous tenons compte des retraits.

Le PRÉSIDENT: Pas du matériel démodé parce que c'est une imputation essentielle qui entre dans le compte de dépréciation.

L'hon. M. EULER: Oh! non, ce sont deux choses à part.

Le PRÉSIDENT: Comment tenez-vous compte dans votre bilan consolidé du matériel que vous mettez au rancart; le portez-vous au crédit de votre compte de placements?

M. FAIRWEATHER: Oui, c'est déduit des placements.

Le PRÉSIDENT: Comment figure-t-il à la page du crédit dans le grand livre?

M. FAIRWEATHER: D'après notre méthode, il est porté au compte du déficit.

L'hon. M. EULER: Je vois à la page 11 du rapport des vérificateurs que ce n'est pas ce qui s'est fait cette année:—

Pour la façon de tenir compte du matériel démodé, les recommandations que nous avons faites dans la lettre du 18 février 1935, mentionnée ci-dessus, peuvent se résumer ainsi qu'il suit:

(a) Qu'une somme de \$23,238,857 soit imputée au compte des profits et pertes afin de servir de réserve pour le matériel démodé.

On ne l'a pas fait, n'est-ce pas?

M. LABELLE: Non, pas encore. Vous en trouverez l'explication à la page 9 du rapport. Nous en avons parlé dans le rapport annuel.

M. GRAY: L'expression "matériel désuet" qui figure à la page 9 du rapport des régisseurs exige de plus amples explications, il me semble, et j'allais demander qu'on nous les donne maintenant. Voici, par exemple, comment se lit la première ligne:

L'opportunité d'autoriser des retraits exceptionnels de matériel roulant a été étudiée par les régisseurs.

Puis un peu plus bas:

Le président recommande la démolition d'une forte quantité de matériel roulant qui ne sera jamais remis en service ou accepté en échange par les réseaux étrangers.

Il y est question de "programme spécial" qui semble confirmer ce que vient de dire l'hon. député de Waterloo. Le président pourrait-il nous donner quelques explications à ce sujet?

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, nous avons un certain nombre d'exemplaires du rapport que j'ai fait aux régisseurs sur cette question et je crois qu'il y en a suffisamment pour tous les membres du comité. Vu que cette question est pas mal compliquée, il vaudrait peut-être mieux distribuer ces exemplaires de façon que les membres du comité puissent en prendre connaissance.

M. GRAY: Et remettre à plus tard la discussion de cette question.

Le PRÉSIDENT: Veuillez nous les donner, monsieur Hungerford.

L'hon. M. EULER: Je suppose que ce rapport dit en substance: les régisseurs déclarent que la dépréciation est portée au compte d'exploitation mais qu'on n'a pas tenu compte du matériel démodé. Est-ce exact?

L'hon. M. FULLERTON: C'est bien cela. Du matériel démodé n'est plus de l'actif. Notre devoir est d'attirer l'attention du comité sur ce point. Les régisseurs nous ont recommandé de le retirer des comptes de 1934. Mais les régisseurs n'étaient pas tous du même avis à ce sujet. Toutefois, nous l'avons mentionné dans notre rapport. Il est vrai que l'actif ne s'y trouve pas; il n'existe aucun doute là-dessus.

L'hon. M. EULER: Il y a diminution de capital dans ce cas.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, il y a diminution de capital.

M. HANBURY: Peut-être M. Fairweather ou l'un des hauts fonctionnaires pourra nous dire ce que fait le Pacifique-Canadien à ce sujet.

M. FAIRWEATHER: Le Pacifique-Canadien, je sais, suit la même procédure que la nôtre en ce qui concerne les mises au rancart, car elle est prescrite, de fait, par le Bureau fédéral de statistique et la tenue de livres uniforme des chemins de fer canadiens. Ce qui est réellement porté au compte des mises au rancart chaque année apparaît dans le bilan, naturellement.

M. HANBURY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Puis, à la page 9 dont vous avez parlé, monsieur Euler, il me semble que toute la question est résumée dans les deux derniers paragraphes sous le titre de "matériel désuet."

Le Comité de régie étudie la question avec soin.

Le Chemin de fer national du Canada doit aussi prévoir des pertes de capital au cas où il serait autorisé à abandonner des lignes à faible rendement... Ces retraits extraordinaires de propriétés n'entraînent pas de déboursés immédiats (excepté le coût de récupération quand celui-ci n'excède pas le coût de démolition.) Ce sont des pertes de capital devant être considérées à part et indépendamment des charges d'exploitation...

Et vous étudiez toute la question.

M. GRAY: Je crois que l'on devrait nous fournir l'occasion de lire ceci.

M. HANBURY: Monsieur le président, en ce qui concerne l'entretien de l'emprise, on a dit qu'en conséquence des travaux différés les chemins de fer du Canada,—et nous nous intéressons plus particulièrement au réseau national,—devront dépenser durant les prochaines années une très grosse somme d'argent pour ramener l'emprise dans l'état dans lequel elle se trouvait, disons, avant la crise. On m'a soumis des chiffres à ce sujet et l'on a prétendu que le réseau national aurait besoin d'une somme de 50 ou 60 millions de dollars. Je voudrais que le président, s'il le peut, me donnât des renseignements à ce sujet.

L'hon. M. FULLERTON: Le président, naturellement, connaît mieux la question que moi.

M. HUNGERFORD: Je n'approuve aucunement cette déclaration. Nous avons maintenu le réseau dans un état proportionné aux exigences du trafic.

M. HANBURY: En d'autres termes, le peuple canadien ne sera pas tenu de fournir une grosse somme d'argent pour remédier à l'entretien différé?

M. HUNGERFORD: Je ne le crois pas; pas en ce qui concerne les voies, les ponts et les constructions.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur les frais d'entretien des voies et des constructions? Sinon, nous passerons aux frais d'entretien du matériel.

M. TUMMON: A quelle page sommes-nous?

Le PRÉSIDENT: A la page 18.

M. GRAY: Monsieur le président, je suppose que vous nous permettrez, quand nous aurons eu l'occasion de lire ce rapport déposé par M. Hungerford, de questionner de nouveau les régisseurs sur ce sujet. Le rapport couvre sept pages. Cela vous convient-il?

Le PRÉSIDENT: Nous ne nous y opposerons pas. Y a-t-il d'autres questions sur ce chapitre?

M. HANBURY: Au chapitre de l'entretien du matériel, monsieur le président, je désire demander aux hauts fonctionnaires quelles usines sont maintenues dans tout le Canada, et s'il est économique de maintenir ces usines; ou si, peut-être, quelques-unes de ces usines sont maintenues pour des raisons d'ordre politique ou local. Je crois important que le peuple canadien se demande si les chemins de fer sont administrés sur la base la plus efficace, sans considération des influences politiques ou locales, ou si ces influences se font sentir.

M. HUNGERFORD: Nous avons un certain nombre d'usines qui, vu l'exploitation en commun, ne se trouvent pas, à tous les points de vue, aux endroits les plus propices; mais leur déplacement coûterait plus cher que l'économie qui en résulterait. En ce moment, naturellement, nous avons plus d'usines que nous en avons besoin, mais si le trafic revenait à ce qu'il était il y a quelques années, nous aurions besoin pour ainsi dire de toutes les usines.

M. HANBURY: En d'autres termes, vous dites que si les conditions normales sont rétablies toutes les usines que vous avez en ce moment sont placées avantageusement au point de vue économique?

M. HUNGERFORD: Nous aurons besoin de toutes les usines. Quant à leur distribution, il est vrai que toutes ne sont pas placées dans un endroit idéal.

M. HANBURY: Iriez-vous plus loin et nommeriez-vous les usines qui ne sont pas avantageusement situées, au point de vue commercial?

L'hon. M. MANION: Puis-je dire ici qu'à mon avis, si on me permet cet aveu, et je n'ai d'autre but que d'épargner des ennuis futurs à quelqu'un—on ne devrait pas demander à M. Hungerford de répondre à cette question. Ainsi, supposons qu'il nomme une usine de ma ville. Immédiatement l'indignation y serait très grande. Toute ville qui serait nommée serait également indignée. Je suggère, avec tout le respect possible, de laisser cette question sans réponse.

M. GRAY: Très bien.

L'hon. M. MANION: M. Hungerford nous a fait une déclaration très claire et précise quand il a dit que les usines ne sont pas idéalement situées par suite de l'exploitation en commun des deux réseaux. D'un autre côté, il les croit avantageusement situées au point de vue général et elles donnent satisfaction au réseau. Je crois que cela suffit.

M. HANBURY: Eh bien, monsieur le président, quand nous considérons les déficits du réseau national, nous sommes en face d'une perte qui n'est pas indiquée et qui résulte de la situation non avantageuse de quelques usines. Le peuple canadien n'a pas étudié ce côté de la question et plusieurs autres aspects de l'exploitation du réseau national sont aussi oubliés. En d'autres termes, le National-Canadien maintient plusieurs services qu'un réseau privé ne maintiendrait probablement pas. Et si l'on ne nous donne pas de renseignements

quant aux services maintenus et que ne maintiendrait pas une compagnie privée, il n'est pas très juste de critiquer les pertes subies. C'est le point que je veux faire ressortir.

L'hon. M. MANION: Si c'est le désir du comité, je n'ai rien à ajouter.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous admettez que les cas spécifiques doivent être laissés de côté. . .

L'hon. M. MANION: C'est mon avis.

Le PRÉSIDENT: . . . afin d'étudier toute la situation avec justice.

L'hon. M. EULER: La même chose s'applique dans bien d'autres cas; par exemple, l'achat du charbon.

M. HEAPS: Oui.

L'hon. M. MANION: J'aimerais que vous discutiez l'achat du charbon.

L'hon. M. EULER: J'ai déjà soulevé la question. Je crois que nous achetons le charbon de la Nouvelle-Ecosse,—et je ne veux blesser personne de cette province,—ou les chemins de fer en achètent, à un prix beaucoup plus élevé qu'ailleurs; et on agit ainsi pour encourager le commerce canadien. Ce n'est pas précisément là le devoir du réseau national; et, dans un sens, ce n'est pas juste d'imputer cette dépense à l'exploitation publique du chemin de fer.

L'hon. M. MANION: A ce sujet, je dirai simplement que je vois, par exemple, —je ne discuterai pas la question du charbon de la Nouvelle-Ecosse,—en ce qui concerne le charbon de l'ouest, que le Pacifique-Canadien achète plus de charbon canadien que ne le fait le réseau national.

L'hon. M. EULER: Quelle en est la raison?

L'hon. M. MANION: Je vois qu'il en est ainsi d'après les chiffres que l'on me fournit. Je crois que les deux réseaux,—si je puis dire, avec tout le respect possible,—ont un devoir envers le pays qui leur accorde le trafic qu'ils obtiennent; ils doivent acheter des marchandises canadiennes, même si quelquefois il y a perte. C'est ce que nous faisons tous dans notre vie privée; et je crois qu'une compagnie comme le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien devrait en faire autant.

L'hon. M. EULER: Tout cela est bien dans une sphère raisonnable. A mon avis, cela semble juste dans une certaine limite.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, au sujet de l'entretien du matériel, y a-t-il d'autres questions? Sinon, nous allons passer outre. Nous avons, à cause de votre question, passé aux frais de transport. Y a-t-il d'autres questions concernant le charbon?

M. HEAPS: Puisque l'on a soulevé la question, peut-être pourrions-nous obtenir la différence entre le prix du charbon acheté et le prix que l'on aurait payé ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Vous avez les chiffres pour les locomotives, le combustible et le reste. La question est-elle trop compliquée?

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

L'hon. M. EULER: Je crois que les hauts fonctionnaires ont répondu l'an dernier. Je crois que M. Fairweather pourrait nous donner une réponse assez exacte, s'il le voulait.

M. FAIRWEATHER: Naturellement, c'est une chose qui varie d'un jour à l'autre, avec le trafic et avec les conditions du marché—qui change réellement avec les conditions du trafic, car à certains moments il nous faut transporter du charbon en sens contraire du trafic et, à d'autres, il nous est possible de le transporter dans le sens du trafic, ce qui donne lieu à une énorme différence dans le coût courant. Nous tenons compte de tout cela.

L'hon. M. EULER: Cela représente-t-il un million?

M. FAIRWEATHER: Quelquefois, la somme était plus considérable.

L'hon. M. EULER: Oui.

L'hon. M. MANION: Vous voulez dire l'excédent du coût du charbon canadien sur le charbon américain, si vous achetiez ce dernier.

M. FAIRWEATHER: Si vous aviez, disons, une base absolument sûre, vous trouveriez, je crois, qu'il existe des facteurs contraires, même si vous faisiez cela. Voyez-vous, c'est là le tableau naturel. Mais un chemin de fer joue un rôle si important dans l'existence réelle d'un pays et utilise une si grande quantité de produits naturels, que s'il changeait sa politique d'achat dans le sens indiqué, sur une base bien définie, on pourrait épargner un million sur les frais d'exploitation mais les résultats de cette politique de diriger ailleurs la faculté d'achat, auraient un effet sur les revenus du chemin de fer.

M. HEAPS: Voulez-vous expliquer pourquoi dans l'Ouest le Pacifique-Canadien emploie la houille de l'Ouest tandis que le National-Canadien n'en emploie pas autant?

M. FAIRWEATHER: Nous employons la houille canadienne de l'Ouest dans cette partie du pays.

M. HUNGERFORD: Dans la même proportion, à peu près, que le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. MANION: Je suis heureux que la question ait été soulevée, car d'après un état que m'a transmis le secrétaire de la Commission fédérale du combustible, le 29 janvier, le Pacifique-Canadien a employé deux fois plus de charbon dans l'Ouest canadien à l'est de Winnipeg que ne l'a fait le réseau national. Je mentionne ce fait simplement pour que nous ayons les deux côtés de la question. Je ne cherche pas chicane. J'ai ici des chiffres, et je vais les citer tels qu'ils m'ont été transmis par le secrétaire de la Commission fédérale du combustible, M. F. G. Neat. Je vais citer ceux de trois années. Il démontre que le National-Canadien a acheté,—il s'agit du charbon de l'Alberta.

L'hon. M. EULER: Non de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. MANION: Avant d'aller plus loin, je dois dire que je croyais que c'était là tout du charbon de l'Ouest, mais il s'agit du charbon de l'Alberta. Le réseau national aurait-il acheté plus de charbon de la Colombie-Britannique que ne l'aurait fait le Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Cela se peut, je l'ignore.

L'hon. M. MANION: Je croyais que c'était là le total, mais c'est pour l'Alberta.

Un MEMBRE: Que dites-vous du charbon de la Saskatchewan?

L'hon. M. MANION: Dans tous les cas, on va donner les chiffres. Je crois avoir raison de dire que le réseau national a acheté beaucoup plus de charbon canadien pour ses lignes de l'Est que ne l'a fait le Pacifique-Canadien. Je crois qu'il en est ainsi, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. MANION: Parce que nous avons beaucoup plus de lignes dans l'Est que le Pacifique-Canadien.

M. HUNGERFORD: Les deux réseaux emploient le charbon de l'Ouest au besoin. Dans certains territoires les deux réseaux emploient l'huile. A l'ouest de Winnipeg, les deux réseaux emploient du charbon, comme aussi, un peu, à l'est de cette ville.

M. HEAPS: Vous ne pourriez employer plus de charbon que vous ne le faites pour ce qui est des lignes de l'Ouest?

M. HUNGERFORD: On peut dire que non.

L'hon. M. MANION: On m'a dit, comme on a dit à M. Hanbury, que le National-Canadien étant un réseau de l'Etat il devrait employer une plus

grande proportion de charbon canadien. Toutefois, c'est là une autre question. Je vais vous citer les chiffres de la consommation de charbon de l'Alberta à l'est de Winnipeg; en 1932, la National-Canadien en a employé 83,000 tonnes et le Pacifique-Canadien, 104,000 tonnes; en 1933, le réseau national, 99,000 tonnes et le Pacifique-Canadien, 128,000 tonnes; en 1934, le National-Canadien, 85,000 tonnes et le Pacifique-Canadien, 150,000 tonnes. Je mentionne simplement ces chiffres afin que l'on sache que les deux réseaux, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, favorisent, comme ils doivent le faire, je crois, le produit canadien quant ils peuvent le faire économiquement.

M. HEAPS: Ces chiffres ne donnent qu'une idée du volume utilisé, mais évidemment, d'après la déclaration de M. Hungerford, les chemins de fer ne peuvent employer plus de charbon qu'ils n'en ont besoin. Il se peut très bien que le volume requis pour les lignes du Pacifique-Canada dans l'Ouest ait été beaucoup plus élevé que le volume requis pour le National-Canadien; il est aussi possible que ce dernier ait fait dans la Colombie-Britannique des achats considérables de charbon non inclus dans ces chiffres.

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Je crois que les affaires du National-Canadien dans l'Ouest sont plus considérables que celles du Pacifique-Canadien; n'en est-il pas ainsi?

M. FAIRWEATHER: Mes chiffres sur nos achats de charbon dans l'Ouest canadien, y compris l'île de Vancouver, pour les fins d'exploitation ordinaires, donnent un total de 895,000 tonnes.

L'hon. M. MANION: Pour quelle année, l'an dernier?

M. FAIRWEATHER: L'an dernier.

L'hon. M. MANION: A combien se sont élevés les achats du Pacifique-Canadien?

M. HEAPS: Quel est le chiffre que vous venez de citer?

L'hon. M. MANION: Charbon d'Alberta employé à l'est de Winnipeg, 895,000 tonnes.

M. HEAPS: Quel est le chiffre que M. Fairweather nous a donné?

M. FAIRWEATHER: 895,000 tonnes: total des achats effectués par nous dans l'Ouest du Canada l'an dernier.

L'hon. M. MANION: 895,000 tonnes en 1934, dites-vous?

M. FAIRWEATHER: Oui. Dans l'Est du Canada, nous avons acheté 1,529,000 tonnes.

L'hon. M. MANION: Cela comprend, bien entendu, les vapeurs sur la côte du Pacifique.

M. FAIRWEATHER: Cela comprend nos vapeurs.

L'hon. M. EULER: Je ne veux pas laisser croire que je m'oppose à l'achat de charbon canadien, mais à condition, bien entendu, que le prix n'en soit pas exagéré. Cependant, il ne me semble pas juste d'imputer aux chemins de fer, dans ce cas-ci, les frais résultant de la poursuite de fins d'ordre public, pas plus qu'il ne le serait de leur faire supporter la diminution de recettes provenant de la réduction des tarifs de transport de marchandises aux provinces maritimes. Parce qu'il s'agit d'une fin publique, l'Etat fédéral rembourse aux chemins de fer la différence de même qu'il assume, depuis trois ou quatre ans, l'intérêt des déficits.

M. HEAPS: Pour ses lignes de l'Est, le Pacifique-Canadien emploie-t-il du charbon du Canada ou des Etats-Unis?

Le PRÉSIDENT: C'est à lui, je crois, qu'il faudra le demander.

M. HEAPS: On nous a dit que le Pacifique-Canadien employait plus de charbon dans l'Ouest que les Chemins de fer nationaux, et j'ai cru que vous pourriez nous donner des précisions là-dessus.

L'hon. M. MANION: J'ai exprimé l'avis que les Chemins de fer nationaux achetaient plus de charbon canadien dans l'Est que le Pacifique-Canadien, et je crois que c'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Voici une question qui se range sous la rubrique de frais de transport et qui a été portée à mon attention par une lettre. Je n'ai pas la lettre par devers moi, mais elle dit en substance que certains anciens combattants se plaignent d'injustices commises à leur égard, en ce qu'ils auraient perdu leur tour dans l'assignation du travail et que l'accord de Montréal aurait été interprété à leur détriment. En savez-vous quelque chose, Monsieur Hungerford? Je crois que cette lettre vient de Winnipeg.

M. HUNGERFORD: Cette question ne nous a jamais valu que des ennuis, et je crois bien qu'il en sera toujours ainsi. Cela résulte de la fusion des compagnies et des tentatives des associations d'employés en vue d'effectuer un rajustement.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit plus particulièrement d'anciens combattants qui, de retour de la guerre, se sont trouvés dépossédés d'un parcours ou de tout emploi et de ceux qui, revenus plus tard, ont trouvé leurs places prises.

M. HUNGERFORD: Ces employés ont conservé leur ancienneté; leur absence ne devrait pas la compromettre.

Le PRÉSIDENT: J'estime que non.

M. HUNGERFORD: Ils n'ont perdu aucun droit d'ancienneté.

M. LABELLE: Ils n'ont perdu aucun droit d'ancienneté du fait de leur service militaire. Certains d'entre eux ont perdu leur ancienneté parce qu'ils avaient quitté le Canada pour prendre de l'emploi outre-mer dans des entreprises industrielles. La question a fait l'objet d'une circulaire émise en 1931.

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas qu'aucun employé ait perdu quoi que ce soit du fait de sa participation à la guerre.

Le PRÉSIDENT: On a prétendu que leur service s'en était trouvé interrompu.

M. HUNGERFORD: Il n'en est pas ainsi.

Le PRÉSIDENT: Je vais tâcher de retrouver la lettre, afin de voir exactement ce qu'elle dit.

M. HANBURY: Je vois, à la page 19, une somme considérable pour accidents à des personnes. J'en désirerais une explication.

Le PRÉSIDENT: Trois quarts de millions de dollars; le dernier article du compte.

L'hon. M. FULLERTON: S'agit-il du poste de \$747,000?

M. HANBURY: Oui.

M. FAIRWEATHER: C'est au chapitre des frais de transport.

M. HANBURY: Oui. C'est la dernière ligne de la page 19.

M. FAIRWEATHER: Il s'agit d'employés blessés ou tués au service de la compagnie, d'accidents dans les gares, les trains, et ainsi de suite. L'an dernier, 29 employés ont été tués et 42 rendus totalement ou partiellement invalides contre 19 tués et 30 blessés en 1933. Malheureusement, ces accidents sont l'accompagnement inévitable de toute exploitation industrielle.

Le PRÉSIDENT: Comment calcule-t-on les indemnités?

M. GRAY: Avez-vous évalué le coût au chemin de fer du tamponnement qui s'est produit à Dundas le jour de Noël dernier?

M. HUNGERFORD: Nous en avons le chiffre exact pour ce qui est du tamponnement même; mais comme tous les règlements résultant de ce malheureux accident n'ont pas encore été effectués, nous n'aurons pas pour quelque temps encore les chiffres complets.

Le PRÉSIDENT: Cette somme est constituée à peu près entièrement par des indemnités d'accidents de travail?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. HANBURY: Je crois savoir qu'elle comprend aussi des indemnités aux voyageurs.

M. FAIRWEATHER: C'est exact.

M. HANBURY: Il ne s'agit donc pas nécessairement d'indemnités d'accidents de travail?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois que la majeure partie de la somme est constituée par des indemnités d'accidents de travail.

M. FAIRWEATHER: Pour l'année dont il s'agit, elle l'est.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser au sujet de ce compte? Viennent ensuite les frais d'exploitation divers, qui ont donné lieu à des questions. Restaurants: il s'agit des restaurants de gare, je suppose.

M. HANBURY: Ces frais d'exploitation divers constituent-ils une perte? Représentent-ils la différence entre les recettes et les déboursés?

M. FAIRWEATHER: Ils constituent une partie de nos frais d'exploitation et comprennent les frais de wagons-restaurants, de restaurants et d'autres services divers.

M. HANBURY: Cette somme représente-t-elle le total des salaires du personnel de ces services?

M. FAIRWEATHER: Elle représente le total des frais résultant de l'exploitation des services indiqués.

M. HANBURY: La somme de \$932,000 pour le service des wagons-restaurants et buffets représente-t-elle les frais de l'année résultant de l'exploitation des wagons-restaurants sur toutes vos lignes?

M. FAIRWEATHER: C'est le montant de ces frais imputable à ce compte.

L'hon. M. EULER: Pouvez-vous me donner le montant du bénéfice ou de la perte qui résultent de l'exploitation de vos wagons-restaurants?

M. FAIRWEATHER: Cela va de soi, nous exploitons toujours notre service de wagons-restaurants à perte. On m'a posé une question, hier, à ce sujet, et je suppose que je peux y répondre maintenant. M. Hanbury a demandé quel est le coût global de l'exploitation des wagons-restaurants et quel pourcentage des frais revient aux aliments. Voici la réponse: la meilleure manière d'indiquer les frais, c'est de les partager en frais variables, relatifs aux repas servis, y compris le coût de la nourriture et d'autres fournitures, et en frais représentés par la rémunération du personnel. Ces divers éléments constituent une moyenne de \$1.08 par repas servi. Les aliments représentent 29 p. 100 du chiffre. La recette moyenne par repas est de 86c. La différence entre les deux chiffres constitue notre perte sèche.

L'hon. M. MANION: Puis-je poser une question, pendant que vous discutez le sujet? Depuis une couple d'années, vous servez un repas de table d'hôte dans vos wagons-restaurants. L'innovation a-t-elle amélioré votre revenu ou a-t-elle donné le résultat contraire?

M. FAIRWEATHER: Nous avons mis la chose à l'essai et sous diverses formes, l'an dernier, et cela n'a pas amélioré notre revenu. Nous avons tenté cette innovation, ainsi que nous l'avons déjà expliqué, pour ramener les voyageurs d'avant-train au wagon-restaurant, mais ils se sont montrés récalcitrants. La conséquence, c'est que nous avons dû discontinuer la pratique, y perdant trop d'argent.

L'hon. M. MANION: C'est ce que je croyais savoir. La question est venue sur le tapis, hier, au cours de mon absence, et je voulais tirer la chose au net, parce qu'elle peut offrir de l'intérêt.

Le PRÉSIDENT: C'est à ce sujet que le colonel Cantley s'est plaint du poisson. Cela comprend les frais de roulage du wagon, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Non, cela ne comprend pas les frais de roulage du wagon. Cela n'entre pas dans ce que j'appelle les frais variables d'un wagon-restaurant. Le chiffre n'inclut pas cet élément, ou le coût du wagon ou autres éléments du même genre.

M. MCGIBBON: Quelle perte représente pour le réseau l'exploitation des services de wagons-salons et de wagons-restaurants? Elle doit être considérable?

M. FAIRWEATHER: Cela va de soi. Nous réalisons un profit dans l'exploitation de nos wagons-restaurants, cependant. Dans l'ensemble, nos services de wagons-salons et de wagons-lits sont rémunérateurs.

Le PRÉSIDENT: Puis il y a vos frais généraux; vos traitements—frais juridiques—qui malheureusement diminuent. Ensuite, viennent l'accroissement et l'accroissement et l'amélioration du matériel, moins les mises au rancart (page 21). Votre question visait cela, M. Hanbury.

M. GRAY: Votre initiative, monsieur le président. MM. McIntosh et Davies sont ici et aimeraient peut-être à traiter devant le comité une question qui intéresse la Saskatchewan et l'Alberta.

Le PRÉSIDENT: C'est au sujet d'embranchements, n'est-ce pas?

M. GRAY: Peut-être. Je le crois.

Le PRÉSIDENT: Nous serons très heureux d'écouter leur exposé. La parole est à M. McIntosh.

L'hon. M. MANION: L'autre jour, à la Chambre des communes, j'ai suggéré à M. McIntosh et aussi à M. Davies de se présenter devant notre comité.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous écouter l'exposé de M. McIntosh?

M. MCINTOSH: Monsieur le président, honorable M. Manion, représentants du National-Canadien et honorables membres du comité des chemins de fer et canaux:

Permettez-moi de dire que je suis ici aujourd'hui simplement pour parler de deux embranchements qu'il faudrait achever, à mon sens, entre Battleford-Nord et Edmonton. Le 5 mars, j'ai posé une question au ministre des Chemins de fer, à la Chambre des communes, au sujet des embranchements précités. Le ministre a répondu que c'étaient seulement deux embranchements entre plusieurs, au Canada, que la crise avait arrêté la construction d'embranchements au pays, et que le conseil de régie avait mis la question à l'étude. Le 1er avril, j'ai posé une autre question au ministre au sujet des deux embranchements ci-dessus, et le ministre a dit alors qu'il serait heureux que je vinsse devant le comité spécial des chemins de fer, et qu'on pourrait scruter la question. Je remercie le ministre de l'invitation qu'il m'a adressée, et c'est parce que je l'ai acceptée que je suis ici, cet après-midi.

Permettez-moi de dire, messieurs, qu'il s'agit de deux embranchements entre Battleford-Nord et Edmonton. Je suis venu demander la construction immédiate de l'embranchement St. Walburg-Bonnyville reliant Battleford-Nord, St-Walburg, Red Cross, Loon Lake, Flat Valley, Goodsoil et Pierceland, de la Saskatchewan-nord, avec Cold Lake, Bonnyville et Edmonton, de l'Alberta-nord. La construction de l'embranchement en question a été autorisée par le chapitre 32 du Recueil des lois du Canada, 1929.

En Saskatchewan, l'embranchement s'étend au nord-ouest de Battleford-Nord à St-Walburg, sur une distance d'environ 90 milles. Il traverse l'une des meilleures régions de polyculture de l'Ouest canadien. Par des prolongements successifs, à partir de Battleford-Nord, depuis le commencement du siècle, la ligne a avancé de moins de 100 milles en quelque trente ans, soit un peu plus de 3 milles par année. La tête de ligne prévue, au début, était Edmonton, à une dis-

tance de plus de 200 milles. Etant donné qu'on a construit un tronçon de 170 milles à partir d'Edmonton, en direction nord-est, vers Battleford-Nord et un tronçon de 90 milles dans la direction opposée, à partir de Battleford-Nord, il reste un tronçon d'environ 100 milles à construire pour relier les deux autres.

C'est l'un des embranchements, messieurs, dont je voudrais voir entreprendre la construction le plus tôt possible. L'autre entreprise que je sollicite, c'est l'achèvement de l'embranchement du réseau national au sud de la grande boucle ci-haut décrite constituée par la ligne entre Heinsburg, Alberta, et Frenchman's Butte, Saskatchewan.

Heinsburg est la tête de ligne de cet embranchement du réseau national qui part d'Edmonton dans la direction sud-est. Il est situé à peu de distance de la frontière de l'Alberta et de la Saskatchewan. En Saskatchewan, la tête de ligne de l'embranchement qui part de Battleford-Nord et se dirige vers le nord-ouest, vers Edmonton, est Frenchman's Butte, aussi à peu de distance de la frontière de l'Alberta et de la Saskatchewan. La distance entre Heinsburg, Alberta, et Frenchman's Butte, Saskatchewan, est d'environ 45 milles. C'est le deuxième tronçon à compléter pour que la région entre Battleford-Nord et Edmonton ait un service ferroviaire satisfaisant, et que les cultivateurs et les hommes d'affaires jouissent des facilités de transport requises par rail. Il faudrait commencer la construction du tronçon le plus tôt possible. Le gouvernement devra déposer un projet pour autoriser l'entreprise.

En voilà assez sur ces deux embranchements. Je dirai quelques mots de la région qu'elles desserviraient et dont elles assureraient le rapide progrès.

La contrée dépourvue de voies de communication est longue d'environ 70 milles, de la ligne nord à la rivière Saskatchewan nord. La ligne nord se reliera à la ligne sud, immédiatement au nord de la rivière Saskatchewan nord. En arrière de la ligne frontière, il y a une région longue de 40 à 45 milles et d'une profondeur de 70 milles, qui manque de voies ferrées. C'est une zone d'environ 3,500 milles carrés, et je puis dire qu'elle donne les plus hautes espérances au point de vue de la culture mixte. Et presque toute la région a été colonisée. Le débouché économique naturel de la contrée en question est à l'est, par voie de Battleford-Nord et de Saskatoon. Ce trafic des produits naturels vers l'Est s'applique encore à une large zone qui déborde la frontière de la Saskatchewan jusque dans la province de l'Alberta. Du point de vue des chemins de fer ces deux territoires de colonisation n'en devraient faire qu'un seul, et la construction d'une ligne dispenserait du détour par Edmonton, lequel constitue un très grave obstacle pour tous les districts intéressés.

Pour ce qui concerne le détour à partir de Beaver-River-Crossing, qui se trouve sur l'embranchement du nord, il est de 340 milles; et ce détour est un obstacle au transport de toutes les machines et de toutes les autres denrées indispensables à l'existence en provenance de l'est du Canada et qui entrent dans les territoires intéressés.

Sur l'embranchement du sud il y aura un détour de 300 milles au moins vers Edmonton et, je le répète, ce détour nuit au progrès économique de cette région.

Il reste encore à considérer que la population, du côté de la Saskatchewan —j'omets le côté de l'Alberta, puisque M. Davies, député d'Athabaska, doit vous en parler—la population de la Saskatchewan qui se trouve intéressée atteindra facilement les 30,000 âmes. Il ne faudrait pas non plus oublier que dans le territoire situé entre St-Walburg et Beaver-River-Crossing (Alberta) cette ligne ira de St-Walburg à Kilroan, Red-Cross, Loon-Lake, Flat-Valley, Good-Soil, Beacon-Hill et Pierceland jusqu'à la rivière Beaver, et dans cette importante région il faut transporter des bestiaux, de la farine, des machines et du bois d'œuvre pour permettre aux gens d'exploiter leurs entreprises. Les besoins de plusieurs milliers de personnes représentent, d'une année à l'autre, un trafic assez important et de forts montants d'argent. Les frais supplémentaires qu'il faut

ajouter au prix de toutes les denrées qui entrent dans ces districts paralysent dans certains cas presque complètement tout progrès et empêcheront longtemps les colons d'atteindre l'indépendance économique. Comme un grand nombre de ces colons vivent de secours directs, la colonisation du pays coûte quand même très cher à l'Etat, tandis que les colons, s'ils avaient une voie ferrée, pourraient plus vite subvenir à leurs besoins et procureraient au chemin de fer un chargement à l'aller et au retour. Autrement il leur faut faire le détour d'Edmonton jusqu'à Beaver-River-Crossing ou bien recourir au chemin de fer jusqu'à St-Walburg pour ensuite utiliser d'autres modes de transport sur les 30, 40 ou 50 milles qui séparent le terminus du chemin de fer de l'intérieur des terres.

Le PRÉSIDENT: Qui, dites-vous, doit présenter ici la cause de l'Alberta?

M. McINTOSH: M. Davies, député d'Athabaska.

Le PRÉSIDENT: Nous entretiendra-t-il de la même question?

M. McINTOSH: Il s'occupe des intérêts de l'Alberta.

Le PRÉSIDENT: Mieux vaudrait donc le faire venir devant le Comité.

M. McINTOSH: Il est ici présentement. Il faudrait encore, semble-t-il, considérer qu'un grand nombre de personnes, originaires du sud de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, ont laissé les régions arides du sud à destination de ce territoire, pour y établir domicile à 30, 40, 50 ou 60 milles du chemin de fer, et leur isolement leur rend la vie on ne peut plus difficile. En outre, je crois que pour peu que l'on consulte les archives des Chemins de fer nationaux du Canada, pour peu que l'on profite de l'expérience acquise par ceux qui s'occupent des Chemins de fer nationaux du Canada dans le nord de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, on constatera que l'embranchement qui relie North-Battleford à St-Walburg, celui qui relie North-Battleford à Spruce-Lake et se rend jusqu'à la Butte-aux-Français, sont, de tous les embranchements du Canada, ceux qui bouclent le mieux leurs budgets. Il n'y a nul doute sur ce point. Le National-Canadien a retiré de ce territoire des millions de dollars depuis vingt-cinq ou trente ans. Le trafic a été fort et le commerce très considérable; et une fois ces deux lignes allongées et achevées, le réseau du National-Canadien aura sans doute des entreprises payantes.

Je désirerais ajouter que sur l'embranchement nord de ce chemin de fer—la ligne relie North-Battleford à St-Walburg, distance de 90 milles—le terrassement est achevé de St-Walburg à Loon-Lake, une distance de 42 milles. Une autre partie de la voie l'est également, soit depuis la frontière de l'Alberta jusqu'à North-Battleford, 20 milles plus à l'est; ce qui veut dire que nous avons plus de 60 milles de travaux de terrassement terminés, et les rails peuvent être posés depuis St-Walburg jusqu'à la frontière de l'Alberta.

Le PRÉSIDENT: Depuis quand ces travaux ont-ils été effectués?

M. McINTOSH: Depuis cinq ans, monsieur le président. Ce qui veut dire que plus de 60 milles de terrassement sont terminés et prêts depuis cinq ans à recevoir les rails, et qu'il reste encore environ 35 milles à niveler pour la pose des rails. En somme il reste entre St-Walburg et Beaver-River-Crossing une distance de 100 milles à couvrir, et sur ces 100 milles il y en a plus de 60, je le répète, qui sont prêts à recevoir les rails, et il en reste 35 à niveler à cette fin.

Or, il faudra remettre en bon état les 60 milles et plus de terrassement vu que, je le répète, la plateforme, ces cinq dernières années, s'est détériorée dans une grande mesure. En fait, dans le nord, on l'utilise ici et là comme route carrossable. Il faudra donc remettre en bon état cette plateforme, à raison, je crois, d'environ \$500 du mille. Il se peut que le terrassement coûte \$1,000 du mille, et il faudra encore \$1,500 du mille pour le posage des rails et le ballastage de la voie. Je crois qu'il serait possible de remettre la plateforme en bon état, de poser les rails et de terminer la construction pour environ \$3,500 du mille, soit \$350,000 pour toute la route. S'il est impossible d'achever cette année la ligne du

nord, ou s'il est impossible de commencer la construction de celle du sud, on pourrait au moins faire quelque chose dans la Saskatchewan sur l'embranchement de St-Walburg. A propos du terrassement de l'embranchement reliant St-Walburg à Loon-Lake, une distance de plus de quarante milles, pourquoi ne serait-il pas possible de remettre la plateforme en bon état et de poser des rails d'occasion, afin de rapprocher la voie ferrée des milliers de cultivateurs venus des régions de sécheresse du sud pour s'établir ici et des autres qui cherchent à se fixer dans le nord de la Saskatchewan? Ce serait un peu d'encouragement, même si on ne satisfaisait pas tous les besoins de la production.

Il y a plus. Si le Gouvernement projette de présenter une mesure sur la construction d'ouvrages publics ou, en d'autres termes, une mesure véritable de secours, pourquoi le Gouvernement n'inclurait-il pas dans sa mesure de secours au moins une part des travaux pour la partie de ces deux chemins de fer qui se trouve dans la Saskatchewan, afin de mettre la construction en marche?

Enfin, monsieur le président et messieurs, toutes les chambres de commerce depuis North-Battleford jusqu'à Edmonton, et toutes les associations de marchands détaillants de cette même région, tous les hommes d'affaires et tous les cultivateurs établis de St-Walburg à Beaver-River-Crossing et de Butte-aux-Français jusqu'à Heinsburg, dans la Saskatchewan, donneront leur entier concours à tout Gouvernement et aux administrateurs des Chemins de fer nationaux du Canada qui verront à ce que des travaux soient entrepris cette année sur l'un de ces chemins de fer et, si possible, sur les deux voies ferrées.

Pour ce qui a trait à l'entreprise, j'affirme qu'elle est urgente. Si l'on faisait une enquête sur cette affaire, et sans doute le National-Canadien est en possession de tous les faits, tout démontrerait qu'il s'agit d'une entreprise financière saine. Je ne suis pas de ceux qui croient pouvoir expliquer notre inaction par la crise économique que nous traversons au Canada. Il ne faudrait pas non plus opposer à la construction de ces deux embranchements cette raison qu'il y a au Canada d'autres embranchements à construire. Je suis d'avis que ces deux lignes du nord ont droit à une considération particulière, j'allais dire spéciale. S'il y a quelque possibilité, il faudra effectuer, cette année, sur chaque ligne des travaux de prolongement tant pour encourager la colonisation du nord que pour reconforter, par l'espoir et la confiance, les milliers de cultivateurs et d'hommes d'affaires qui s'intéressent directement aux progrès de ce coin nord-ouest de la Saskatchewan.

Je vous remercie, messieurs, de toute la célérité possible que vous apporterez dans la construction de ces deux embranchements très urgents, artères de commerce et de colonisation.

MÉMOIRE AU COMITÉ SPÉCIAL DES CHEMINS DE FER, CHAMBRE
DES COMMUNES, CONCERNANT LES EMBRANCHEMENTS
DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS
INACHEVÉS DANS LE NORD-OUEST DE LA
SASKATCHEWAN

PAR CAMERON R. MCINTOSH, REPRÉSENTANT DE BATTLEFORD-NORD, SASKATCHEWAN,
À LA CHAMBRE DES COMMUNES

L. Les embranchements mentionnés dans le mémoire et dont la construction a été malheureusement retardée depuis des années sont:

(a) La construction immédiate de l'embranchement de St-Walburg-Bonnyville, reliant Battleford-Nord, St-Walburg, Red-Cross, Loon-Lake, Flat-Valley, Goodsoil et Pierceland, dans le nord de la Saskatchewan, à Cold-Lake, Bonnyville et Edmonton, dans le nord de l'Alberta. La construction de cet embranchement a été autorisée par le chapitre 32 des Statuts du Canada de 1929.

Dans la Saskatchewan, cet embranchement s'étend de Battleford-Nord dans une direction nord-ouest sur une distance de plus de 90 milles vers St-Walburg. Il traverse l'une des meilleures régions de culture mixte de tout l'ouest du Canada. Depuis le début du siècle actuel, on a procédé par étapes successives à son prolongement à partir de Battleford-Nord et il a maintenant moins de 100 milles de longueur, soit un peu plus de 3 milles par année, pendant trente ans environ. Son objectif était, au commencement, Edmonton, à plus de 200 milles plus loin. Etant donné les 170 milles construits d'Edmonton dans une direction nord-est vers Battleford-Nord et les 90 milles dans la direction opposée, il reste approximativement 100 milles à achever avant que ces deux tronçons soient reliés.

(b) L'achèvement de l'embranchement au sud de la grosse boucle ci-dessus décrite, c'est-à-dire la ligne entre Heinsburg, Alberta, et la Butte-aux-Français, Saskatchewan. Heinsburg est le terminus de cet embranchement du National-Canadien, partant d'Edmonton et prenant une direction sud-est vers Heinsburg, à une courte distance de la limite Alberta-Saskatchewan. Dans la Saskatchewan, le terminus de cet embranchement partant de Battleford-Nord et se dirigeant au nord-ouest vers Edmonton est la Butte-aux-Français, également à peu de distance de la limite Saskatchewan-Alberta. La distance entre Heinsburg, Alberta et la Butte-aux-Français, Saskatchewan, est d'environ 41 milles. C'est le deuxième vide à combler avant que la région entre Battleford-Nord et Edmonton soit convenablement desservie par un chemin de fer, et que les hommes d'affaires et les cultivateurs aient la voie ferrée voulue. Cette construction devrait être entreprise au plus tôt.

SUPERFICIE DE LA RÉGION QUI DOIT ÊTRE DESSERVIE PAR CES DEUX IMPORTANTS EMBRANCHEMENTS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX CANADIENS

(a) Le territoire non exploité parce que ces deux embranchements n'ont pas été complétés a certainement 70 milles de profondeur sur la limite Saskatchewan-Alberta. Il s'étend sur une distance de 50 à 60 milles vers l'est où il a encore une profondeur approximative de 70 milles. C'est une région très fertile. Le débouché naturel et économique du grain, du poisson, du bois d'œuvre, des essences, des pelleteries et des bestiaux de ce territoire est vers l'est par Battleford-Nord et Saskatoon. Ce mouvement des produits naturels vers l'est s'applique également à une zone considérable du pays s'étendant dans la province de l'Alberta au delà de la limite de la Saskatchewan. D'un point de vue des chemins de fer, on devrait songer au développement de ces deux régions en même temps. Si l'on considère le trajet de retour à Edmonton—sérieuse difficulté en elle-même—le manque d'un service d'entier parcours dans la direction de l'est et de l'ouest est certainement un grand obstacle pour les habitants des territoires intéressés.

(b) Le trajet de retour de Beaver-River-Crossing coûte actuellement fort cher à l'Ouest dans la direction d'Edmonton sur une distance de 340 milles; c'est un transport dispendieux de tout l'outillage et des autres choses nécessaires à la vie venant de l'est du Dominion dans les régions intéressées.

(c) Il en est de même pour l'embranchement dans la direction du sud. Il y a des frais semblables à cause du parcours supplémentaire ou du trajet de retour de 300 milles ou plus des marchandises expédiées de l'est du Canada à des endroits situés sur cet embranchement entre Heinsburg, Alberta, et Edmonton.

(d) La superficie de la Saskatchewan atteinte par la non construction de ces deux embranchements est d'environ 3,500 milles carrés, avec une population de trente à quarante mille habitants.

(e) La population du pays, dont le développement a été retardé par le retard prolongé que l'on a mis à compléter l'embranchement de St-Walburg à Kilonan, Red-Cross, Loon-Lake, Flat-Valley, Goodsoil, Beacon-Hill et Pierceland, a sérieusement souffert en ce qui concerne le voiturage dans ces territoires des bestiaux, de la farine, des machines, des scieries et autres produits sans lesquels ils n'auraient pu subsister. Les besoins de milliers d'habitants exigent d'année en année, un trafic considérable et une forte somme d'argent. Ce que les gens ont à payer de trop pour le transport de leurs articles dans ces régions rend tout progrès presque impossible pour quelques-uns parmi eux et empêche dans une grande mesure les colons de se suffire à eux-mêmes. Vu que nombre de ces colons touchent le secours de chômage, la colonisation de ce pays coûte cher à l'Etat, alors que les colons, s'ils avaient l'avantage d'un chemin de fer, subviendraient plus rapidement à leurs propres besoins et alimenteraient la voie ferrée dans les deux sens.

(f) En ce qui concerne une faible partie de cet immense territoire du nord de la Saskatchewan privé d'un chemin de fer, c'est-à-dire Loon-Lake, les statistiques qui suivent et qui remontent à deux ans sont importantes :

Nombre d'oiseaux de basse-cour	96,000
“ de chevaux	3,500
“ de bestiaux	10,000
“ de pores	10,000
“ d'habitants	10,000
Acres en culture	40,000

Tous les ans, des centaines de colons quittent le “Sud” pour le “Nord”. Ils se sont établis sur presque tous les quarts de section de terre, bien qu'au nord et à l'ouest on arpente de nouvelles régions et que l'on offre des terrains fertiles aux habitants des territoires desséchés des trois provinces de l'Ouest, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba.

(g) La région qui pourrait être mise en valeur par ces deux embranchements est, en somme, assez fertile et a été d'un avantage remarquable depuis sept ans pour les milliers de cultivateurs et d'hommes d'affaires qui cherchent à s'établir dans le Nord parce qu'ils ne peuvent plus demeurer sur les terrains desséchés du sud du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

(h) L'expérience et les documents du National-Canadien montrent que ces deux embranchements sont et ont été excessivement profitables à ce chemin de fer depuis un quart de siècle. Cela indique que cette région est hautement productive et n'est pas encombrée de voies ferrées.

On demande donc instamment la construction d'un chemin de fer dans ce territoire. S'il n'a pas assez d'argent pour compléter maintenant ces deux lignes, le Gouvernement devrait alors décider sur-le-champ le maximum de travaux qu'il peut entreprendre cette année. Plus de 60 milles de la plate-forme de la ligne septentrionale de la Saskatchewan—c'est-à-dire 42 milles entre St-Walburg et Loon-Lake et plus de 20 milles à l'est de la limite de l'Alberta—peuvent être remis en état au coût de 200,000 dollars environ avec la pose des rails. Il resterait à faire l'an prochain, s'ils ne peuvent être exécutés cette année, des travaux de terrassement et de pose de rails sur une distance de 35 milles. Les cultivateurs et les hommes d'affaires du territoire que traversent ces embran-

chements sont d'avis qu'il ne faut plus tarder de leur fournir un débouché économique à l'est et à l'ouest afin que la région de l'Ouest qu'ils habitent profite du grand avenir qui lui est réservé.

(i) Au cas où le Gouvernement présenterait au Parlement un programme de construction de travaux publics pour soulager les chômeurs, on suggère qu'il songe sérieusement à ce problème des chemins de fer afin que ces deux embranchements soient inclus dans le programme.

(j) Disons en terminant que toutes les chambres de commerce entre Battleford-Nord et Edmonton, et toutes les associations de détaillants entre ces deux endroits, de même que les régions rurales qui les environnent, appuient fortement la demande de construction de ces deux lignes de chemin de fer si importantes pour le nord de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes heureux de vous entendre, monsieur McIntosh. Voulez-vous, monsieur Davies, dire quelque chose à ce sujet?

M. DAVIES: Monsieur le président et messieurs, je suis, je vous l'assure, très reconnaissant de l'occasion de présenter quelques observations au comité touchant ces deux embranchements en ce qui concerne le nord-est de l'Alberta. Ayant écouté du fond de la salle du comité la masse de chiffres que l'on a présentés au sujet de la houille, des salaires, des dépenses, et le reste, je comprends que ceux qui habitent des régions éloignées peuvent être facilement oubliés. Je ne me propose pas d'occuper longtemps l'attention du comité, et, pour être bref, je vais, avec votre permission, lire un court mémoire qui j'ai préparé. Il est divisé en trois parties. Premièrement, les lignes concernées, deuxièmement, la région intéressée, et, troisièmement, le programme préconisé. En ce qui touche les lignes concernées il y a d'abord:

1. L'achèvement de ce que l'on appelle l'embranchement Bonnyville-St-Walburg, autorisé par le chapitre 32 des Statuts du Canada de 1929.

La ligne actuelle s'étend d'Edmonton dans une direction nord-est sur une distance d'environ 170 milles jusqu'au passage de Beaver-River, dans le voisinage de Cold-Lake, Alberta. Il reste un vide d'approximativement 75 milles pour relier cette voie au prolongement de la ligne de la Saskatchewan.

2. L'achèvement de la voie entre Heinsburg, Alberta, et la Butte-aux-Français, Saskatchewan, distance d'environ 41 milles.

Heinsburg, terminus de la voie ferrée de cette ligne, est à environ 150 milles à l'est d'Edmonton et légèrement au nord. Aucun bill n'a encore été adopté pour autoriser la construction d'une voie ferrée dans ce vide.

II. RÉGION INTÉRESSÉE

1. La région qui souffre du fait que ces deux embranchements n'ont pas été complétés a une profondeur de 70 milles sur la limite de la Saskatchewan, sur une distance de 60 milles à l'ouest, où elle se trouve à environ 40 milles de profondeur. Dans cette région, le débouché naturel et économique pour la plus grande partie du grain et des bestiaux devrait être à l'est, mais, parce que l'on n'a pas achevé la construction de ces deux tronçons de chemin de fer, il n'y a pas de débouché à l'est sans un trajet de retour à Edmonton.

2. La plus grande partie du territoire mentionné ci-dessus et une région à l'ouest d'Edmonton souffrent du détour que doivent faire toutes les machines et autres marchandises venant de l'est du Canada, et qui représentent, bien entendu, une quantité notable des articles qu'ils achètent.

3. Ce parcours supplémentaire à destination de Heinsburg, Alberta, des marchandises expédiées de l'est du Canada se chiffre à 300 milles.

4. A Beaver-Crossing, Alberta, terminus actuel de la ligne Bonnyville-St-Walburg, le parcours supplémentaire imposé aux articles en provenance de l'est du Canada est d'environ 340 milles.

5. Le territoire qui souffre de l'absence de ces deux embranchements a une population (dans la province de l'Alberta) d'environ quarante-deux mille âmes.

6. La ville de Saint-Paul, située à environ 125 milles au nord-est d'Edmonton, sur la ligne Edmonton-Heinsburg, a expédié, en 1933, 12,115 porcs, 650 bestiaux, 300 moutons et à peu près 700,000 boisseaux de grain. Sa population est d'environ 1,200 habitants. Les expéditions de cet endroit montrent assez bien le tort que lui cause le manque de raccordement direct avec l'Est.

7. La région concernée est, en général, très fertile et, depuis quatre ans, un grand nombre de colons s'y sont établis, de sorte que, aujourd'hui, il reste fort peu, si même il s'en trouve, de homesteads pour la colonisation.

8. J'ai appris que la comptabilité du chemin de fer indique que ces deux embranchements lui rapportent beaucoup, ce qui montre que cette région est hautement productive et qu'on n'y a pas construit trop de chemins de fer.

Quant au programme préconisé, laissez-moi vous dire ceci: On demande avec instance que la région intéressée ait immédiatement un débouché vers l'est. Au cas où il n'y aurait que peu d'argent disponible, on suggère de construire la travée centrale du pont sur la rivière Beaver à Beaver-Crossing, et de poser les rails, au moins, jusqu'à Cold-Lake, Alberta, distance de quelque 3 milles $\frac{1}{2}$. Le National-Canadien estime que ces travaux coûteraient 150,000 dollars.

La colline, longue et escarpée, que la route des voitures suit des deux côtés de la rivière Beaver, est un gros obstacle pour les colons de la rive nord de cette rivière qui désirent transporter leurs produits au terminus de la voie ferrée de Beaver-Crossing.

L'achèvement du pont surmonterait cette difficulté, et en même temps, profiterait très probablement au chemin de fer en lui assurant le transport découlant de l'importante industrie de la pêche du lac Froid, actuellement desservie en grande partie par des camions.

Si le Gouvernement présente un programme de construction de travaux publics, nous demandons qu'on songe sérieusement à y inclure des embranchements.

Je dois avouer, monsieur le président, que je me suis souvent demandé pourquoi, en ce qui concerne ce programme de construction de travaux publics, on n'a pas pensé davantage aux embranchements nécessaires dans certaines régions et qui se justifient par eux-mêmes. Il me semble, et je fais respectueusement cette observation au comité, que les Chemins de fer nationaux canadiens, touchant un programme de travaux fédéraux, ont autant droit de bénéficiaire d'un crédit de l'Etat qu'une municipalité ou une province. J'espère sincèrement que le comité examinera ce point de vue. Je vais remettre mon mémoire au sténographe, et je vous remercie beaucoup de m'avoir fourni l'occasion de m'entendre.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes très heureux de vous entendre et vos remarques seront consignées dans le rapport.

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas l'intention de faire modifier la ligne de conduite que vous entendez suivre, mais je veux ici faire une remarque sur la présence devant nous de M. Matthews, vérificateur de Touche & Co. Je pense qu'il

désirerais s'en aller, et il m'a semblé que nous pourrions, pour l'accommoder, terminer la discussion que nous avons eue sur sa proposition relative au calcul de la capitalisation.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Euler, nous avons ces additions et améliorations, et nous avons fait venir à ce sujet M. McIntosh et M. Davies, bien qu'ils eussent pu être entendus ailleurs, mais je pense qu'une fois ce sujet épuisé, le reste est chose que nous avons déjà eu l'occasion de discuter plusieurs fois. Nous pouvons bien en finir avec cette question, puis adopter la ligne de conduite que vous suggérez.

L'hon. M. EULER: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose à propos des additions et améliorations, page 21?

M. HANBURY: Je vois ici un chiffre considérable pour le traitement au créosote des traverses de chemin de fer. Je me demandais si la direction pourrait nous dire d'une façon générale la valeur relative des traverses ainsi traitées et de celles non traitées.

L'hon. M. FULLERTON: Voulez-vous parler du bénéfice que donne le traitement des traverses?

M. HANBURY: De la durée et du coût.

M. HUNGERFORD: Cela double tout simplement la durée des traverses.

M. HANBURY: Quelle est la moyenne des prix, dans les contrats, pour la traverse créosotée et pour celle non créosotée?

M. HUNGERFORD: Cela dépend beaucoup de l'endroit et du genre de traverses.

M. HANBURY: Donnez-nous les chiffres quant à la traverse créosotée. Peut-on dire que la traverse créosotée est plus économique que la traverse non traitée?

M. HUNGERFORD: En général, je le crois.

Sir EUGÈNE Fiset: Est-il possible de connaître les détails d'une certaine adjudication de traverses accordée à Rigaud. Je ne demande pas cela pour le comité. Si je puis obtenir ce renseignements pour moi seul, je serai parfaitement satisfait.

M. HEAPS: Il ne veut pas s'attacher.

Sir EUGÈNE Fiset: Je consens volontiers à ce que cela soit rendu public. Je voudrais connaître le nombre des traverses fournies par M. Elzéar Côté, marchand, de Rimouski, soit en son propre nom soit au nom de Anedine Côté et Fils, faisant affaires à Luceville ou Rimouski, P.Q. Je voudrais savoir combien ces gens ont fourni de traverses, ainsi que le prix payé.

M. LABELLE: En 1935?

Sir EUGÈNE Fiset: De 1930 à aujourd'hui. Je serai satisfait que vous me donniez ces renseignements plus tard.

M. GOBEL: Monsieur le président, y a-t-il eu des prix différents pour la même région? J'ai toujours pensé qu'on avait fixé le prix pour certaines régions.

L'hon. M. FULLERTON: Je pense que c'est tout à fait exact.

M. GOBEL: Les entrepreneurs reçoivent tous le même prix.

L'hon. M. FULLERTON: C'est absolument exact, je le crois.

M. HEAPS: Comment établit-on les prix?

L'hon. M. FULLERTON: Les prix sont déterminés par le service des achats.

M. HEAPS: Comment constatez-vous que les prix sont raisonnables ou non?

M. BEAUBIER: On demande des soumissions dans tous les cas.

M. LABELLE: On demande des soumissions à quelques firmes, puis on fixe les prix pour tout le monde dans la même région.

L'hon. M. FULLERTON: Je crois savoir que la coutume n'est pas de donner les détails des contrats au comité. Je me tiens cependant à la disposition du comité.

Sir EUGÈNE Fiset: Nous avons déjà obtenu des renseignements, et les agents acheteurs sont ici pour nous renseigner.

L'hon. M. MANION: Messieurs, on me permettra d'intervenir ici pour dire que les renseignements n'ont jamais été donnés pour l'année en cours. Je ne vois pas d'objections à ce qu'on révèle ces renseignements. Sur quelles années désirez-vous être renseigné?

Sir EUGÈNE Fiset: J'ai donné les années 1930, 1931, 1932, 1933 et 1934.

L'hon. M. MANION: 1934 est l'année courante. C'est l'année qui nous occupe. On a jusqu'ici pris pour règle de conduite de ne pas faire connaître les chiffres pour l'année que l'on passe en revue. Quant aux contrats de 1933, je ne vois pas pourquoi vous n'obtiendriez pas les renseignements.

Sir EUGÈNE Fiset: Les travaux relatifs aux contrats de 1934 doivent être maintenant terminés.

L'hon. M. MANION: Je l'ignore.

M. FRASER: Les traverses sont livrées et payées durant l'année courante.

Sir EUGÈNE Fiset: Certainement.

M. GOBEL: Voulez-vous dire 1934-1935 ou l'année 1933-1934?

L'hon. M. MANION: Les travaux relatifs aux contrats pour 1934 ne doivent pas être terminés. Ces contrats durent encore.

M. FRASER: Il s'agit des traverses de 1935.

M. LABELLE: Livrées en 1935.

M. GOBEL: Elles ne sont pas finies.

M. HEAPS: Je voudrais me renseigner sur la façon dont on fixe les prix. Je crois savoir qu'on demande des soumissions. Est-ce bien cela?

M. LABELLE: Le service des achats nous a informé que telle était sa ligne de conduite.

M. HEAPS: Il demande des soumissions?

M. LABELLE: Il ne demande pas précisément des soumissions; il demande des prix, si vous voulez.

M. HEAPS: Il obtient des prix d'un certain nombre de firmes. Puis qu'arrive-t-il?

L'hon. M. MANION: Il n'accepte pas les prix; il fixe lui-même les prix. C'est certainement ce que j'ai appris.

M. HANBURY: C'est bien cela.

L'hon. M. MANION: C'est exactement ce qu'on m'a appris.

M. HEAPS: Quand il fixe le prix, il ne le fait pas conformément au chiffre le plus bas soumis au département?

L'hon. M. FULLERTON: Je pense qu'il baisse un peu; dans tous les cas, nous n'allons pas plus haut.

L'hon. M. MANION: De fait, les prix de l'an dernier étaient précisément un peu au-dessous de la moitié de ce qu'ils étaient il y a quelques années. On les a réduits dans cette proportion.

M. GOBEL: A peu près de moitié.

L'hon. M. EULER: Avez-vous une liste de préférés pour vos soumissionnaires, ou l'adjudication est-elle publique?

L'hon. M. FULLERTON: Elle est publique, je crois.

M. LABELLE: Non, pas quand les prix sont fixés.

L'hon. M. FULLERTON: Quand les prix "sont fixés", dites-vous?

L'hon. M. EULER: Je veux savoir si vous avez une liste de préférés pour vos soumissionnaires ou si l'adjudication est publique?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois qu'elle est publique.

M. HANBURY: Tous peuvent présenter une soumission.

L'hon. M. MANION: On peut écrire pour demander des renseignements.

L'hon. M. EULER: A titre de renseignement ou même pour satisfaire ma curiosité, je voudrais savoir si ceux à qui il incombe de demander des soumissions ont une liste de maisons, que l'on invite à soumissionner à l'exclusion de toutes les autres? En ont-ils une?

L'hon. M. FULLERTON: Pour ce qui a trait aux traverses achetées depuis que je m'occupe du réseau, je crois que c'est le service des achats, et lui seul, qui voit à ces questions.

L'hon. M. EULER: Peut-être, mais ma question reste sans réponse.

L'hon. M. FULLERTON: Impossible de vous répondre avant d'avoir consulté le service des achats à propos des renseignements demandés.

L'hon. M. EULER: Je vous demande pardon, mais y a-t-il ici quelqu'un qui pourrait me donner ces renseignements?

M. LABELLE: Voici ceux que m'a fournis le service des achats. Le service a les noms de quelques maisons qui font le commerce des traverses; vers juin ou juillet il leur demande leurs prix de l'année courante sur des traverses à livrer l'année suivante; il examine les prix ainsi obtenus puis établit son propre prix. Voilà ce que m'a appris le service des achats.

L'hon. M. EULER: Pourriez-vous me dire comment est dressée cette liste?

M. LABELLE: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Cela fait, le service achète-t-il sur le marché ou bien de ceux qui ont fourni des prix?

M. LABELLE: Voici: le service des achats prend la liste de l'année précédente et si une maison a accepté un contrat de 2,000 traverses et ne les a pas livrées, elle est censée être biffée de la liste de l'année courante. Le service fait son rapport aux régisseurs après leur avoir remis la liste des entrepreneurs en perspective pour 1935. Toute lettre adressée au service est censée faire l'objet d'une enquête, car il s'agit pour le service de savoir si l'auteur de la lettre peut ou ne peut pas livrer les traverses.

M. HEAPS: Quand vous fixez un prix moindre que celui du plus bas soumissionnaire vous attendez-vous à ce qu'on réalise des bénéfices sur le contrat?

M. LABELLE: Depuis deux ans on a établi comme règle, je crois, que les entrepreneurs ne doivent pas réaliser un bénéfice de plus de 5c. par traverse, et je pense que le contrat même l'indique.

M. GOBEIL: Oui, il l'indique.

M. HEAPS: S'il en est ainsi on touche un bénéfice de 5c. Le prix des traverses a baissé de moitié depuis quelques années. Ce commerce fut assez florissant, autrefois.

Le PRÉSIDENT: Ce beau temps n'est plus.

M. HANBURY: Monsieur le président, en fait de traverses mon expérience l'emporte sans doute sur celle de tout autre membre du Comité.

M. GRAY: Très bien, très bien.

M. HANBURY: Car le docteur Manion a déjà fait allusion, en mon absence, à mes affiliations avec le commerce des traverses.

L'hon. M. MANION: Mais sans mentionner votre nom, je crois.

M. HANBURY: Pardon, vous l'avez mentionné. Vous avez lu une lettre volée, du moins la photographie d'une lettre volée.

L'hon. M. MANION: En tout cas, je ne suis pas l'auteur du vol.

M. HANBURY: J'admets volontiers votre explication, mais j'ai tout de même mes soupçons. Le docteur Manion me permettra sans doute de faire ma déclaration; s'il désire ensuite apporter des rectifications je l'écouterai avec plaisir. Je déclare en toute franchise au Comité ainsi qu'au grand public qu'à ma connaissance—et je suis passablement au courant de ce qui a eu lieu, surtout en Colombie-Britannique—jamais avant le 28 juillet 1930 l'influence politique n'est intervenue dans l'achat des traverses par les Chemins de fer nationaux du Canada. Mais ensuite, depuis l'avènement du présent Gouvernement et jusqu'à la nomination des régisseurs, les contrats ont été adjugés surtout d'après l'influence que pouvaient faire valoir les intéressés. Depuis la nomination des régisseurs je suis certain que les considérations d'ordre politique n'ont plus le même poids, s'il leur en reste même un, dans l'adjudication des contrats. Bien que les régisseurs doivent subir, j'en suis persuadé, des assauts considérables de plusieurs côtés, et parfois de la part de haut-placés, les contrats doivent être adjugés d'après une règle établie. Je suis certain que l'on cherche à se débarrasser de toute ingérence politique, sous ce rapport particulier en tout cas.

Quant au système adopté dans la Colombie-Britannique pour l'achat des traverses, le réseau, à une certaine époque de l'année, demande à ceux qui ont prouvé qu'ils pouvaient honorer leurs contrats de présenter leurs soumissions pour les achats de l'année suivante. Une fois le nombre de traverses établi le réseau répartit les contrats entre les entrepreneurs. Pour le calcul des prix il s'est déjà enquis du prix des traverses et, compte tenu des diverses conditions, disons entre la côte du Pacifique et l'intérieur, entre l'intérieur et la province de l'Alberta, compte tenu du transport des traverses et des frais de transport—compte tenu aussi, malheureusement je crois, d'autres facteurs que l'on aurait dû omettre—il établit son prix, qu'il fait connaître aux entrepreneurs, et si ces derniers désirent remplir la commande, elle leur est passée. Ils ne sont pas tenus de l'accepter. Voilà, du moins pour la Colombie-Britannique, le système généralement en vigueur, je pense.

Je veux profiter de l'occasion pour critiquer quelque peu la préférence accordée, pourrait-on dire, à l'Alberta qui, pour les contrats de traverses, dame le pion à l'intérieur de la Colombie-Britannique. A tort ou à raison, le réseau a permis à l'industrie de s'établir sur ses voies dans l'intérieur de la Colombie-Britannique et sans lui accorder, à mon avis, le concours que mérite l'industrie du bois. D'abord il l'expose à la concurrence des scieries de la côte, qui ont l'avantage du transport maritime, puis il prend comme prix de base les prix consentis à sacrifice par les scieries de la côte et les impose aux scieries de l'intérieur, en dépit du fait que ces dernières se sont établies le long de la ligne, ce qui leur donnerait droit à quelque encouragement, semble-t-il, puisqu'on les y a laissés s'établir.

De plus, pour ce qui est du rapport qui existe entre l'intérieur de la Colombie-Britannique et l'Alberta, pour certaines raisons que je n'ai jamais été en mesure de m'expliquer d'une façon satisfaisante, la compagnie de chemin de fer en achetant ses traverses dans l'Alberta, à un endroit éloigné peut-être de dix milles d'un autre côté de la frontière, les paie plus cher qu'en Colombie-Britannique, et cela, en dépit du fait qu'en Colombie-Britannique, on est obligé, dans nombre de cas, d'acquitter des redevances plus élevées au Gouvernement sans compter que l'on s'efforce dans cette dernière province de maintenir des conditions de travail raisonnable, de payer des salaires minimums et de réglementer les heures de travail tandis que rien de tel n'existe dans l'Alberta. Voilà des conditions, à mon avis, dont la compagnie de chemin de fer n'a pas tenu compte comme elle l'aurait dû. En règle générale, j'estime que la présente politique de

la compagnie de chemin de fer d'acheter les traverses en Colombie-Britannique est juste et je ne crois pas qu'elle puisse donner lieu à beaucoup de critique.

M. HEAPS: Avez-vous un état qui fait voir le nombre de traverses achetées en Colombie-Britannique en comparaison de l'Alberta?

M. STEWART: Puis-je faire observer que les heures de travail sont tout aussi bien réglementées dans l'Alberta qu'en Colombie-Britannique?

M. HANBURY: Je ne crois pas que les lois adoptées à cette fin soient mises en force.

M. STEWART: Ces lois sont en vigueur et je le sais fort bien; de fait, nous avons dans ma circonscription une usine très considérable qui est exploitée vingt-quatre heures par jour pendant cent-vingt jours de l'année; or, je sais que les ouvriers des différentes équipes ne doivent pas travailler plus de huit heures par jour. C'est là la loi dans cette province et elle est appliquée.

L'hon. M. MANION: Je tiens justement à faire une observation, à cette phase de la discussion. Loin de moi l'idée de soulever un long débat sur cette question des traverses qui a déjà donné lieu à nombre de discussions devant ce comité. Ce n'est certes pas moi qui ai commencé aujourd'hui. Cependant, je tiens à relever l'assertion faite par M. Hanbury, à savoir que l'achat des traverses n'a jamais donné lieu au favoritisme politique antérieurement à 1930.

M. HANBURY: En Colombie-Britannique.

L'hon. M. MANION: Tout ce que je puis répondre à cela, c'est que le favoritisme politique a joué un grand rôle quant à l'achat des traverses par tout le Canada, antérieurement à 1930. Au cours de chacune des deux années qui ont précédé les élections générales, les administrateurs du réseau national ont acheté 12 à 14 millions de traverses, après avoir admis qu'il en fallait au plus 7 millions pour répondre aux besoins de la compagnie. Depuis que le présent régime a assumé la direction des affaires, nous n'avons acheté que de bien faibles quantités de traverses de chemin de fer; je veux dire que les administrateurs du réseau national en ont acheté bien peu. Je l'admets en toute franchise, ainsi que je l'ai fait en Chambre, il y a une couple d'années, en réponse à mon ami Euler, j'ai protesté énergiquement lorsque je me suis rendu compte après enquête, à notre avènement à la direction des affaires, que 75 à 85 p. 100 des entreprises étaient adjudgées aux amis d'un parti politique. Or, cette politique a été modifiée jusqu'à un certain point à la suite de mes protestations. Relativement à cette question, mon rôle s'est borné, lorsque des noms m'étaient soumis par des amis ou des ennemis politiques,—si je puis employer cette expression sans offenser qui que ce soit,—à transmettre ces noms à l'administration du réseau. Et la politique suivie jusque là a été modifiée, c'est-à-dire que les entreprises n'ont plus été adjudgées exclusivement aux amis d'un parti politique.

Au cours des deux dernières années, j'étais absent du Canada au moment où les entreprises concernant la fourniture des traverses de chemin de fer furent adjudgées. En 1933, j'étais à Genève et, l'année dernière, j'étais malade. Toutes les entreprises furent adjudgées en mon absence. Cependant, je l'admets en toute franchise, si l'adjudication des entreprises avait dépendu de moi, un bon nombre de gens qui ont obtenu des contrats n'en auraient pas eu. Mais, je le répète, l'adjudication des entreprises ne dépendait pas de moi. Loin de moi l'idée de soulever des critiques, mais si l'esprit de parti a son mot à dire en ce qui regarde l'adjudication des contrats de traverses de chemin de fer, à l'heure actuelle, il ne favorise assurément pas le parti qui détient les rênes du pouvoir.

Sir EUGÈNE FISET: Vu que je suis responsable jusqu'à un certain point de la présente discussion, je tiens à souligner le fait que je ne critique nullement la méthode employée par les administrateurs des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'adjudication des entreprises concernant la fourniture des traverses de chemin de fer. Je ne critique même pas la répartition des entreprises. Je veux

tout simplement savoir quelles sont les quantités de traverses qui ont été fournies au réseau national, au cours des années 1930, 1931, 1932 et 1934, si c'est possible. Je désire tout simplement être mis au fait des circonstances. Je ne critique pas les actes posés. Je désire tout simplement me renseigner; si l'on me transmet un rapport par écrit, je serai amplement satisfait; voilà tout.

M. LABELLE: Au meilleur de ma connaissance, personne n'a été favorisé dans la province de Québec quant au prix.

Sir EUGÈNE Fiset: Je ne vais pas même jusqu'à dire cela. Je suis parfaitement convaincu que le prix est raisonnable. Ce n'est pas là la raison qui me porte à poser ces questions. Je désire tout simplement me renseigner.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez savoir les noms des entrepreneurs?

Sir EUGÈNE Fiset: Parfaitement. Le fonctionnaire a ces renseignements. Il peut se faire que cet homme n'ait obtenu qu'un sous-traité. Je désire simplement obtenir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Cela sort de l'ordinaire, au dire du président, de donner les noms des entrepreneurs.

M. GRAY: Je crois que vous étiez membre du comité, il y a quelques années, alors que l'on annexait aux procès-verbaux de longues listes où étaient inscrits les noms des entrepreneurs ainsi que les prix auxquels les entreprises avaient été adjudgées.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas la moindre objection à ce que les administrateurs du réseau fournissent les renseignements qu'ils voudront; cependant, ils ont toujours adopté l'attitude,—ainsi que M. Fullerton vient de le rappeler au président,—de refuser de donner des renseignements de cette nature concernant les traverses et les achats de toutes sortes pour l'année en cours, parce que c'est fournir des renseignements qui ne devraient pas être rendus publics d'une façon générale. Je n'ai cure de ce que l'on fera.

Sir EUGÈNE Fiset: Je demande ces renseignements pour ma propre information; voilà tout.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'ai certes aucune objection à fournir les renseignements; j'estime, toutefois, que cela pourrait être de nature à créer un précédent, en donnant des renseignements concernant toutes les entreprises, pour ainsi dire, qui seront adjudgées par les administrateurs du réseau national.

M. HANBURY: J'incline à partager la manière de voir de M. Fullerton. Je ne vois pas pour quelle raison un député ne pourrait pas obtenir confidentiellement des renseignements de cette nature, s'il le désire, et je ne m'en tiens pas uniquement aux députés qui font partie du Comité. Cependant, je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt public, en règle générale, que toutes les soumissions soient assujetties à une révision de notre part à une phase quelconque de la transaction. Je crois que c'est là un principe vicieux.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas là une très bonne affaire, il me semble, que de révéler des questions de régie interne ayant trait à l'administration des chemins de fer nationaux.

Sir EUGÈNE Fiset: Si M. Côté est l'un des entrepreneurs auxquels on a demandé de soumettre un prix sur lequel est fondé le prix d'achat de ces traverses, je m'abstiendrai de poser la question. Cependant, j'ai dans l'idée que l'on a tout simplement donné une commande à M. Côté. Je désire savoir à quel prix, c'est-à-dire le prix fixé pour l'achat des traverses en général. Je tiens aussi à savoir quelles quantités de traverses ont été fournies et rien de plus.

L'hon. M. FULLERTON: Il y a peut-être moyen de s'entendre; supposons que je vous fournisse personnellement ces renseignements?

Sir EUGÈNE Fiset: C'est ce que je veux.

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

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que tous ces détails devraient encombrer le compte rendu des délibérations.

Sir EUGÈNE FISET: Je ne tiens nullement à ce que ces renseignements soient consignés au compte rendu.

L'hon. M. FULLERTON: Je crois qu'il est tout aussi bien que ces renseignements ne soient pas rendus publics.

Sir EUGÈNE FISET: Je crois que vous pouvez vous fier à moi quant à cela.

Le PRÉSIDENT: Qu'y a-t-il ensuite?

M. HANBURY: Monsieur le président, pour en revenir à la question, sous la rubrique: hôtels; je relève ici un crédit de \$258,000. Je suppose que la majeure partie de cette somme sera déboursée pour la construction de l'hôtel à Vancouver?

Le PRÉSIDENT: A quelle page en êtes-vous?

M. HANBURY: A la page 21 du rapport.

M. GRAY: Payez-vous encore pour cette entreprise?

L'hon. M. MANION: Oui, et nous allons encore payer pour longtemps.

M. HANBURY: Cet hôtel doit-il ouvrir ses portes prochainement?

L'hon. M. MANION: Il s'agit d'une petite conversation,—et je parle pour que mes paroles soient maintenant consignées au hansard,—qui se poursuivait sur un ton badin, à l'extrémité de la table.

M. HEAPS: J'ai entendu, docteur. Je dirai de quoi il s'agit.

M. HANBURY: Les administrateurs sont-ils en mesure d'exposer ce qu'ils entendent faire en ce qui regarde l'hôtel de Vancouver?

L'hon. M. FULLERTON: Non, je le crains fort. J'aimerais beaucoup à ce que vous fassiez quelques propositions?

M. HANBURY: Je suggère au président du Conseil des régisseurs et à la population du Canada en général que du moment que la situation se sera améliorée d'une façon raisonnable, ce qui arrivera, j'en suis convaincu, d'ici à une couple d'années,—étant donné surtout l'attitude prise par le ministre des Chemins de fer (M. Manion) à titre de chef de l'Office du tourisme et s'il veut bien coopérer avec cet organisme afin d'amener de nombreux visiteurs au Canada, que cet hôtel pourra ouvrir prochainement ses portes au public. A parler franchement, j'en suis rendu au point où j'éprouve un peu le besoin de critiquer les économies que l'on pratique relativement à l'exploitation de nos chemins de fer; il me semble que nous portons trop d'attention à notre situation au lieu de faire quelque peu appel à l'imagination en ce qui regarde la situation tant de notre hôtel que de notre réseau national. Je crois que nous ferions bien d'avoir quelque peu recours à notre imagination, faire en sorte que les touristes viennent visiter le Canada et ainsi de suite. Je crois, en toute franchise, que ce moment arrivera en dépit des craintes du docteur Manion à ce sujet. Je ne veux aucunement entendre que cet hôtel paiera de gros dividendes sur le capital placé dans l'entreprise; cependant, je crois que l'hôtel sera en mesure de rembourser les frais d'exploitation. Et pour ce qui est des hôtels, je serais heureux si les administrateurs pouvaient nous fournir certains renseignements généraux quant aux pertes ou aux bénéfices relatifs par lesquels s'est soldé l'exploitation des hôtels l'année dernière, en comparaison des années précédentes.

L'hon. M. FULLERTON: Pour la première fois dans les annales du réseau national, les frais d'exploitation de nos hôtels se sont soldés par un bénéfice, l'année dernière.

M. HANBURY: Pour tous les hôtels?

L'hon. M. FULLERTON: Pour tous les hôtels; nous les avons exploités à bénéfice pour la première fois.

M. HEAPS: Etes-vous en mesure de nous fournir des chiffres à ce sujet?

L'hon. M. FULLERTON: Il s'agit d'un bénéfice de \$37,000 comparativement à un déficit de \$176,000, l'année dernière.

M. HANBURY: Tous les hotels, sauf deux ont été exploités à perte, avez-vous dit?

L'hon. M. MANION: Tous les hôtels, sauf deux, ont été exploités à perte; cependant, les bénéfices résultant de l'exploitation de ces deux hôtels ont été suffisamment élevés pour que tous les hôtels en général accusent un bénéfice d'exploitation.

M. HANBURY: Pouvez-vous nous dire les noms de ces deux hôtels?

L'hon. M. FULLERTON: Le Château Laurier a été exploité à bénéfice ainsi que le Nova Scotian.

M. HEAPS: Etes-vous en mesure de nous donner les chiffres?

L'hon. M. FULLERTON: Le Château Laurier et le Nova Scotian ont réalisé respectivement des bénéfices d'exploitation de \$152,000 et de \$9,500.

M. HEAPS: J'oserais dire que le Château Laurier est probablement l'hôtel dont les frais d'entretien sont les plus coûteux au Canada.

Le PRÉSIDENT: Il va de soi que cette somme ne comprend pas les frais généraux, les intérêts ou autres choses de cette nature.

L'hon. M. FULLERTON: Non, mais elle comprend les taxes.

M. HEAPS: Je soutiens, toutefois, que le Château Laurier est de tout le Canada l'hôtel dont les frais d'entretien sont les plus élevés.

L'hon. M. FULLERTON: Il est à peu près le seul hôtel qui soit exploité à bénéfice.

M. BEAUBIER: Le Château est rempli tout le temps pour ainsi dire.

M. HANBURY: De quelle façon expliquez-vous cette amélioration?

L'hon. M. FULLERTON: Grâce à l'augmentation du volume brut des affaires d'une part et aussi, je le crois, à une bonne et prudente administration.

M. HANBURY: Il y a eu un changement dans la direction?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, et, à mon avis, la présente administration est superbe.

M. HANBURY: Parfaitement.

M. STEWART: Quelles sommes avons-nous placées dans cette entreprise de la construction d'un hôtel à Vancouver, à venir jusqu'aujourd'hui, et quel montant faudra-t-il encore déboursier pour terminer l'édifice?

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons placé \$8,544,000 dans cette entreprise et il faudra déboursier encore \$2,700,000 pour la mener à bonne fin.

M. HANBURY: Cela comprend l'ameublement n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HANBURY: Sur cette somme, combien serait affecté à l'achat de l'ameublement?

L'hon. M. FULLERTON: Maintenant, je n'ai pas ces détails par devers moi. J'estime les frais d'ameublement à environ un million de dollars.

M. HANBURY: Parfaitement, de sorte qu'il faudrait déboursier \$1,700,000 pour terminer l'édifice.

L'hon. M. FULLERTON: C'est bien cela.

M. HANBURY: Quelle somme a-t-on réservée à cette fin pour l'année en cours?

L'hon. M. FULLERTON: \$300,000.

M. HANBURY: De sorte qu'à ce train là, il s'écoulera cinq à six ans avant que l'hôtel soit terminé.

L'hon. M. FULLERTON: Il va de soi que si la situation était telle que nous serions justifiables d'ouvrir les portes de l'hôtel. Je suppose que nous demanderions les fonds nécessaires pour terminer l'édifice; cependant, nous ne croyons pas que le temps est propice pour commencer l'exploitation de cet hôtel, à l'heure actuelle.

L'hon. M. MANION: Pour l'information de M. Hanbury, puis-je faire observer avant d'aller plus loin que le Gouvernement n'a même pas été consulté quant au chiffre du crédit consacré à cette fin. Je relève le fait afin d'établir qu'il s'agit d'une question qui relève entièrement de l'administration du réseau national.

M. HANBURY: Puis-je faire observer que je ne critique nullement l'attitude du présent régime, pas plus du reste que les administrateurs des Chemins de fer nationaux; m'est avis, cependant, que nous devrions tenter d'envisager quelque peu l'avenir et d'avoir un peu plus confiance en lui. Je voudrais bien savoir si les administrateurs ont prévu le chiffre des pertes que l'on subirait si l'hôtel ouvrait ses portes au public?

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'avons pas de chiffres là-dessus en ce moment; nous ne possédons aucun calcul.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, allons-nous aborder la question sur laquelle M. Euler devait parler?

L'hon. M. EULER: La discussion que nous avons eue hier sur la réorganisation du capital des chemins de fer nationaux était le résultat direct d'une suggestion bien définie et formelle des auditeurs Touche et Cie. Cette suggestion me paraît être la simplicité même, mais le ministre y a vu des complications; il a, je crois, parlé de complications pour la comptabilité et aussi de complications résultant de la législation. Pour ma part, il n'existe guère de danger de complications du côté de la comptabilité, mais j'ai souhaité avoir l'opinion de M. Matthews à ce sujet. J'espère que vous lui permettrez de la donner après que j'aurai fini, car j'ai une motion à présenter. J'ose croire qu'il sera peut-être plus satisfaisant, même pour le ministre lui-même, qui a suggéré la chose hier, de soumettre toute la question à l'examen d'un comité composé du sous-ministre du Commerce, du sous-ministre de la Justice et du sous-ministre des Finances. J'ai exposé pour ainsi dire une objection: c'est que peut-être la question devrait être jugée par les représentants du peuple ou du moins par le Gouvernement lui-même; ceci soit dit avec tout le respect voulu pour les personnes qui devront composer le comité; mais après tout il ne convient pas que ces gens soient autorisées à formuler une décision ou quelque chose de la sorte. Mon opinion est que le rapport de Touche et Cie devrait être soumis à l'examen du conseil des régisseurs. Je dis cela parce qu'il est maintenant reconnu et le rapport disait—et cela se trouvait tout particulièrement dans la loi que nous avons adoptée il y a deux ans—que le conseil des régisseurs devrait étudier la question de consolider ces obligations des chemins de fer du Canada. Bien plus, la commission royale sur les chemins de fer, qui a siégé il y a trois ans, a précisément recommandé que le conseil des régisseurs, dont elle préconisait la nomination examinât un moyen quelconque de refaire la capitalisation des chemins de fer nationaux et, je le suppose, prit des mesures à ce sujet. C'est pour cela que je veux présenter ici une motion qui devrait, il me semble, recevoir l'approbation de tout le monde. Voici cette motion:

“Proposé par l'honorable M. Euler, secondé par M. Gray, que le rapport de Touche et Cie, soit soumis à l'examen du conseil de régie des chemins de fer nationaux du Canada, avec instruction de faire rapport, surtout à propos de la recommandation, faite par Touche et Cie, de réorganiser le système de capitalisation des chemins de fer nationaux du Canada.”

Je puis ajouter que, tout en considérant que le conseil des régisseurs est bien apte à juger cette question, ils pourraient, se rendant à la suggestion du ministre, entendre les témoignages d'experts, ou, si vous voulez, entendre comme conseillers techniques les personnes qui viennent d'être nommées. Et j'ose ajouter que le conseil des régisseurs, dès qu'il aura été saisi du rapport, ou du moins des recommandations formelles de Touche et Cie, ferait bien de consulter ces gens, M. Matthews, ou tous les autres représentants de l'ancien bureau à leur gré, bien que ces derniers aient été relevés de leurs fonctions. Il me semble que tout cela serait logique et recevrait l'approbation de tout le monde. Quant aux complications dont le ministre a parlé hier, je crois qu'on devrait demander à M. Matthews ce qu'il en pense.

L'hon. M. MANION: Un mot avant que vous repreniez votre siège. Vous dites que j'ai parlé de complications relatives à la comptabilité.

L'hon. M. EULER: Je puis faire erreur, mais telle était mon impression.

L'hon. M. MANION: Vous avez peut-être raison, mais je ne me souviens pas d'avoir dit cela. Et j'ignore à quoi mon honorable ami fait allusion, car il se trouve que j'ai ici, attachées à cette copie du rapport Duff, les notes dont je me suis servi. Elles ont été préparées d'une façon bien sommaire, mais je ne me souviens pas de cela. Je ne vois ici rien qui indique que j'ai parlé de graves difficultés relatives à la comptabilité. J'ai cependant dit qu'il y aurait fort à faire en fait de législation et qu'il faudrait aussi bien des investigations; j'ai dit qu'il faudrait que la direction se fit entendre devant le comité. J'ai parlé en effet de difficultés. Par exemple, je me suis demandé s'il ne faudrait pas recommencer l'évaluation des chemins de fer quant à leur valeur physique, au coût de remplacement, à leur valeur de rendement, et le reste. J'ai parlé des complications en général afin de faire voir qu'il s'écoulerait beaucoup de temps avant que nous ayons un rapport sur ces questions. C'est là tout ce que j'avais à l'esprit. Ce que rapporte mon honorable ami (l'honorable M. Euler) est précisément le contraire de ce que j'ai dit. J'ai simplement suggéré un comité—et je n'y tiens pas tant que cela—j'ai suggéré la formation d'un comité composé du sous-ministre des Chemins de fer, du sous-ministre des Finances et du sous-ministre de la Justice, trois personnes qui me semblent capables d'examiner les trois côtés de la question, au triple point de vue des finances, du droit, et des chemins de fer. J'ai aussi dit que ces derniers pourraient consulter la direction et les régisseurs, et aussi naturellement les vérificateurs. Je ne m'opposerais aucunement à voir comparaître les représentants de Touche et Cie ainsi que les représentants des vérificateurs qui les ont remplacés. Je ne constate pas une grande différence entre la suggestion de mon honorable ami et la mienne.

Sir EUGÈNE Fiset: Il y a une différence, monsieur le ministre. Le rapport de Touche et Cie est adressé au Parlement. Il est soumis par le Parlement, par l'entremise du ministre des Chemins de fer, à l'examen de ce comité. L'an dernier, quand nous avons étudié le rapport intérimaire envoyé par Touche et Cie, c'était la première fois que la résolution de ce comité était placée officiellement devant nous. Ce rapport, envoyé au Parlement et renvoyé à ce comité spécial à la demande du ministre des Chemins de fer, demandait que la question fût soumise officiellement au Conseil des régisseurs, avec instruction de l'examiner et de faire un rapport. Et il me semble que c'est là la seule manière dont nous puissions saisir officiellement ce bureau de ce rapport pour qu'il l'examine. Rien ne l'empêche, monsieur, de consulter les gens dont vous avez parlé, mais il me semble que le devoir du Conseil des régisseurs est d'examiner d'abord ce rapport conformément au désir du Parlement.

L'hon. M. MANION: Vous me permettrez de faire une suggestion à ce sujet. Je ne m'oppose pas à la motion en ce moment, me contentant de penser qu'on pourrait tout de même attendre jusqu'à une autre assemblée. Voici la suggestion qui me vient à l'esprit. Les auditeurs, qui étaient autrefois Touche et Cie

et qui sont présentement Clarkson, Gordon et Dilworth, sont des auditeurs parlementaires chargés pour ainsi dire d'agir comme vérificateurs des régisseurs. Ils sont chargés de surveiller la direction, et ici j'inclus naturellement les régisseurs. Or il me semble que l'on suggère une ligne de conduite plutôt étrange; on veut soumettre aux régisseurs aux-mêmes la surveillance que nous leur avons imposée; on veut avoir l'opinion des régisseurs sur cette vérification. Cela me paraît un procédé plutôt étrange.

L'hon. M. EULER: Cela est véritablement étranger à la vérification. Il ne s'agit que de la question de la réorganisation du capital.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas aujourd'hui retenir plus longtemps l'attention du comité sur cette question.

L'hon. M. EULER: Je veux dire que j'accepte volontiers l'explication ou la correction que le ministre vient de donner à propos de ce qu'il a dit hier. J'avais l'impression qu'il avait parlé de complications concernant la comptabilité. Pour moi, cela me paraît très simple; il ne s'agit que de faire concorder les livres des chemins de fer avec les comptes publics; mais peut-être, comme le déclare l'honorable ministre, nous ne pouvons décider la chose aujourd'hui, et je crois que dans l'intérêt personnel et à la convenance de M. Matthews, nous pourrions au moins obtenir son avis quant aux objections soulevées par le ministre. Je ne connais pas son opinion, mais je crois qu'il pourra nous renseigner relativement aux écritures. C'est très simple. La chose peut se faire si facilement. Le but que nous nous proposons pourrait être entièrement atteint sans égard à la valeur tangible.

M. GRAY: J'allais attirer votre attention, monsieur le président, sur ce que, peut-être, vous examinez dans le moment. Je désire simplement amplifier la déclaration de M. Euler, en attirant l'attention du Comité au rapport de la Commission royale, page 30, où il est dit, au sujet de la capitalisation des Chemins de fer nationaux, ceci:

La Commission estime que le conseil de régie auquel on recommande de confier la direction et l'administration du réseau devrait s'occuper sans retard de cette question et d'une autre déjà mentionnée, le régime financier actuel très compliqué du National-Canadien.

C'est là la recommandation de la Commission, laquelle, comme le ministre l'explique, est aussi le but de la loi relative au National-Canadien-Pacifique-Canadien, adoptée en 1933, c'est-à-dire, de se conformer autant que possible à la recommandation de la Commission. On a tenu une enquête à ce sujet, et l'on a examiné à fond la question, et nous nous sommes efforcés de nous conformer autant que possible à la recommandation. En outre, lorsque *Touche and Company* ont, l'an dernier, présenté leur avis, le président du Bureau des régisseurs, l'honorable M. Fullerton, a déclaré alors que depuis qu'il avait pris charge — et conformément à la recommandation faite par la Commission à cet égard — il avait fait un examen munitieux de la question. Je suis de l'avis de M. Euler que le Bureau des régisseurs que vous avez nommé dans ce but est l'autorité qui devrait étudier la question et faire rapport. Comme le démontre M. Euler il ne peut y avoir aucune opposition à ce que le Bureau des régisseurs demande l'aide nécessaire.

L'hon. M. MANION: Puis-je dire un mot. J'ai mentionné le paragraphe 87 dans mes remarques l'autre jour et j'en approuve la teneur. Je désire, cependant, dire que quoique le Bureau des régisseurs fût saisi de ce rapport, aucune recommandation nous est venue de ce Bureau sur ce sujet. Il est vrai que M. Fullerton nous a dit l'an dernier et cette année qu'il était d'avis que nous devrions effectuer une nouvelle capitalisation, et M. Fullerton est membre du Bureau des régisseurs; toutefois, autant que je me rappelle, nous n'avons jamais reçu du Bureau des régisseurs aucune recommandation en ce qui concerne le remaniement du capital.

L'hon. M. EULER: Mais nous en avons reçu une de la Commission royale.

L'hon. M. MANION: Oui.

L'hon. M. EULER: Je suis d'avis que s'il y a lieu de nommer un comité, il n'est que logique que les régisseurs de ce Bureau constituent ce comité et qu'ils entendent ces messieurs au lieu que ceux-ci soient constitués en comité et confèrent avec le Bureau des régisseurs. La chose est fort logique.

L'hon. M. MANION: Entendons le témoignage de M. Matthews.

M. HEAPS: Est-ce l'intention d'entendre le témoignage de M. Matthews à cette heure avancée?

Le PRÉSIDENT: Entendons son témoignage et finissons-en avec lui.

M. STEWART: Je dois parler devant les vétérans, de sorte que je dois m'absenter; toutefois j'aimerais à entendre M. Matthews.

L'hon. M. MANION: Je ne puis être présent demain matin; je dois rencontrer une délégation nombreuse des Provinces maritimes.

M. HEAPS: Réunissons-nous demain après-midi.

Le PRÉSIDENT: Quoique personne ne puisse être blâmé, toutefois, nous empêchons les officiers des chemins de fer d'être à leur travail.

L'hon. M. MANION: Avons-nous le temps d'entendre le témoignage de M. Matthews?

M. MATTHEWS: Je ne suis pas au courant de la déclaration du docteur Manion.

L'hon. M. EULER: Vous avez entendu hier la déclaration de M. Manion, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. EULER: Je désirerais que l'on nous indique quelles sont les difficultés à surmonter.

M. STEWART: Aurai-je le droit de poser des questions relativement au compte de profits et pertes.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poser toutes questions que vous désirez. Toutefois, si l'on doit interroger le témoin, il vaut mieux de ne pas agir à la hâte.

Le Comité s'ajourne jusqu'à 3 h. 45 de l'après-midi, jeudi 11 avril.

SESSION DE 1935

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'Etat

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 4

JEUDI 11 AVRIL 1935

TÉMOINS:

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

M. O. A. Matthews, de Geo. A. Touche & Co., experts comptables.

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

PROCÈS-VERBAL

SALLE 231, CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI 11 avril 1935.

Le comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat, se réunit à 3 h. 45 du soir, sous la présidence de M. Geary.

Membres présents: MM. Beaubien, Beaubier, Cantley, Chaplin, Euler, Fiset, Fraser (*Caribou*), Gray, Gobeil, Hanbury, Heaps, MacMillan (*Saskatoon*), Manion, Power, Stewart (*Lethbridge*), Tummon.

Sont aussi présents: L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des chemins de fer nationaux canadiens; M. J.-E. Labelle, membre du Conseil des régisseurs des chemins de fer nationaux canadiens; M. S. J. Hungerford, président des chemins de fer nationaux canadiens; M. V. I. Smart, sous-ministre du département des Chemins de fer et Canaux; M. S. W. Fairweather, directeur du service économique des chemins de fer nationaux canadiens; M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des chemins de fer nationaux canadiens; M. B. J. Roberts, contrôleur du service des garanties de l'Etat au ministère des Finances; M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., comptables agréés.

Le comité reprend l'étude de la réduction du capital des chemins de fer nationaux, recommandée par les vérificateurs.

M. O. A. MATTHEWS est appelé et interrogé.

Le témoin se retire.

M. J. B. ROBERTS est appelé et interrogé.

Le témoin se retire.

M. O. A. MATTHEWS est rappelé, interrogé de nouveau et se retire.

L'hon. M. MANION, appuyé par M. MacMillan, propose ce qui suit, par amendement à la motion de l'hon. M. Euler (consignée au procès-verbal de la séance d'hier) :

Le Comité est d'avis que le problème des changements à effectuer dans la capitalisation des chemins de fer nationaux, dont le Conseil des régisseurs est actuellement saisi à la demande de la Commission Duff et sur lequel il n'y a pas encore eu de rapport, est trop vaste et trop compliqué pour que le Comité puisse s'en occuper à cette phase de la session et de la législature, et aussi avec le peu de renseignements qu'il possède actuellement.

Le Comité est aussi d'avis qu'avant de faire une recommandation quelconque au Parlement, il serait préférable pour tous les intéressés de faire examiner toute la question par un comité, composé du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, du sous-ministre des Finances et du Sous-

ministre de la Justice, afin de pouvoir envisager comme il faut les importants aspects d'ordre pratique, financier et juridique que cette question comporte, et le Comité est d'avis que pour cela il conviendrait d'adresser le présent rapport de la maison Touche & Cie à ce comité de sous-ministres, en lui en joignant de s'aboucher avec le Conseil des régisseurs et les fonctionnaires nécessaires du réseau national au sujet des recommandations de la Commission royale et de la maison Touche & Cie.

Sans aller aux avis, le Comité, sur la proposition de M. Hanbury, s'ajourne jusqu'après le congé de Pâques, la date étant laissée à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE N° 268, CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 11 avril 1935.

Le comité permanent spécial des chemins de fer et de la marine marchande de l'Etat se réunit à 3 h. 50 du soir, sous la présidence du colonel G. R. Geary.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Le ministre a une déclaration à faire.

L'hon. M. MANION: J'aurai une brève déclaration à faire au sujet du charbon. Hier, j'ai involontairement donné des renseignements qui prêtaient quelque peu à équivoque; c'était un tort, mais certainement involontaire. Ce matin, afin de remettre les choses au point, j'ai prié le Bureau de statistique de me donner les chiffres des achats de charbon faits dans l'Ouest par les deux chemins de fer: le réseau national et le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Or je vois que les totaux pour les provinces du Manitoba, de Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique sont les suivants:

Par le Pacifique-Canadien	1,052,434 tonnes
Par le National-Canadien	1,109,478 tonnes

Cela indique un chiffre un peu plus élevé pour le réseau national, mais le volume est presque le même dans les deux cas. Ce sont les chiffres de 1933. Le Bureau de statistique n'a pas ceux de 1934. Voici les chiffres par provinces:

Charbon employé par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien dans l'Ouest dans le cours de l'année 1933:

Province	Pacifique- Canadien	National- Canadien
Manitoba	239,162	355,579
Saskatchewan	342,795	409,839
Alberta	287,470	296,988
Colombie-Britannique	183,007	47,072
Total	1,052,434	1,109,478

Les chiffres représentent des tonnes de 2,000 livres.

Le PRÉSIDENT: Or, nous voulions demander quelques éclaircissements à M. Matthews. Je ne sais pas au juste sur quoi, mais c'est à propos du rapport qu'il a fait. Monsieur Euler, voulez-vous un exposé général?

L'hon. M. EULER: Non, monsieur le président. La déclaration que j'attends de M. Matthews porte sur un sujet bien distinct: je voulais lui demander si l'idée qu'il a émise à propos de la réduction du capital—surtout la première partie concernant le milliard de dollars—entraînerait de graves opérations de comptabilité, et peut-être pourrait-il nous parler aussi de l'aspect législatif. Et je voulais lui demander cela parce que j'ai devant moi le procès-verbal de la séance du 9 avril où je vois la déclaration suivante faite par le ministre—je ne la citerai pas entièrement:

“ Puis il y a aussi ceci pour montrer encore une fois les complications: Non seulement il y a la question de complication des différentes compagnies, des diverses émissions d'obligations et des diverses hypothèques à des taux d'intérêt différents, mais il faut aussi savoir sur quelles bases cette modification de capital doit s'effectuer ”.

Je voulais demander à M. Matthews si, à son avis, il y aurait des complications relativement aux émissions d'obligations, aux diverses compagnies et le reste. J'ai l'impression que cela n'offrirait aucune difficulté et que la compagnie fonctionnerait exactement comme aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Il l'a expliqué dans son rapport.

L'hon. M. EULER: Je voudrais qu'il précisât.

M. O. A. MATTHEWS est rappelé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matthews, vous avez entendu ce que demande M. Euler?

M. MATTHEWS: Oui. Après que fut soulevée, hier après-midi, la question concernant le sujet exposé par M. le Dr Manion, nous avons préparé un court mémoire en vue d'établir aussi brièvement que possible les faits envisagés par les propositions. Dans notre rapport du 22 mars dernier sur la structure financière et dans nos témoignages devant le comité, jeudi dernier, nous avons signalé les fausses conceptions que se faisait le public au Canada et ailleurs de l'effet des finances du réseau national sur la dette nette et les déficits budgétaires publiés par le Dominion. Depuis ce temps-là nous avons vu dans les journaux le compte rendu du discours prononcé par M. Beatty, président du chemin de fer du Pacifique-Canadien devant le Board of Trade et les Service Clubs à Toronto, le 9 avril dernier, aussi l'article de fond de la *Gazette* de Montréal, ce matin, et enfin la déclaration du Dr Manion devant ce comité-ci mardi dernier, au sujet de la complexité des propositions touchant le remaniement du capital actuel. Indépendamment des fausses conceptions que nous avons exposées au comité il y a une semaine, nous voulons citer les déclarations et l'article éditorial dont je viens de parler, afin de mieux prouver l'étendue de ces conceptions erronées, même chez des autorités aussi bien informées que le sont le Dr Manion, M. Beatty et la *Montreal Gazette*. Nous leur reconnaissons, comme aux autres personnes autorisées, le droit imprescriptible d'avoir leur opinion sur une question aussi importante que celle des projets de remaniement financier du réseau national. Nous voulons aussi souligner que nous n'avons nullement le désir de faire de cette question un sujet de polémique, mais nous avons néanmoins l'intention d'exposer les faits tels qu'ils sont. C'est un axiome qu'un fait ou une vérité puissent être mal compris ou mal interprétés, mais ne puissent pas être changés. Nous vous prions de vous reporter à notre rapport. Après tout, c'est le texte officiel de la proposition. Lorsqu'on la discute l'on ne devrait rien introduire dans le texte qui n'y soit pas réellement, pas plus que l'on ne devrait ignorer les faits ou les propositions qu'il contient.

Pour faire droit à la demande du comité nous répondrons maintenant à la déclaration du Dr Manion dans laquelle il a dit que la réalisation des projets visant le capital du réseau entraînerait bien des complications au point de vue corporatif, mais, bien entendu, avec toute la déférence due au Dr Manion, en sa qualité de ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. MANION: C'est en réponse à votre demande, monsieur Euler; pas à celle du comité.

L'hon. M. EULER: Très bien; je ne sache pas que cela fasse de différence.

L'hon. M. MANION: Certes oui; M. Euler n'est pas tout le comité.

L'hon. M. EULER: Je pourrais en dire autant du ministre.

M. GRAY: Il n'en est qu'une partie.

M. HANBURY: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Continuons, monsieur Matthews.

M. MATTHEWS: La réorganisation du capital se résume à deux choses principales: d'abord, cesser la double inscription dans les comptes publics du réseau national et dans ceux du gouvernement fédéral, du passif et des pertes qui se montent approximativement à un milliard et demi. C'est la seule mesure mentionnée dans nos propositions et elle ne s'applique qu'à des négociations entre les chemins de fer et le gouvernement fédéral. Deuxièmement, la possibilité d'une réduction à une date indéterminée d'une partie inconnue de la dette consolidée entre les mains du public, en la transportant des comptes publiés des chemins de fer au compte de la dette nette publiée du Canada. C'est la mesure, si jamais elle est appliquée, qui donnera lieu aux nombreuses complexités dont a parlé le Dr Manion. Je répète, d'un autre côté, que, dans nos propositions, nous n'avons jamais envisagé une telle mesure ou de telles complexités.

Je vais lire, si vous me le permettez, un extrait de notre rapport sur la structure financière, portant la date du 22 mars dernier: (page 5, paragraphe 3)

De plus, les mesures proposées et mentionnées ci-après ne s'appliquent pas à la dette consolidée dont les titres sont entre les mains du public; elles visent plutôt les méthodes destinées à assurer une meilleure présentation des faits connus actuellement et qui, d'après nous, pourraient être appliquées à brève échéance.

Page 14, paragraphes 3 et 4:

Par suite, toutefois, des déficits enregistrés depuis quelques années dans les recettes du réseau et de la quasi impossibilité de se rendre compte, autrement que théoriquement, de la valeur du réseau pour le Canada au point de vue utilitaire, nous considérons que ce n'est pas le moment de faire une enquête approfondie et méticuleuse sur cette question, car une telle enquête ne pourrait actuellement que coûter cher au pays et ne donnerait aucun résultat pratique.

De plus, une enquête de ce genre, si elle se terminait de façon logique, obligerait le gouvernement fédéral à prendre directement à son compte une partie de la dette consolidée du réseau actuel ou à verser au réseau national pour le paiement des intérêts une subvention annuelle basée sur les besoins nationaux du pays indépendamment des opérations purement commerciales du réseau. Nous ne sommes pas prêts à recommander l'application de telles mesures avant que la situation ne soit redevenue un peu plus normale.

Nous avons étudié les deux mesures applicables dans ce qu'on pourrait appeler la mise au point de la structure financière et son objet. Je vais maintenant exposer brièvement les faits exacts de la proposition actuelle. A la page 5, paragraphes 2 et 4, on lit ce qui suit:

Nous ne considérons pas les suggestions que nous faisons au Parlement pour la mise au point de la structure financière comme une panacée universelle pour tous les problèmes des Chemins de fer nationaux mais simplement comme un moyen d'assurer l'application des mesures déjà prévues dans la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien (1933) dont le but est en définitive, l'établissement du réseau national sur une base solide.

Puis, au paragraphe 4 de la page 5:

Ces recommandations, faites au Parlement dans le but de bien faire comprendre au public, tant au Canada qu'à l'étranger, les véritables effets qu'ont les finances des Chemins de fer Nationaux sur les comptes publics du Dominion, comprennent quatre mesures principales—

Premièrement—La mise au point du bilan du National-Canadien au moyen de l'élimination du chevauchement des obligations et des pertes.

Deuxièmement—Une nouvelle classification des comptes publics en ce qui concerne le réseau du National-Canadien, de façon à montrer l'accumulation des frais qui en est résultée pour le pays depuis la période qui a précédé la Confédération.

Troisièmement—L'échange d'actions détenues actuellement par le gouvernement fédéral et de créances résultant de prêts consentis à la compagnie, d'avances et d'intérêts accumulés pour des actions de la compagnie du chemin de fer National-Canadien.

Quatrièmement—Une campagne de publicité explicative.

Ceci nous amène maintenant à la question de législation. Nous vous avons indiqué sommairement en quoi consistent les mesures proposées dans le rapport. La législation requise devrait tendre naturellement à modifier les conditions de la garantie et les taux d'intérêt applicables aux prêts et avances à la compagnie. Je veux toutefois établir une ligne de démarcation bien nette entre l'approbation par le Parlement d'un changement dans les exigences découlant de ces prêts originaux et toutes les complexités signalées par le Dr Manion à propos des titres des différentes compagnies du réseau national détenus par le public. Il y a une grosse différence entre les deux. Elles ne se ressemblent pas, elles n'ont aucun rapport entre elles. Nous ne pouvons pas, en tant que maison d'affaires, dire au Parlement quelle sorte de législation il doit adopter; tout ce que nous pouvons dire est que le Parlement doit adopter une loi si l'on veut modifier les conditions d'après lesquelles les parlements du temps jadis ont consenti ces prêts et avances aux entreprises primitives de la compagnie. Nous considérons que vous êtes mieux placés que nous pour vous prononcer sur un tel mode de procédure.

L'hon. M. EULER: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Matthews; ce moyen, s'il était adopté, nécessiterait-il, d'après vous, une législation compliquée?

M. MATTHEWS: Si l'on en juge d'après la façon dont les parlements suivants ont modifié les conditions imposées par leurs prédécesseurs, nous en déduisons naturellement que le Parlement a le droit de modifier, quand il lui plaît, les conditions arrêtées par lui avec les anciens débiteurs.

L'hon. M. EULER: Non; je vous demande simplement si, d'après vous, il faudrait une législation compliquée pour atteindre ce but.

M. MATTHEWS: Je ne le pense pas, mais nous ne prétendons pas être des autorités en matière de législation.

L'hon. M. EULER: C'est très bien.

M. MATTHEWS: Nous voulons cependant qu'il soit bien entendu que la législation requise n'a rien à voir avec la multitude de problèmes découlant de la conversion de la dette consolidée du réseau. J'y viendrai un peu plus tard.

L'hon. M. MANION: Je présume que les connaissances juridiques et parlementaires de M. Matthews, sont quelque peu limitées.

L'hon. M. EULER: C'est possible; j'aurais peut-être dû poser ma question à un autre. Il y a un autre point que je désire, et peut-être aussi le comité, élucider; une loi est-elle nécessaire pour biffer ce poste d'un milliard de dollars, comme on l'appelle ou en faut-il simplement une pour modifier la structure financière à propos des autres postes?

M. MATTHEWS: Nous sommes d'opinion, monsieur Euler, que si le Parlement donne l'autorisation de modifier les conditions des prêts et avances et permet à la compagnie des Chemins de fer nationaux canadiens d'émettre ainsi ses actions en échange, il donnera automatiquement à la compagnie la permission de faire ces écritures; si le Parlement en arrive là, il sera facile, il me semble, d'insérer dans la loi, avant qu'elle ne soit définitivement adoptée, une clause autorisant les Chemins de fer nationaux à faire de telles écritures.

Le PRÉSIDENT: Vous admettez, naturellement, que ce n'est qu'une question de rédaction.

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je ne vous comprends pas très bien, monsieur Matthews; donnez-nous donc un exemple de ce que vous appelez une modification législative des conditions.

M. MATTHEWS: Ces prêts ont été consentis au début, monsieur le président, moyennant certaines conditions fixées de temps à autre par arrêtés du conseil et considérés comme des prêts remboursables. Il est naturellement nécessaire que le Parlement révoque les conditions auxquelles ces prêts ont été primitivement consentis. Autrement dit, si le Parlement a consenti au début un prêt à une compagnie et s'il a exigé pour cela le dépôt de certaines garanties à un taux d'intérêt spécifié, c'est certainement lui qui doit avoir le dernier mot à dire lorsqu'il s'agit de modifier les conditions.

Sir EUGÈNE Fiset: La plupart de ces arrêtés du conseil avaient trait à des articles bien distincts; peut-on en trouver une liste quelque part?

Le PRÉSIDENT: Vous en trouverez une à la page 25, sir Eugène.

Sir EUGÈNE Fiset: Dans ce cas monsieur le président, certains de ces arrêtés du conseil ont été adoptés par un gouvernement précédent.

Le PRÉSIDENT: Oui, avant 1930.

M. MCGIBBON: Quelle différence cela peut-il faire dans la situation des chemins de fer?

M. MATTHEWS: Il s'agit simplement, docteur McGibbon, d'éliminer la répétition des inscriptions.

L'hon. M. EULER: Parfaitement.

M. MCGIBBON: Cela peut-il faire une différence pour les prêts que les gouvernements ont consenti aux chemins de fer dans le passé?

M. MATTHEWS: Ils sont considérés, docteur McGibbon, comme des obligations de compagnie des Chemins de fer nationaux tout en étant en même temps inclus dans la dette nette publiée du Canada.

M. MCGIBBON: Je sais qu'il y a répétition dans ce cas, mais la compagnie de chemin de fer a reçu l'argent et elle l'a dépensé.

M. MATTHEWS: Nous ne le nions pas; c'est la vérité.

M. MCGIBBON: Pourquoi voulez-vous faire des changements au sujet des prêts à la compagnie de chemin de fer; je comprendrais que vous en fassiez quand il s'agit du pays et du réseau réunis.

M. MATTHEWS: Nous avons cité l'autre jour devant ce comité, docteur McGibbon, une demi-douzaine ou plus d'exemples de conception erronées au sujet de la position financière du Canada et ce sont ces conceptions erronées que nous nous proposons de faire rectifier.

M. MCGIBBON: Je le comprends. D'un autre côté, nous n'étudions pas la situation financière du Canada; nous nous occupons des Chemins de fer nationaux.

M. HANBURY: Les deux sont inséparables.

M. MATTHEWS: Nous les considérons comme un tout. N'oubliez pas que nous avons été nommés vérificateurs par le Parlement.

M. MCGIBBON: Ce comité n'a pas à s'en occuper, il me semble. Il n'en est pas question dans l'ordre de renvoi.

L'hon. M. EULER: Mais oui.

M. GRAY: C'est dans la loi.

M. MCGIBBON: La situation financière du Canada? Pas du tout.

M. GRAY: L'article 13 de la loi dit qu'en faisant leur rapport annuel, les vérificateurs doivent attirer l'attention sur toute question qui, d'après eux, mérite d'être étudiée ou exige des changements.

M. MCGIBBON: Ce n'est pas de cela que je parlais.

M. HANBURY: Les obligations du National-Canadien relèvent certainement de ce comité.

M. MCGIBBON: Parfaitement. Nous n'avons pas à nous occuper d'autre chose; c'est pour cela que nous sommes ici.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer, monsieur Matthews.

M. MATTHEWS: Nous passons brièvement en revue ce que les propositions contiennent en réalité; si vous jetez un coup d'œil sur la page 14 de l'annexe, au deuxième paragraphe...

Le PRÉSIDENT: Si vous en avez fini avec cette partie du rapport—je ne savais pas que vous alliez sauter de la fin de la page 5 et du commencement de la page 6 à une autre page—j'aimerais vous poser une question au sujet du paragraphe concernant une nouvelle classification des comptes publics. Il signifie que cette question doit être étudiée par ceux qui s'occupent des comptes publics, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui, colonel Geary. C'est une objection qui a été soulevée par les adversaires de tout changement dans la structure financière actuelle des Chemins de fer nationaux. Nous expliquons à la page 8 la façon dont on pourrait perpétuer le montant total des frais des chemins de fer du Canada et le Parlement est tout désigné pour le faire puisque ceux qui se succéderont dans l'avenir auront toujours devant eux le coût des soi-disant expériences ferroviaires au Canada. C'est le véritable objet de cette recommandation. On lit un peu partout aujourd'hui que l'application de ces recommandations, quelle qu'elle soit, sera un trompe-l'œil pour les contribuables canadiens, que d'une façon ou d'une autre le Canada perdra tout ce qu'il a payé pour les chemins de fer, etc., etc. Permettez-moi de répéter ce que j'ai dit l'autre jour au comité. Vous n'avez pas cet argent maintenant; vous ne l'avez jamais eu et le but de cette proposition est de vous le donner. Ceux qui adoptent une telle attitude ont certainement lu cette partie du rapport mais, chose étrange, ils semblent ignorer cette importante disposition tout comme si elle n'existait pas. De fait, les propositions contenues dans le rapport vont encore plus loin en ce sens qu'elles prévoient à ce que le peuple de ce pays soit constamment tenu au courant du problème ferroviaire et, de plus, elles montrent au Parlement les effets de la double inscription d'un milliard et demi de dollars dans vos comptes. Je vais en parler, si vous me le permettez.

Le PRÉSIDENT: J'ai peur de ne pas m'être bien fait comprendre quand j'ai posé cette question. Je voulais savoir quelles étaient les personnes qui devaient s'occuper d'une nouvelle classification des comptes publics. On choisira des fonctionnaires du gouvernement fédéral, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je voulais savoir.

M. MATTHEWS: Oh! certainement.

M. GRAY: Continuez.

M. MATTHEWS: Nous avons passé en revue les pages 5 et 6 de notre rapport et nous avons effleuré la question de législation. Nous avons essayé de faire une distinction bien nette entre la législation nécessitée par nos propositions et les problèmes compliqués de structure corporative du réseau national soulevés par le Dr Manion. A la page xiv de l'annexe, nous faisons figurer, en plus de la question de législation, une disposition accessoire, au point de vue du gouver-

nement fédéral, pour la cession des titres du réseau national détenus actuellement comme garanties collatérales pour les prêts consentis primitivement aux compagnies.

M. HANBURY: Par le gouvernement fédéral?

M. MATTHEWS: Oui. Ce projet comprend une émission d'actions de la compagnie du chemin de fer National-Canadien en échange d'obligations de la compagnie du chemin de fer National-Canadien, de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien et de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. On suggère que le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique continuent à être engagés vis-à-vis la compagnie des Chemins de fer nationaux de la même façon et au même degré que ces compagnies le sont vis-à-vis le gouvernement fédéral. C'est une mesure de précaution pour conserver leur priorité respective aux réclamations légales du gouvernement fédéral contre ces compagnies pour l'aide qu'il leur a accordée. Ces obligations deviendront alors des transactions entre compagnies; elles figureront dans les comptes séparés des compagnies mais n'apparaîtront pas dans le bilan publié du réseau national. Je vais passer maintenant au résumé succinct des complexités.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, il s'agirait, jusqu'à un certain point, d'apporter des changements dans la structure financière, beaucoup de changements dans l'organisation financière; c'est-à-dire que le Gouvernement devra se charger du capital du National-Canadien, ce qui devra se faire de façon à ce que le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique ne soient pas dégagés de leurs responsabilités.

M. MATTHEWS: Il ne s'agit pas de leurs obligations envers le Gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. MATTHEWS: Vis-à-vis de la compagnie du National-Canadien qui, à son tour, se trouverait sous le contrôle absolu du Dominion.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais si le gouvernement du Dominion songe à une mesure de ce genre, il faut obtenir un avis légal bien précis sur le sujet, avant d'agir.

M. MATTHEWS: Oui, c'est vrai. Mais ce n'est, pour ainsi dire, qu'un moyen accessoire de protection. D'abord, naturellement, il y aurait l'autorité législative à obtenir du Parlement pour la transformation des prêts portant intérêt en capital-actions, représentant les droits des actionnaires. Ce serait là le second pas à faire au moment où le Gouvernement se déciderait d'agir.

Voici la troisième explication que nous désirons fournir...

L'hon. M. MANION: Avant de passer à autre chose, puis-je poser une question? Quelqu'un a-t-il prétendu déjà que le Parlement, s'il le jugeait à propos, ne pourrait adopter une telle loi? Je veux dire, si je comprends bien, que M. Matthews explique assez longuement que le Parlement pourrait faire ceci ou cela. Je n'ai jamais entendu dire que le Parlement ne peut faire les choses qu'il préconise. Je me demande quel peut être le but de cette discussion.

M. MATTHEWS: Je n'argumente pas, docteur Manion. Je tente d'exposer, à notre point de vue, les démarches qui seraient nécessaires.

M. GRAY: Comment on pourrait procéder.

L'hon. M. MANION: Très bien.

M. GRAY: Poursuivez, monsieur Matthews.

M. MACMILLAN: A quelle page en sommes-nous?

Le PRÉSIDENT: A la page xiv, en chiffres romains.

M. MACMILLAN: A la page xiv de quoi?

Le PRÉSIDENT: De ce rapport, intitulé "Rapport sur la structure financière au 31 décembre 1934."

L'hon. M. EULER: Je comprends, monsieur Matthews, que vous exposez simplement la procédure.

M. MATTHEWS: C'est tout. Il y a eu tant de malentendus à ce sujet.

M. GRAY: Il ne devrait pas exister de malentendus, monsieur Matthews, si vous poursuivez.

L'hon. M. MANION: Vous êtes les seuls à poser des questions.

M. GRAY: Nous sommes ici aux premiers sièges.

Le PRÉSIDENT: Peut-être suis-je lent à comprendre, mais je veux bien saisir le sujet. Il y a des choses sur lesquelles je désire des explications. C'est pourquoi je pose la question. Je ne vois pas encore très clairement en quoi consiste la procédure. Je sais ce à quoi vous voulez en venir.

M. MATTHEWS: Bien, je me ferai un plaisir de répondre à toute question.

Le PRÉSIDENT: Je vous suis très bien, mais j'aimerais à poser des questions de temps à autre si je ne comprends pas bien.

M. MATTHEWS: Après tout, c'est la raison de notre présence ici.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe que vous lisez en ce moment ne parle pas de mesures immédiates. Il traite de l'avenir au cas où, plus tard, on élargirait le champ d'action.

M. MATTHEWS: Vous voulez parler de celui dont je viens d'entreprendre la lecture?

Le PRÉSIDENT: Page xiv, oui.

M. MATTHEWS: Non, colonel Geary; ce serait là le pas final dans les propositions actuelles si le Parlement décidait de les mettre en œuvre.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je veux dire. M. Gray, je crois, ne saisit pas le point aussi bien qu'il l'imagine. C'est le pas final dont il n'est pas question en ce moment.

M. MATTHEWS: Il en est question maintenant.

M. GRAY: Il en est clairement question dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Non, non; c'est plutôt un pas à faire quand le Parlement décidera d'agir.

M. GRAY: Toute démarche que nous ferons, que ce soit la première ou la dernière, exige un acte du Parlement, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Non, si je comprends bien, d'après ce qu'a dit M. Matthews, la procédure dont il est question dans le deuxième paragraphe de la page xiv de l'appendice n'est pas la première chose que vous proposez de faire en ce moment, comme article de votre plan immédiat.

M. MATTHEWS: Oh! oui c'est la première, colonel Geary.

M. GRAY: Naturellement, ce sera pour demain ou l'an prochain.

M. MATTHEWS: Le premier pas faisant partie de notre plan.

M. GRAY: Un pas qui n'exige aucunement 250 émissions d'obligations ou une nouvelle évaluation de l'actif tangible, ou les mesures confuses et encombrantes qu'a suggérées le ministre des Chemins de fer dans son discours d'il y a quelques jours.

L'hon. M. MANION: Je suppose que c'est là le dernier mot.

M. GRAY: Non, vous aurez le dernier mot.

L'hon. M. MANION: Pas ici.

L'hon. M. EULER: Vous devez avoir changé, docteur.

M. GRAY: Ma foi, il y a espoir.

L'hon. M. EULER: Laissons le témoin continuer son exposé.

M. HANBURY: Adopté.

M. MATTHEWS: Jusqu'à présent, nous avons discuté un bref sommaire des propositions énoncées aux pages 5 et 6 de notre rapport, relativement aux lois existantes et aux lois complémentaires dont il est question à la page xiv de l'appendice. Ce sont là les faits relatifs aux propositions. En troisième lieu, à titre de renseignement, si vous désirez en entendre davantage, nous pourrions donner un bref sommaire des complications que comporte toute conversion future de la dette consolidée due au public, ce qui, disons-le de nouveau, ne forme aucunement partie de nos propositions de réorganisation du capital. Toute conversion que l'on pourra tenter à l'avenir, pour ce qui est des diverses émissions constituant la dette fondée due au public, exigerait l'étude de six facteurs principaux. Nous parlons maintenant de choses qui ne se trouvent pas dans nos propositions. Elles relèvent des problèmes dont a parlé le docteur Manion. Il faudrait certainement étudier six facteurs principaux, si jamais on se décidait d'agir: Premièrement, la fixation de la prétendue "valeur"; deuxièmement, l'effet sur les comptes publics du Dominion; troisièmement, l'effet sur les comptes publiés du réseau national; quatrièmement, la fixation des taux d'intérêt et la simplification de la structure financière qui devrait se produire, croirait-on, au cours de la prochaine ou des deux prochaines décades, vu le procédé automatique du remboursement ou du rachat; cinquièmement, les émissions non garanties; et, sixièmement, mais non le moins important, les fortes pertes d'argent qu'on retrouve dans l'histoire de la dette fondée due au public.

Si ma mémoire est fidèle, le docteur Manion a parlé du fait que la commission royale en 1932, et sir Henry Thornton en 1931, avaient déclaré que le moment n'était pas opportun pour entreprendre la mise au point du capital. Puis-je rappeler respectueusement au comité que le rapport de la commission royale fut présenté en septembre 1932, il y a quelque deux ans et demi; et, en même temps, on déclarait que la question de la structure financière devrait être bientôt portée à l'attention du conseil de régie. Puis-je de plus appeler l'attention du comité sur le fait que les propositions de sir Henry Thornton, faites en 1928-1929, prévoyaient d'abord, entre autres choses, l'émission d'obligations de conversion, sur première hypothèque, fondées sur les recettes nettes, en sus de la garantie du Dominion. Evidemment, durant les années suivantes les propositions initiales perdirent beaucoup de leur force et de leur point de vue pratique; et, avec tout le respect convenable, il est difficile de voir comment ce changement des conditions, entre 1928 et 1931, peut influer sur les propositions actuelles qui ont comme objectif principal l'élimination des doubles passifs et pertes dans les comptes publiés du Dominion et du réseau national. Si le comité le désire, nous nous ferons un plaisir de fournir d'autres détails sur ces six points.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MATTHEWS: D'abord sur la fixation de la prétendue valeur.

M. GRAY: J'aimerais à entendre discuter ce point.

M. MATTHEWS: Voici les problèmes que soulèverait une conversion de cette dette monstrueuse du réseau national.

M. GRAY: J'aimerais à bien comprendre. Ceci n'est pas suggéré dans votre proposition.

M. MATTHEWS: Certainement que non. Cela n'en fait aucunement partie; mais si le comité le désire, nous nous ferons un plaisir de donner sur cet aspect de la question, tous les renseignements en notre possession et qui pourront avoir leur valeur un jour ou l'autre.

M. MACMILLAN: Combien de temps cela va-t-il prendre?

Le PRÉSIDENT: Cela se trouve-t-il dans votre rapport?

M. MATTHEWS: Non. Il me faudra six ou sept minutes.

L'hon. M. EULER: Ces complications n'ont absolument rien à faire avec vos propositions écrites.

M. MATTHEWS: Non.

L'hon. M. MANION: Laissez-le exposer les complications.

L'hon. M. EULER: Elles ne forment pas partie de son rapport?

L'hon. M. MANION: Elles sont ici.

Le PRÉSIDENT: Non, mais la procédure future en exigera l'étude.

M. GRAY: Exactement.

M. MATTHEWS: Oui, colonel Geary.

Le PRÉSIDENT: A la suite de la présente enquête, si on le désire.

M. MATTHEWS: C'est bien cela. Si jamais on décide d'étudier sérieusement ces questions, il faudra résoudre ces difficultés et ces problèmes. Je crois que nous avons créé définitivement l'impression qu'en 1922 et 1923, M. D. E. Brown a fait une étude très complète de cette question de la dette consolidée.

L'hon. M. MANION: Qui est M. Brown?

M. MATTHEWS: M. Brown a d'abord fait partie du conseil d'arbitrage du Grand-Tronc; puis il passa au service du réseau après la fusion, docteur Manion, et plus tard, comme le comité le sait bien, je crois que M. Gaston fut engagé et consacra plusieurs années...

M. MACMILLAN: Henri Gaston?

M. MATTHEWS: Georges Gaston.

M. MACMILLAN: L'homme qui recevait de \$50,000 à \$75,000 par année?

M. MATTHEWS: Oui, c'est celui-là.

L'hon. M. MANION: \$62,000, pour être exact.

M. HANBURY: A ce sujet, monsieur Matthews: était-ce là le salaire qu'il recevait, ou devait-il payer un personnel sur cette somme?

M. MATTHEWS: Bien, je crois qu'il maintenait un personnel à New-York.

L'hon. M. MANION: Non, pas à même cette somme de \$62,000. Tout ce qu'il a payé, c'est l'impôt sur le revenu, comme chacun de nous.

M. BEAUBIEN: Sommerville a reçu \$32,000.

L'hon. M. MANION: Quel rapport cela peut-il avoir avec le travail du comité?

M. BEAUBIEN: Qu'est-ce que l'autre a à faire avec ce comité?

L'hon. M. MANION: Quelqu'un a demandé qui il était.

L'hon. M. EULER: Je ferai respectueusement remarquer que toutes ces choses n'ont absolument aucun rapport avec la proposition concrète des vérificateurs.

Le PRÉSIDENT: On a posé une question sur l'identité de quelqu'un et on y a répondu.

M. MATTHEWS: Est-ce le désir du comité...

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MATTHEWS: Le comité désire-t-il que j'explique en détail ces six difficultés qui se présenteraient si l'on songeait à ces changements?

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, je ne veux pas interrompre, mais je suis plus ou moins responsable du fait que M. Matthews a dû fournir ces explications. Voici ce que j'avais en vue: Je voulais que M. Matthews expliquât que ces complications n'avaient absolument rien à faire avec son projet de nouvelle capitalisation. Il a dit qu'elles n'avaient aucun rapport avec ce dernier, et je ne vois aucune raison spéciale de discuter le règlement de ces complications qui se présenteront beaucoup plus tard, et qui n'ont rien de commun avec son plan actuel. Pour ma part, cela ne m'intéresse aucunement.

L'hon. M. MANION: Il se peut que cela n'ait aucun rapport avec le plan actuel, mais cela touche de près à toute la question d'une nouvelle capitalisation.

Le PRÉSIDENT: M. Matthews est ici à ce sujet, et je crois que nous ferions mieux d'écouter son exposé.

L'hon. M. EULER: Cela ne fait pas partie de son plan.

L'hon. M. MANION: Vous l'avez appelé et vous pourriez au moins lui permettre de répondre.

L'hon. M. EULER: Je ne m'y oppose pas, mais cela n'a aucun rapport avec ce plan.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous utiliser ce qui reste de ces six ou sept minutes?

M. HANBURY: Laissez-le parler aussi longtemps qu'il pourra nous donner des renseignements utiles.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poursuivre?

M. MCGIBBON: Ce sont les renseignements que nous désirons.

Le PRÉSIDENT: Qu'il nous les donne.

M. MATTHEWS: Nous sommes disposés à vous fournir tous les renseignements voulus sur le sujet. Le comité désire-t-il...

Le PRÉSIDENT: Je l'ai déjà dit, monsieur Matthews; voulez-vous poursuivre?

M. MATTHEWS: Premièrement, dans la détermination des valeurs, il faut tenir compte du prix de revient et de la valeur pratique. Le prix de revient normal comprend le coût de construction initial, et la valeur courante, le coût de reproduction; la valeur utile comprend bien des choses, non seulement un intérêt sur le capital, mais aussi les services rendus comme agence du gouvernement. A ce point de vue, le chemin de fer a été un facteur au point de vue de la colonisation; il a ouvert certaines régions du pays, sans en attendre un rendement sur le capital placé; on ne songeait qu'au développement des ressources naturelles et à l'augmentation de la richesse de la nation. Les avantages politiques et économiques découlant de la Confédération sont, en partie, portés au compte du coût d'établissement du réseau national. Les cultivateurs peuvent transporter leurs produits jusqu'à la mer, malgré la distance parfois considérable, à des prix qui leur permettent de concurrencer ceux de pays plus favorablement situés par rapport aux transports par terre. En un mot, la vie de la nation, dans chacun de ses aspects, y est intéressée, maintenant comme par le passé. Il importe de tenir compte de ce caractère d'utilité quand on veut calculer la valeur des voies ferrées.

Qui serait en mesure d'exprimer en chiffres la valeur des voies ferrées que possède et exploite la nation? On en ignore le prix d'établissement, et il est humainement impossible de le découvrir. Un vaste personnel d'ingénieurs pourrait avec beaucoup de temps et d'argent, établir ce qu'il en coûterait pour les remplacer, mais ces frais d'établissement suivent les fluctuations des devises monétaires. John Stuart Mill comparait la norme des valeurs à la surface de la mer, et les valeurs courantes au mouvement de vagues qui feraient sans cesse osciller ce niveau. Une valeur calculée aujourd'hui devrait être mise au point demain. Même sans tenir compte de la valeur utilitaire des voies ferrées (ce qui est impossible à mon sens), sauf dans la mesure où l'on peut la déterminer par la capitalisation des recettes affectables au service des intérêts du capital immobilisé, on rencontre des difficultés insurmontables. Cette valeur varie d'une année à l'autre, suivant l'état financier de l'entreprise.

Calculée d'après les résultats obtenus de 1931 à 1933, la valeur aurait été nulle. En 1928, elle aurait été supérieure à la valeur nominale de tous les titres de la dette consolidée détenus par le public. Entre 1921 et 1928, cette valeur a augmenté de plus d'un milliard de dollars, mais le marasme économique l'a

annihilée. C'est une base de calcul trop mouvante pour pouvoir y faire reposer la capitalisation. On répondra que nous devrions prendre la moyenne d'un certain nombre d'années. En se fondant sur la période des douze années 1923 à 1934, on arriverait à un capital d'un demi-milliard, mais personne n'accepterait un chiffre si bas. Il faut donc tenir compte de la productivité possible de l'entreprise. Nous ne pouvons connaître l'avenir que par supposition. Mais, si nous atteignons un chiffre de trois quarts de milliard, qui accepterait ce maximum? N'oublions pas, d'un autre côté, qu'on ne pourrait agir sans tenir d'audience publique: n'importe quel témoin assermenté devrait avouer que ses chiffres seraient simplement hypothétiques, fondés, sur des moyennes sujettes à des variations constantes quant au passé et sur des suppositions quant à l'avenir.

Il faut ensuite considérer l'effet qu'aurait cette action sur les comptes publics du Dominion. Comme nous l'avons déjà vu, la conversion de la dette consolidée dont le public détient les titres, poussée jusqu'à sa conclusion logique, comporterait soit l'imputation sur les comptes de l'État d'une partie de cette dette, soit le versement d'une subvention annuelle, en vue du service des intérêts, au réseau national calculée d'après les besoins de la nation, considérés à part des affaires d'ordre purement commercial.

Examinons aussi l'effet d'une telle entreprise sur les comptes publiés du réseau national. Comment pourrait-on éliminer de ces comptes les titres détenus par le public? Ils représentent tous des obligations valides et légales émises au public par l'une des sociétés englobées dans le réseau. Le bilan de ce dernier comprend un exposé complet et exact de tous ses engagements envers le public. Il n'y faut rien ajouter, ni en rien retrancher. Si on en omettait une partie importante des obligations envers le public, celui-ci perdrait toute confiance dans les comptes du réseau. Quoi qu'on puisse dire de l'état de nos voies ferrées, jamais on n'a pu démontrer que leur comptabilité n'a pas toujours exposé exactement cet état. Depuis la création du réseau national, les ennuis viennent, d'un côté, de la complexité inhérente à la comptabilité des grandes entreprises commerciales ou industrielles et, de l'autre, du déséquilibre de la structure financière inscrite aux comptes de l'État relativement aux voies ferrées.

N° 4: Nous traitons, aux pages 13, 15 et 16 de notre rapport sur la structure financière, de l'abaissement des intérêts dus au public et de la simplification de la structure financière par le moyen de la fusion juridique des sociétés gardant leur entité au sein du réseau national, ou par le moyen de l'unification de la dette consolidée. Vous trouverez les détails à la page 13.

“ Il est impossible d'abaisser les intérêts dus au public du fait des émissions garanties par le Dominion, sauf par un emprunt de remboursement à des taux inférieurs, ou par un remboursement effectué par l'État, qui ferait les fonds à son titre d'actionnaire, selon la méthode qu'il a déjà adoptée ”.

Aux pages 15 et 16, on lit:

“ Notre plan relatif à la mise au point de la structure financière comporte déjà la centralisation de la gestion des diverses sociétés composant le réseau par l'État qui agirait par l'intermédiaire d'une société de gestion ”.

“ Nous nous prononçons sans réserves pour la simplification de la structure financière du réseau national, dans la mesure où elle est pratiquement réalisable, simplification qui entraînerait un abaissement des frais de comptabilité et autres. Une difficulté naît, toutefois, des questions juridiques et autres que pose la très grande diversité des titres que détient le public, des sociétés englobées dans le réseau national et des complications internationales causées par les législations nationales ”.

Cependant, rappelons-nous que, au cours des dix ou vingt prochaines années, il se produira automatiquement une unification assez poussée de la structure financière par le remboursement des obligations des socié-

tés primitives ou du réseau national ou par la conversion, soit à l'échéance, soit par l'application des clauses pourvoyant au rachat anticipé des titres du réseau encore entre les mains du public.

Le cinquième point à étudier est celui des émissions non garanties, sujet fort délicat. Il appartient seulement à l'Etat de prendre une décision à cet égard.

L'hon. M. EULER: Laissez-en le soin au prochain gouvernement.

M. MATTHEWS: Par exemple, il importe de déterminer si une ligne est d'ordre stratégique ou non. En passant, mentionnons que les obligations non garanties atteignent un total de 210 millions de dollars. Il faudrait les considérer indépendamment des émissions garanties. Quant au sixième point, répétons que feu M. D.-E. Brown, qui s'est occupé de l'arbitrage du Grand-Tronc avant de passer au réseau national, a étudié à fond la question de la dette consolidée, examen suivi par un autre poursuivi par M. Gaston pendant plusieurs années. On calcule que ces enquêtes ont coûté de \$300,000 à \$400,000. Qu'il me soit permis de lire trois ou quatre extraits du rapport Thornton, fondé en grande partie sur les données recueillies par MM. Brown et Gaston.

M. MCGIBBON: M. Gaston a-t-il présenté un rapport?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. MATTHEWS: Son rapport se trouvait dans celui de sir Henry Thornton.

M. MACMILLAN: Il n'a jamais présenté de rapport à notre comité?

M. MATTHEWS: Pas à ma connaissance.

L'hon. M. MANION: Sir Henry Thornton a présenté un rapport au gouvernement précédent. C'est le document dont je parlais l'autre jour. Il avait pour auteur, sauf erreur, M. Gaston, dont il est justement question. Le ministre des Chemins de fer le reçut soit à la fin de 1928 soit au début de 1929, mais on ne fit rien pour réaliser les vœux qu'il renfermait.

M. MACMILLAN: Qui était ministre?

L'hon. M. MANION: M. Dunning.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il en a été question à la Chambre.

M. MATTHEWS: On lit à la page 2 du rapport Thornton:

Même un observateur superficiel pouvait saisir facilement ces questions (c'est-à-dire celle des recettes, et autres), mais on entreprenait en même temps une besogne très ardue dont les résultats, bien que moins visibles, n'en avaient pas moins d'importance, c'est-à-dire l'étude approfondie et le relevé complet des compagnies englobées dans le réseau national, surtout quant à leur structure financière.

Notons tout particulièrement la phrase suivante:

L'examen révéla peu à peu que la situation était bien plus compliquée et la besogne à accomplir bien plus vaste qu'on ne le soupçonnait au début.

Page 3, on a un aperçu des questions étudiées dans le détail il y a des années, alors qu'on se rendit compte de l'impossibilité d'un changement brusque dans la dette consolidée, qu'elle qu'ait été l'utilité d'une telle modification et pour le réseau et pour l'Etat.

Certains titres comportaient un intérêt fixe, d'autres suivaient les fluctuations des recettes; certains portaient la garantie de l'Etat et d'autres, non; certains étaient garantis par les provinces, ce qui n'était pas le cas pour d'autres; pour un certain nombre, la date d'échéance était fixée à l'avance, les autres étaient perpétuelles; des émissions, parfois en entier parfois en partie seulement, avaient servi à plusieurs reprises de gages à des billets ou des obligations.

Parmi les hypothèques, les actes de fiducie et les engagements fixes du réseau, certains étaient gagés par des biens déterminés du réseau, et d'autres ne l'étaient pas. Les biens gagés n'étaient pas toujours situés côte à côte, la même hypothèque pouvant engager des biens situés à des milles et des milles d'intervalle.

Certaines parties du réseau étaient grevées parfois de huit hypothèques. La priorité de celles-ci variait selon les biens engagés; elles comportaient des conditions fort diverses et se rapportaient, comme nous l'avons noté, à des titres dont l'échéance, l'intérêt et la rédaction différaient de l'un à l'autre. L'administration actuelle a trouvé cet état de choses, dû en grande partie aux circonstances, en prenant la direction des affaires et, depuis, elle s'efforce d'y mettre de l'ordre.

On a relevé les hypothèques ou les gages d'obligations fixes et préparé un tableau pour indiquer l'état de chacun, leurs diverses conditions, les échéances, les priorités respectives et les conditions de la garantie si le cas se présente, de sorte que nous possédons maintenant toutes les données utiles.

Nous avons lu ces extraits du rapport Thornton pour vous indiquer qu'on a déjà procédé à toutes les études possibles dont on pouvait attendre des résultats pratiques. Le réseau et l'État ont consacré des sommes importantes à ces examens minutieux de la question que pose la dette fondée. Mais, de nouveau, nous notons que ces problèmes ne touchent en rien à nos propositions; à notre sens, ils ne pourraient aucunement empêcher le Parlement d'agir pour remédier à la double inscription du passif et des pertes.

L'hon. M. EULER: Tel est le point essentiel.

M. le PRÉSIDENT: Est-ce tout?

M. MATTHEWS: Presque. Un autre point, cependant. Le docteur Manion a noté que nos propositions ne sont pas nouvelles. Nous l'avons indiqué bien clairement. A ce propos, il ne serait pas mauvais de reprendre la lecture des pages 2 et 3 de notre rapport sur les comptes financiers:

L'article 13 de la loi de 1933 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien oblige les vérificateurs à signaler dans leur rapport annuel au Parlement toute question qui, à leur avis, exige l'attention ou une mise au point. Nous avons cru que cette loi nous faisait un devoir d'éclaircir autant que possible une question difficile et compliquée en coordonnant les faits connus de nous et en les signalant au Parlement en même temps que des propositions de nature à remédier à l'état de choses existant, afin que le Parlement prenne les mesures qu'il jugera à propos, vu le malentendu sur la situation répandue dans le public canadien comme parmi les capitalistes d'Angleterre ou d'ailleurs.

Mentionnons que la question de la structure financière a fait l'objet de plusieurs examens longs et dispendieux; comme, par exemple, les enquêtes effectuées sous l'empire de la loi du conseil de vérification en 1925 et le rapport préliminaire de feu sir Henry Thornton préparé en 1928 à la suite des études de M. Gaston. A diverses époques, au cours des cinq dernières années, les employés des services comptables ou financiers du réseau ont préparé et nous ont fourni des données importantes.

Ces études n'ont donné lieu à aucune intervention officielle. Seule l'adoption de la loi de 1933 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien nous a fourni l'occasion, à titre de vérificateurs, de nous adresser directement au Parlement à ce sujet.

Aux pages 24 et 25 du rapport relatif à la structure financière, nous écrivons:

Pour mieux renseigner le Parlement et exposer plus clairement les vœux contenus dans notre rapport, nous y ajoutons en appendice certains

détails supplémentaires sur la structure financière, lesquels nous avons puisés dans les données très sûres recueillies au cours des dernières années par les fonctionnaires des services comptables et financiers du réseau. Pour notre étude de la question, nous avons aussi puisé dans les données recueillies ou les vœux présentés par les enquêteurs nommés en 1925 sous l'empire de la loi relative au conseil de vérification, comme dans le rapport préparé en 1928 par feu sir Henry Thornton, dans la mesure où nous les acceptons. Nous avons aussi utilisé le rapport présenté par la commission Drayton-Acworth en 1917; les conclusions des conseils d'arbitrage de 1918 et 1921; le rapport de la commission royale qui a examiné le problème des chemins de fer et transports au Canada en 1931-1932; les lois fédérales, ainsi que diverses autres sources d'information ou d'autres auteurs.

En résumé, nous nous sommes servi des études et du compte rendu des commissions de l'Etat publiés au cours des vingt dernières années, pour ajouter à notre connaissance du sujet, afin de présenter au Parlement un rapport renfermant des projets dont l'exécution, à notre sens, est à la fois possible et nécessaire, et conforme à l'intérêt bien entendu aussi bien du réseau national que du Dominion.

Comme conclusion, nous sommes persuadés que nous manquerions à notre devoir en ignorant le marasme financier existant au Canada comme à l'étranger. Les incertitudes et le manque de lumières, aussi bien par rapport aux grandes entreprises que par rapport à l'Etat, engendrent le malentendu quant aux faits réels; le malentendu fait naître le doute; du doute vient le manque de confiance; le manque de confiance, aussi bien dans le domaine national que dans le champ international, mine en définitive le crédit. Quand le crédit est atteint, il en résulte inévitablement un relèvement dans les frais d'emprunts. Pour ce dernier motif, nous prions le comité d'examiner avec impartialité, le plus tôt possible, toute cette question de la structure financière du réseau national par rapport à la double inscription des passifs et des pertes.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, M. Matthews nous a communiqué des renseignements fort intéressants, en dehors des propositions qu'il a exposées. Mais, à mon sens, ils n'ont guère qu'un intérêt académique, pour l'heure, puisque nous n'avons pas l'intention d'aborder maintenant ces aspects compliqués de la situation, ce qui n'est pas nécessaire du reste pour réaliser dans la pratique les vœux bien définis qu'il expose. Son plan me paraît très simple. Il importe de l'accepter ou, du moins, de lui accorder la plus sérieuse attention puisqu'il comporte la disparition de la double inscription du milliard et demi de dollars, et qu'il mettra fin au malentendu répandu dans le public.

Pour ma part, je ne désire d'éclaircissements que sur deux points. M. Matthews s'est expliqué sur l'un d'eux. N'a-t-il pas dit en effet que, du point de vue de la comptabilité, la réalisation de son plan très simple n'entraînerait aucune difficulté?

Ainsi que le ministre des Chemins de fer l'a indiqué, il existe une certaine divergence d'avis au sujet de la portée du projet de loi à présenter; selon lui, il faudrait un projet de loi fort compliqué. Je voudrais demander à M. Matthews, —sans chercher à clore son interrogatoire, car quelqu'un a peut-être des questions à lui poser,—je voudrais lui demander à propos de l'aspect législatif de la question, quel est, selon le président du conseil de régie, le projet de loi qu'il faudrait présenter pour réaliser les avis préconisés par les vérificateurs et, pour ma part, je voudrais que, dans sa réponse, il se bornât strictement au projet d'amortissement du milliard de dollars en question et aux moyens à prendre pour amortir les autres 800 millions de dollars.

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'avons pas étudié la question sérieusement; c'est une affaire d'ordre juridique.

L'hon. M. EULER: Vous avez lu le rapport?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. De toute évidence, les experts juridiques de l'Etat croient que c'est une chose fort compliquée. Ce n'est pas mon avis, je dois en convenir; je pense que la chose est fort simple. A mon sens, il suffirait d'un bill fort simple pour amener les résultats désirés. Si on aborde les relations complexes avec les sociétés subsidiaires, c'est autre chose, l'affaire est très compliquée, mais dans une question intéressant seulement le National-Canadien et l'Etat, je ne puis voir... Je peux me tromper; je ne voudrais pas me prononcer catégoriquement sans étudier la chose, mais, en ce moment, je n'entrevois pas de grandes difficultés.

L'hon. M. MANION: Permettez-moi de dire un mot. Je n'ai pas donné à entendre,—du moins telle n'a pas été mon intention,—que le projet de loi nécessaire serait très compliqué, mais j'ai voulu indiquer que l'étude de toutes les questions en jeu pour la préparation du projet de loi nécessaire est trop laborieuse pour que nous puissions la mener à bonne fin dans le peu de temps à notre disposition.

M. HANBURY: Qu'entendez-vous "par le peu de temps à notre disposition"? Le temps de la session?

L'hon. M. MANION: Oui. J'ai voulu signifier que la question dans son ensemble est tellement complexe qu'il faudrait beaucoup d'études juridiques pour savoir au juste quel projet de loi il faudrait présenter. Le projet de loi une fois au point, nous pouvons le faire voter à la Chambre.

L'hon. M. EULER: Puis-je poser une question au ministre? Je parle maintenant d'un avis énoncé par les vérificateurs. D'après le ministre, s'il jugeait l'avis acceptable, faudrait-il un long projet de loi pour y donner effet?

L'hon. M. MANION: Je l'ignore. Je ne parlais pas seulement de l'avis exprimé par les vérificateurs, car j'ai dit expressément qu'il ne fallait pas exécuter l'opération en deux étapes, si je puis dire. Avant d'agir à cet égard, il faut bien tirer l'affaire au net, et si j'avais besoin de preuves pour me convaincre que j'ai raison, je les ai obtenues en écoutant l'exposé de M. Matthews, car s'il a démontré quelque chose, c'est la complexité des éléments que la reconstitution du capital met en jeu.

L'hon. M. EULER: A propos de l'avis exprimé par M. Matthews, je crains, avec tout le respect que je lui dois, qu'il n'ait embrouillé son exposé par des considérations en dehors du domaine qui fait l'objet d'une étude immédiate.

L'hon. M. MANION: Nous avons entendu les explications de M. Matthews et M. Roberts, du ministère des Finances, occupe un siège au fond de la salle et il est ici comme représentant du ministère auquel il est attaché. C'est l'un des experts du département des Finances et il est avocat, je pense,—il fait signe que non, je fais erreur,—et il y a dix minutes encore, il ignorait que j'avais besoin de lui. Je lui ai fait demander par mon sous-ministre s'il s'objectait à faire un exposé général sur la question, et il a répondu que non. Le Comité trouve-t-il à redire à écouter M. Roberts?

M. GRAY: J'aimerais d'abord à poser quelques questions à M. Matthews. Je reconnais avec M. Euler que la question dont le comité est saisi, c'est le rapport présenté par la maison *Touche and Company*, le 22 mars 1935. Et avant que nous passions à autre chose, je voudrais demander à M. Matthews si, à son avis, nous nous sommes écartés du rapport en question, lorsque M. Manion au cours de son exposé d'avant-hier, a prétendu que la réalisation du projet mettrait en jeu 250 émissions d'obligations et hypothèques distinctes? L'avis que vous avez donné a-t-il le moins trait à la question?

M. MATTHEWS: Pas du tout.

M. GRAY: En second lieu, M. Manion a demandé si l'amortissement reposerait sur l'estimation de la valeur matérielle, ou de la valeur de remplacement,

ou de la valeur de rendement et des éléments du même genre que vous avez discutés dans l'exposé de vos six points. Est-il question de ces choses dans votre rapport?

M. MATTHEWS: Pas du tout.

L'hon. M. MANION: Non, mais il a indiqué en même temps que les avis divergent beaucoup sur le sujet.

M. GRAY: Puis-je prendre pour acquis, M. Matthews, que, dans votre rapport, il est uniquement question du double emploi des services, première initiative à prendre et au point, pour débarrasser le public des idées fausses dont vous le croyez imbu, est-ce exact?

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. GRAY: Puis-je vous poser une autre question? M. Beatty, du Pacifique-Canadien, a donné une causerie devant le Board of Trade de Toronto, le 9 avril. Vous avez peut-être lu le compte rendu?

M. MATTHEWS: Oui, je l'ai lu.

M. GRAY: Souscrivez-vous à l'affirmation de M. Beatty: savoir, qu'il a scruté les propositions,—je me sers du compte rendu du *Montreal Star* du 10 avril, et il s'agit des propositions que vous avez exposées au sujet du rapport ci-haut mentionné sur la dette,—et que c'étaient des propositions en l'air. Lecture faite du passage du discours de M. Beatty dans lequel il vous reproche d'avoir présenté les faits sur un faux jour, je voudrais écouter vos commentaires à ce sujet?

M. MATTHEWS: Fort bien. Il a fait des affirmations encore plus tranchées, et c'est la première fois que nous avons l'occasion de répondre à M. Beatty.

M. GRAY: Il est grand temps que quelqu'un lui réponde.

L'hon. M. MANION: Il s'agit d'un discours public de M. Beatty; pourquoi ne pas laisser M. Matthews lui répondre publiquement? Je ne vois pas pourquoi le comité aurait à s'occuper des assertions de M. Beatty. Je n'ai pas même lu son discours.

M. GRAY: Monsieur Manion, je m'étonne de vous entendre parler ainsi.

L'hon. M. MANION: Et certaines de vos assertions m'étonnent aussi.

M. GRAY: Le sentiment est mutuel depuis quelque temps. Je n'entends pas me laisser bâillonner au comité par un avis que le ministre des Chemins de fer peut exprimer. M. Beatty a parcouru le pays d'un océan à l'autre et je tiens à la main le compte rendu de cinq ou six discours qu'il a prononcés au cours d'une période de quelque mois. Il a affirmé qu'après le dépôt des dispositions du bill prévoyant la coopération, il soutiendra qu'il y a coopération, mais qu'il n'en attend pas de résultats tangibles. Nous tenons du conseil de régie que bien qu'il y ait coopération au sujet de la mise en commun de trains entre Montréal et Toronto, et entre Ottawa et Toronto, certains malentendus existent. Et les paroles du président du conseil de régie peuvent signifier seulement que le conseil a accepté l'accord en question, en prévision d'autres arrangements au sujet des trains de Toronto et des trains allant vers l'ouest, à destination de Chicago, Détroit, Sarnia et Windsor.

L'hon. M. MANION: Si quelqu'un a été d'accord avec M. Beatty, je ne le connais pas. Permettez-moi de dire que j'ai été maintes fois d'un autre avis que M. Beatty. A ma connaissance, le seul homme qui soit de l'avis de M. Beatty sur la fusion ou l'unification des réseaux, ce n'est pas moi, mais un homme de votre parti.

M. GRAY: Je veux terminer mon exposé, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Fort bien. Maintenant, messieurs, je vous prierais de ne plus interrompre, afin de permettre à M. Gray d'achever son exposé.

M. GRAY: Voici: si M. Beatty a la faculté d'énoncer ses affirmations sans rencontrer de contradicteurs. . .

L'hon. M. CHAPLIN: Pourquoi ne le faites-vous pas taire?

M. GRAY: Impossible, car il invoque pour parler sa qualité de contribuable et, pour cette raison, il échappe évidemment aux réprimandes. Je puis dire qu'il a un représentant qui siège tous les jours dans notre comité; il a peut-être ce droit comme actionnaire; et le représentant note avec soin tout ce qui lui paraît utile. Il est présentement dans la salle et je prie M. Apps de noter mon affirmation. Je dirai ensuite qu'il est temps que le comité demande à M. Fullerton, — nous ne pouvons pas faire davantage, — en sa qualité de président du Conseil de régie, d'aller donner d'un bout à l'autre du pays un exposé fidèle de la situation telle qu'elle nous apparaît à nous, les membres du comité. C'est pourquoi je reviens à l'exposé inexact de la situation dont M. Beatty a parlé. S'il en est ainsi nous avons le droit de le savoir, en notre qualité d'actionnaires. Et maintenant, je reviens à mon premier point, c'est-à-dire je prie M. Matthews de réfuter ce que M. Beatty dit du prétendu exposé inexact de la situation, démolissant ainsi le tableau de la situation présenté dans le rapport soumis au comité.

M. STEWART: Je n'ai mission ni de défendre M. Beatty, ni de justifier ses agissements à ce sujet. Mais je m'inscris en faux contre les paroles de l'orateur précédent taxant de répréhensible la conduite de M. Beatty en cette affaire. M. Beatty est un aussi bon Canadien que n'importe quel membre du comité et, en s'inspirant de l'idée qu'il se fait de la situation, il a le droit de dire ce qu'il pense au peuple canadien. J'ignore si sa façon de voir est ou non la bonne, mais je trouve certes à redire à ce que quelqu'un critique un homme de la valeur de M. Beatty qui, selon moi, s'efforce de donner à la population un aperçu de la situation des chemins de fer telle qu'il la voit. Pour ma part, je ne crois pas que nous devons entendre la riposte des vérificateurs à ce sujet. S'ils veulent donner la réplique à M. Beatty, qu'ils le fassent en une autre circonstance et ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas d'une réplique d'ordre général, mais d'une réplique aux commentaires que M. Beatty lui aurait consacrés.

M. STEWART: M. Beatty a prononcé des discours devant les Boards of Trade et les Canadian Clubs, il est leur invité et il fait devant eux l'exposé de la situation des chemins de fer. S'il avance des inexactitudes, à d'autres de le contredire ailleurs que dans le comité, ou de réfuter ses assertions.

Le PRÉSIDENT: Je n'approuve pas qu'il y ait une polémique entre les deux, mais il prétend, — je ne sais pas quel document il cite, — que M. Beatty a fait une certaine affirmation. . .

M. GRAY: J'ai cité le compte rendu du discours de M. Beatty devant le Board of Trade, d'après le *Montreal Star*.

Le PRÉSIDENT: On a fait dire à M. Beatty qu'un certain rapport des vérificateurs en question dénature les faits.

L'hon. M. EULER: En toute équité, l'intéressé devrait avoir la faculté de répliquer.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'équivoque sur ce point.

M. McMILLAN (Saskatoon): Avant d'aller plus loin, je voudrais demander au vérificateur si son long résumé, — il ne s'agit pas de son rapport, mais d'autres questions qu'il a traitées, — repose sur un rapport présenté à sir Henry Thornton par M. Gaston. Vous en faites mention dans votre rapport, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Pas que je sache. Le seul exposé dont nous ayons eu l'occasion de faire une mention spéciale à propos de M. Beatty. . .

M. McMILLAN (Saskatoon): Je ne parle pas de M. Beatty, mais de M. Gaston et du rapport qu'il a présenté à feu sir Henry Thornton.

Le PRÉSIDENT: M. McMillan vous a demandé si le rapport dont vous avez donné lecture s'appuie sur le rapport présenté à sir Henry Thornton par M. Gaston. Je vais lire ce que M. Beatty aurait dit, d'après une brochure datée du 22 mai 1934. Voici la suite de ses paroles:

Quand l'inefficacité de la coopération éclatera au jour, nous n'entendons pas que le Pacifique-Canadien prête le flanc à l'accusation d'avoir contribué par son attitude à l'échec du projet.

Si on laisse M. Beatty parcourir le pays d'une extrémité à l'autre pour y faire des déclarations du genre de celles qu'il a faites dans des discours devant les Boards of Trade, les Chambres de commerce et les Canadian Clubs, pour traiter les rapports de nos vérificateurs d'exposés infidèles et risquer même des affirmations plus osées, sans que nous ayons la faculté d'entendre les explications de nos vérificateurs,—il s'agit d'une question discutée par M. Beatty, et non d'un exposé émanant de moi ou de M. Matthews,—nous devrions entendre la réponse de nos vérificateurs.

L'hon. M. MANION: Ce sera une économie de temps de continuer, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. GRAY: J'entends terminer mes commentaires.

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Gray. Il ne s'agit pas de la continuation de votre exposé; personne n'y trouve à redire. Si j'ai bien compris, M. Manion a demandé si on doit poser la question mentionnée à M. Matthews. Maintenant M. Gray s'engage dans un long exposé sur une question qui ne me semble pas pertinente. Monsieur Gray, vous n'avez pas entendu le président soulever la moindre objection.

M. GRAY: Je ne vous ai pas entendu exprimer la moindre objection, et le président serait le premier à bien accueillir l'exposé des faits.

Le PRÉSIDENT: Ni bon accueil, ni moyens dilatoires. Je veux simplement que la besogne avance.

M. GRAY: Je m'étonne, dis-je, qu'au dire du ministre des Chemins de fer, nous ne devrions pas écouter l'exposé du témoin en train de déposer, étant donné que celui-ci représente l'agence officielle en fonctions jusqu'à la date de la réception du rapport, car à la Chambre des communes, le ministre des Chemins de fer a affirmé que, jusqu'à la date où le bureau Touche and Company a cessé de remplir les fonctions de vérificateurs, il restait le représentant du comité et celui du réseau National.

Le PRÉSIDENT: Si nous continuions, monsieur Gray.

L'hon. M. MANION: Ce ne serait pas de bonne guerre au point de vue politique; M. Gray veut présenter l'aspect politique de la question dans tout le pays. Voilà ce qui en est.

M. GRAY: Si j'agis ainsi, je ne fais que suivre l'exemple donné par le ministre.

M. MATTHEWS: Ce rapport-ci? Ah oui; il est en grande partie mais non en entier le résultat des études de M. Gaston.

M. GRAY: Votre rapport est-il basé sur cela?

Le PRÉSIDENT: Votre rapport est-il fondé sur les études faites par Gaston?

L'hon. M. MANION: C'est ce qu'il a dit.

M. GRAY: Du tout; il déclare qu'il est basé sur le rapport Thornton.

M. MATTHEWS: Notre rapport est fondé sur nos propres conclusions conjointement avec des renseignements auxquels nous avons déjà fait allusion dans les détails.

M. GRAY: Très bien.

M. MATTHEWS: Nous avons tout naturellement eu recours à d'autres sources susceptibles de nous fournir des renseignements, des questions d'opinion, des

sentences arbitrales ou des décisions rendues par des commissions gouvernementales. Nous ne prétendons nullement avoir découvert quelque chose de neuf, mais, ainsi que nous l'avons fait observer, nous nous sommes efforcés de coordonner les faits de manière que le Parlement soit en mesure de donner une solution au problème.

M. MACMILLAN (Saskatoon): Et vous avez tenu compte, je le suppose des sources d'où proviennent ces renseignements.

M. MATTHEWS: Permettez-moi de dire une fois pour toutes, qu'en tant qu'il s'agit des recommandations de sir Henry Thornton, elles visaient à la consolidation légale du réseau, à l'émission d'obligations à revenus ainsi qu'à l'émission d'obligations de première hypothèque remboursables sans la garantie du Dominion. Or, il n'y a rien de tout cela dans notre rapport.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez répondre catégoriquement à la question, en disant oui ou non.

L'hon. M. MANION: Parfaitement. Au cours de ses remarques, M. Matthews a déclaré qu'il avait tenu compte du rapport de M. Gaston,—qui est le rapport de sir Henry Thornton,—et, tout à l'heure, il a fait savoir à mon ami, monsieur MacMillan, qu'ils ont basé leur rapport sur celui-là.

M. MATTHEWS: Voulez-vous bien me permettre de lire ce que nous avons dit.

M. GRAY: Ce n'est pas du tout ce que j'ai compris, docteur Manion.

L'hon. M. MANION: M. Gray vous fait dire des choses que vous n'avez pas dites, à ce que je vois.

M. GRAY: Merci beaucoup.

M. MATTHEWS: En réalité, nous avons dit ceci: "Au cours de nos études sur cette question, nous avons utilisé les renseignements et certaines des recommandations faites par les enquêteurs nommés en vertu de la loi du conseil de vérification, en 1925; nous avons aussi fait nôtres quelques-unes des recommandations que feu sir Henry Thornton avait soumises, en 1928, en tant qu'elles nous conviennent."

L'hon. M. MANION: C'est assez clair.

Le PRÉSIDENT: C'est exactement ce que l'on a dit tout à l'heure.

M. GRAY: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: C'est exactement ce que M. Matthews a déclaré tantôt.

M. GRAY: Peut-on revenir à la question que j'ai posée au début?

Sir EUGÈNE Fiset: Je vous demande bien pardon, mais M. McGibbon désire poser une question.

M. MCGIBBON: Voici la question que je pose à M. Matthews: N'est-il pas vrai que les divers régimes qui se sont succédés aux affaires ont placé environ 404 millions de dollars dans les chemins de fer?

M. MATTHEWS: Dans les chemins de fer nationaux du Canada?

M. MCGIBBON: Parfaitement. Et les divers régimes n'ont-ils pas aussi prêté aux chemins de fer du Canada une somme de plus de 606 millions?

M. MATTHEWS: Oui.

M. MCGIBBON: Et n'ont-ils pas garanti des obligations vendues au public jusqu'à concurrence de \$1,280,000,000?

M. MATTHEWS: Le gouvernement fédéral a garanti des obligations jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas un billion de dollars.

M. MCGIBBON: De quelle façon allez-vous rayer un billion et demi et rendre justice au contribuable du Canada? Vous êtes en face des chiffres suivants: \$1,280,000,000, \$404,000,000 et \$600,000,000—soit une somme globale de plus de 2 milliards de dollars.

M. MATTHEWS: Les sommes avancées par l'Etat sont déjà rayées, docteur McGibbon, c'est-à-dire biffées de la dette nette du Canada.

M. MCGIBBON: Elles le sont du fait que nous n'avons jamais acquitté un seul sou d'intérêt.

M. MATTHEWS: Ces sommes sont biffées de la dette nette du Canada et elles sont déjà représentées par la dette garantie du Dominion moins les fonds qui ont été prélevés par l'imposition des taxes. Mais le point en jeu, c'est la répétition dans les comptes publiés du réseau national.

M. MCGIBBON: Supposons qu'il y ait répétition dans les comptes publiés. En ce qui regarde le réseau, il est de fait que le peuple canadien a placé dans cette entreprise des fonds publics jusqu'à concurrence de \$1,280,000,000; de plus l'Etat a avancé aux chemins de fer une somme de \$600,000,000 dont il n'a jamais recouvert un seul sou, tandis qu'il a placé une autre somme de \$404,000,000 dans ces entreprises — ce qui revient à dire que le pays a placé \$2,000,000,000 dans les entreprises ferroviaires. Maintenant; comment pouvez-vous biffer un billion et demi de cette somme et rendre justice aux contribuables?

M. MATTHEWS: Je le regrette, docteur McGibbon, mais en tant qu'il s'agit du Dominion, nous ne proposons rien autre chose que de montrer d'une façon très précise les sommes qui ont été avancées aux chemins de fer depuis le début comme faisant partie des inscriptions servant de base à la dette nette du pays en remontant jusqu'à l'époque de l'établissement de la Confédération; d'autre part, pour ce qui est de la radiation d'une partie de la dette ferroviaire dans les livres du réseau national, le projet ne dérangerait pas le moins du monde la part d'intérêt que possède le Canada dans cette entreprise.

M. MCGIBBON: Du tout, mais cela aurait pour effet de représenter la situation sous un faux jour aux yeux du contribuable; il n'y a pas le moindre doute quant à cela.

M. MATTHEWS: Nous différons absolument d'avis sur ce point.

M. MCGIBBON: Eh bien! j'ai aussi le droit de ne pas partager votre avis.

M. MATTHEWS: Parfaitement, monsieur.

M. MCGIBBON: Si je prête de l'argent à quelqu'un et qu'il ne me le rend pas, j'ai encore le droit de considérer que ces deniers m'appartiennent tant qu'il ne m'aura pas remboursé.

M. MATTHEWS: Mais le projet que l'on propose suggère que ce passif soit entièrement incorporé dans notre dette nationale.

M. MCGIBBON: Mais, non pas en entier.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur, en entier.

M. MCGIBBON: Les \$2,000,000,000.

M. MATTHEWS: Jusqu'au dernier sou des prêts, des intérêts et des sommes contribuées. Si vous voulez bien avoir l'obligeance de vous reporter à la page 8 — nous constatons que c'est là une page de notre rapport qu'un bon nombre de gens ignorent entièrement.

M. MCGIBBON: Alors, de quelle façon allez-vous radier un billion et demi? Cette opération porterait le chiffre de la dette à plus de \$3,500,000,000.

M. MATTHEWS: Pas un seul sou de cette somme de \$1,046,000,000 ne sera biffé dans les comptes du Dominion.

L'hon. M. MANION: J'aimerais bien avoir le temps d'entendre monsieur Roberts, avant six heures.

M. GRAY: Je voudrais bien obtenir une réponse à la question que j'ai posée.

M. MACMILLAN (*Saskatoon*): J'aimerais beaucoup à entendre monsieur Roberts.

L'hon. M. MANION: Permettons au témoin d'en finir avec la question de monsieur Gray.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire, au sujet de certaines déclarations que l'on attribue à M. Beatty.

M. GRAY: Lorsqu'il a pris la parole devant le Board of Trade de Toronto, le 9 avril, et qu'il aurait assimilé à une "perversion des faits" une assertion faite par le vérificateur; enfin à tout ce qu'il a dit, au cours de ce discours.

M. MATTHEWS: Parfaitement. Le 22 mai 1924, M. Beatty a fait des déclarations concernant les projets de règlement de la dette ferroviaire qu'avait proposés ma compagnie, à savoir que les propositions concernant le remaniement du capital constituent "une grande règle au détriment du contribuable canadien" et "une méthode de comptabilité nettement malhonnête". Et maintenant, docteur Manion, vous avez déclaré que nous pouvons faire un discours en public afin de répondre à M. Beatty.

Le PRÉSIDENT: Eh bien! Allez-vous le faire?

M. MATTHEWS: Vous devez assurément savoir, qu'à notre titre de vérificateurs, nous n'en ferons rien. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de lui répondre devant ce comité.

L'hon. M. MANION: Je ne vois pas pourquoi vous ne le feriez pas. Cependant, je ne désire nullement discuter ce point-là. J'avais dans l'idée, qu'à l'instar de n'importe quel autre citoyen, vous pouviez faire une déclaration publique.

M. MATTHEWS: En tant que vérificateurs. Jamais.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, faites vos commentaires.

M. MATTHEWS: C'est parfait. Notre réponse à cet avancé et tout particulièrement à cette accusation de nous être inspirés de motifs inavouables...

Le PRÉSIDENT: Oh! nous avons déjà entendu cela.

M. MATTHEWS: ...Ces accusations sont quelque peu outrées...

M. POWER: Un instant, s'il vous plaît.

L'hon. M. EULER: Laissez-le s'expliquer. Il a été attaqué.

M. POWER: Vous n'avez pas plus le droit que nous, monsieur le président; d'interrompre le témoin.

L'hon. M. EULER: Continuez, monsieur Matthews.

M. MATTHEWS: Je disais donc que "Ce sont là des accusations quelque peu exagérées et illogiques à porter contre un plan, qui vise au redressement des comptes de la Compagnie de Chemin de fer par l'élimination d'un capital-actions qu'un tribunal d'arbitrage a déclaré être sans valeur aucune, au remaniement du capital de façon à le ramener à un chiffre plus conforme aux réalités, à la clarification de la situation en ce qui regarde le chevauchement des dettes et les divergences entre la comptabilité des Chemins de fer et les comptes publics et, concurremment, au reclassement des comptes publics de telle façon que les frais accumulés aux dépens du Canada concernant l'exploitation du réseau national seraient établis en totalité et à perpétuité.

De plus, nous ferons observer que l'idée d'un remaniement du capital a été formulée d'une manière définie par la Commission royale d'enquête sur les Chemins de fer et les transports au Canada, 1931-1932; cette Commission se composait de Canadiens distingués et de directeurs éminents d'entreprises ferroviaires de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis.

Les trois extraits qui suivent sont tirés du rapport de la Commission royale susdite en ce qui regarde la capitalisation du réseau national:

- (1). Rien ne permet de croire que le capital sera jamais remboursé, ou qu'il acquerra dans l'avenir une valeur réalisable, (page 14).
- (2). En regard du chiffre de ces recettes, il faudrait évidemment biffer une bonne partie des charges au compte du capital (page 30).

- (3). La Commission est d'avis qu'il convient de reconnaître franchement qu'une très forte proportion des mises dans les chemins de fer inclus dans le réseau du National-Canadien constituent une perte et qu'on devrait réduire très sensiblement ses charges au compte du capital (page 30).

Le principe, qui nous a porté à soumettre au Parlement ce plan relatif au remaniement du capital, est loin de pouvoir s'assimiler à un désir de notre part de proposer une méthode de comptabilité susceptible de tromper le contribuable canadien. Nous sommes animés par les mêmes motifs que ceux qui ont décidé les membres de la Commission royale à faire des recommandations de même nature.

Et encore, au cours d'un discours récent prononcé le 9 avril, M. Beatty est censé avoir fait des déclarations concernant ces propositions dont nous acceptons la responsabilité. D'après les comptes rendus des journaux, il se serait exprimé ainsi qu'il suit:

"En tant qu'il s'agit de vous et de moi, le fait de "radier" la dette du National-Canadien équivaut purement et simplement à un transfert dans nos livres. Nous pouvons "absorber la perte", mais uniquement dans le sens que, par la perversion des faits, nous serons en mesure de faire en sorte que la dette ferroviaire apparaîtra comme quelque chose de tout autre. Agissons-nous sagement si nous avons recours à des expédients destinés à nous faire oublier l'existence de cette dette?... Tout ce qu'accomplirait l'idée d'émettre des actions, ce serait de dire que le gouvernement du Canada, tout en demeurant encore responsable de toutes les pertes que subirait le réseau et après y avoir fait face d'année en année, pourrait, au cours d'une année exceptionnelle comme celle de 1928 et avec une publicité tapageuse, toucher un chèque d'un faible montant pour acquitter les dividendes au lieu et place du remboursement des sommes avancées pour combler les déficits ou de paiements à compte sur les intérêts arriérés. Si nous devons avoir recours à cette bouffonnerie pour établir la réussite du régime de l'étatisation, j'ai lieu de craindre qu'il ne se recommandera guère à l'attention des gens jouissant du gros bon sens... A parler franchement, la radiation de cette dette constituerait ni plus ni moins une admission que la population canadienne sera invitée à essayer d'oublier. Si une partie de la dette payable à l'Etat est rayée des livres du réseau national, au compte de qui allez-vous l'inscrire? Mettrez-vous cette dette à la charge des frais de guerre? Ou encore, au débit de nos frais de législation? Ou comme une partie des frais de gestion des affaires publiques?... L'on a tort de dénaturer ou de pallier par des excuses spécieuses les erreurs passées... La dette du National-Canadien pourrait être réduite dans les livres jusqu'à concurrence d'un dollar pourvu que chaque relevé de son actif et de son passif fasse voir nettement que cette politique ferroviaire a ajouté trois milliards de dollars aux obligations financières sous le poids desquelles ploient les citoyens du Canada.

Le compte rendu de ce discours, dans les colonnes du *Montreal Star* du 9 avril, fait voir qu'une fois de plus M. Beatty, en sus de répéter les insinuations qu'il a déjà faites, a absolument ignoré le fait que bien loin de proposer un plan de nature à porter la population canadienne à oublier, nous recommandons précisément que le coût total de cette soi-disant expérience touchant les entreprises de chemins de fer soit inscrit dans les comptes publics du Dominion pour y rester à jamais.

Encore une fois, M. Beatty refuse évidemment d'accepter cette partie de notre rapport dans laquelle nous tentons de régler la question de la double

inscription du passif et des dettes. Et à l'heure actuelle, je pose la question aux honorables membres de ce comité: Pouvez-vous, sur toute la surface du globe, trouver un précédent où la compagnie mère, qui assume les pertes subies par une filiale et inscrit ces pertes à son compte dans la colonne des profits et pertes, exige en même temps que la filiale continue à les faire figurer dans son passif? Où pourriez-vous relever un précédent établissant qu'une compagnie ait jamais suivi une méthode aussi erronée? Cela serait de nature à faire voir sous un jour défavorable n'importe quelle entreprise dans l'ensemble. Il est parfaitement indifférent qu'il s'agisse d'un gouvernement ou d'une compagnie. En dernier ressort, le détriment fait à l'entreprise est le même. Monsieur Beatty et les autres ont refusé d'envisager ces faits et, en ce faisant, ils attribuent à ma compagnie des mobiles qui ne concordent pas du tout avec les faits. Nous faisons cet exposé sans craindre la contradiction de quelque source qu'elle vienne. Nous invitons les gens à lire notre rapport, mais nous demandons qu'on ne lui ajoute pas des choses qui ne s'y trouvent pas et que l'on tienne compte des recommandations importantes qu'il renferme.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là tout ce que vous aviez à dire, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. MANION: Si le comité veut bien le permettre, je voudrais que l'on appelle M. Roberts. Je tiendrais à ce qu'il soit entendu pour qu'il expose le point de vue du gouvernement. Je veux dire le gouvernement en général et non pas le présent régime, en particulier.

B. J. ROBERTS est rappelé.

M. ROBERTS: Monsieur le président, il s'agit de savoir, n'est-ce pas, si le fait de biffer ces divers prêts consentis depuis 1911 et qui s'élèvent à \$600,000,000, entraînerait des complications.

M. HEAPS: Est-ce la question, monsieur le président?

L'hon. M. MANION: Oui, j'aimerais que M. Roberts la discute d'une façon générale.

M. HEAPS: Un milliard et demi.

M. HANBURY: Non, 600 millions.

M. ROBERTS: Six cents millions à titre de prêts.

M. MCGIBBON: Six cents millions de prêts.

L'hon. M. MANION: L'intérêt atteint presque 400 millions.

M. ROBERTS: Les prêts se chiffrent à 672 millions. Ils ont été autorisés de diverses manières par le Parlement, au moyen de lois et de crédits, sur des garanties, qui, en certains cas, elles s'appliquent à quelques titres en cours non actuellement détenus par le public. Depuis que les chemins de fer Nationaux Canadiens sont en exploitation, nous avons essayé, dans tous les changements financiers, de maintenir la garantie de l'Etat aussi intacte que possible, parce que ce réseau ne forme pas un tout indivis. Ces prêts comportent certaines garanties qui valent même peut-être dans le cas des déficits,—oui, je le répète, même pour des fins de déficit. Si les prêts sont annulés, et si cela comporte la cession des garanties, il en résultera dans une certaine mesure, l'abandon de cette politique, en ce sens que le Gouvernement se départira de quelques garanties relatives au réseau. Cela aurait pour effet, peut-être, d'augmenter la valeur de titres en cours qui ne sont pas nantis dans le moment. Prenons, par exemple, les certificats du séquestre du Grand-Tronc-Pacifique. Durant la période de séquestre du Grand-Tronc-Pacifique, on a versé à ce dernier 46 millions en espèces. Nous avons la première garantie au sujet de cette avance. Il y aurait une question de politique à étudier relativement à l'organisation assez compliquée du capital du chemin

de fer. Tout rapport soumis au Gouvernement et au Parlement devrait faire observer quelles seraient les conséquences du changement de la situation actuelle. Telle est la complication que j'ai à l'idée. Un point de plus seulement...

L'hon. M. EULER: Croyez-vous que l'adoption du projet de M. Matthews nuirait aux droits du Gouvernement fédéral?

M. ROBERTS: Non, mais je pense qu'il faut d'abord examiner certaines questions de politique.

L'hon. M. EULER: Lesquelles?

M. ROBERTS: Il s'agit de savoir si l'on va abandonner des titres qui ont la priorité sur certains titres en cours détenus par le public, et qui ne sont pas garantis par l'Etat.

L'hon. M. EULER: Je ne croyais pas qu'il était là aucunement question de politique.

M. ROBERTS: A mon avis, si vous adoptez une loi tendant à l'annulation de la dette, naturellement, la garantie est abandonnée, n'est-ce pas?

M. HANBURY: Non.

L'hon. M. MANION: Permettez à M. Roberts de terminer.

M. ROBERTS: Je dirai que c'est ce que nous devons en conclure. Le Parlement pourrait faire n'importe quelle réserve. Si l'on annule une dette, il est absolument logique d'en faire autant pour la garantie relative à cette dette.

L'hon. M. EULER: J'aimerais que M. Matthews réponde à cela.

L'hon. M. MANION: Laissez M. Roberts terminer.

M. ROBERTS: Je désire simplement mentionner une autre complication. Le projet comporte la réduction du chiffre du capital-actions du chemin de fer Nord-Canadien. Il se trouve qu'une partie de ces actions sont entre les mains de la Colombie-Britannique, et elles ne nous ont jamais été remises. Nous avons essayé depuis plusieurs années de l'amener à nous les rendre. Cela complique quelque peu la situation. J'ignore jusqu'à quel point, mais c'est l'une des questions en souffrance.

L'hon. M. EULER: Quel en est le montant?

M. ROBERTS: \$600,000.

M. GRAY: M. Matthews l'a mentionné dans son rapport.

M. ROBERTS: Il y a des complications de cette nature. Par exemple, en ce qui concerne le paiement de l'intérêt sur les titres gagés, que nous avons acquitté, nous avons pris des coupons. C'est ainsi que nous possédons des titres garantis. Le Parlement devrait savoir s'il est question d'abandonner le régime en vigueur depuis le début, et si, tant que ces chemins de fer ne formeront pas un tout indivis et tant qu'il existera des titres que l'Etat n'a pas garantis et qui ne lui imposent aucune obligation, vous avez l'intention de vous départir de vos titres. Telle est la politique en jeu. En ce qui regarde la comptabilité, je suis d'avis avec M. Matthews que c'est une chose très simple.

L'hon. M. MANION: Je désire une réponse directe à cette question-ci: Si je l'ai bien compris, M. Roberts a dit—il me corrigera si je fais erreur—qu'il y a beaucoup plus de complications dans le changement de la capitalisation des chemins de fer Nationaux-Canadiens qu'il y en a de l'avis de M. Matthews.

M. ROBERTS: Oui. Je pense que cela comporte la question de savoir si le gouvernement abandonnera de bonnes valeurs qu'il peut avoir, au cas où, par exemple, certaines parties du réseau seraient en difficultés.

L'hon. M. MANION: Le ministère des Finances du Gouvernement actuel s'est-il jamais enquis de cela?

M. ROBERTS: Non.

M. BEAUBIEN: Quel est le montant des valeurs?

M. ROBERTS: Il y en a quantité.

M. BEAUBIEN: En connaissez-vous le montant total?

M. ROBERTS: Il y a plusieurs item. L'un se chiffre à 33 millions. C'est peut-être un article de capital, naturellement. Il est difficile de séparer ces articles de déficit de ceux de capital pour une période quelconque. Ce serait passablement compliqué.

M. BEAUBIEN: Les avez-vous séparés?

M. ROBERTS: Non, parce que les avances ont été faites simultanément pour le capital et le déficit.

M. HANBURY: Je désire poser une question à M. Roberts. Si le Gouvernement fédéral avait garanti toute la dette envers le public, alors votre argument ne serait pas le même?

M. ROBERTS: Non.

M. HANBURY: Tout votre argument relatif à l'avance est basé sur le fait que le Gouvernement n'a pas garanti certaines obligations ou hypothèques?

M. ROBERTS: Exactement.

M. HANBURY: Etes-vous d'avis que même une petite partie de la dette non garantie des chemins de fer Nationaux-Canadiens, pourrait un jour être annulée?

M. ROBERTS: Je ne suis pas en mesure de prévoir l'avenir.

M. HANBURY: Non, mais je pense que c'est une question très importante.

M. ROBERTS: Je crois qu'il faudra en décider d'après les circonstances.

M. HANBURY: Oui. Après tout, c'est sur cela que repose tout votre argument, n'est-ce pas?

M. ROBERTS: Oui.

L'hon. M. EULER: Puis-je demander quel est le montant des valeurs non garanties en cours?

M. ROBERTS: 200 millions de dollars.

L'hon. M. EULER: Ainsi, tout votre argument porte sur ces 200 millions?

M. ROBERTS: Oui.

L'hon. M. EULER: Et c'est sur cette somme que la garantie du Dominion pourrait être mise en danger à cause de cette réduction. Est-ce exact?

M. ROBERTS: Je n'ai avancé aucun argument à ce sujet.

L'hon. M. EULER: Alors, nous ne dirons pas que c'est un argument. Vous êtes entièrement opposé à ce projet pour la raison de ces 200 millions?

M. ROBERTS: J'ai simplement dit qu'on pourrait fort bien mentionner certaines complications avant l'adoption du projet.

L'hon. M. EULER: Je vous prends au mot. Mais il n'est question que des 200 millions?

M. ROBERTS: Oui.

L'hon. M. EULER: C'est tout?

M. ROBERTS: Oui.

L'hon. M. EULER: Très bien.

M. ROBERTS: 280 millions, je pense.

L'hon. M. EULER: Eh! bien, qu'importe une somme de 80 millions de dollars? Je voudrais élucider ce point, et à cette fin je voudrais que M. Matthews me dise si les droits du Dominion souffriraient de l'exécution de son projet.

Le PRÉSIDENT: Je tiens d'abord à poser une question à M. Roberts. Etes-vous d'avis que, dans l'examen de ce rapport de Touche et compagnie, l'affaire soit soumise à une enquête du ministère des Finances du Dominion?

M. ROBERTS: Je pense que dans toute mesure prise au sujet de la réduction de chaque article, on devrait examiner soigneusement la question de la garantie

que nous possédons, et que le projet de loi devrait être préparé en tenant compte de ces difficultés, et dans le but de bien renseigner le Gouvernement et le Parlement sur toute politique qui pourrait être adoptée.

L'hon. M. EULER: Nous ne discuterons pas cela.

M. BEAUBIEN: Dans le rapport, on propose une certaine réduction du capital. Si le montant est augmenté de 280 millions, est-ce qu'une nouvelle capitalisation peut être obtenue sans aucune complication?

M. ROBERTS: Non, ce sont deux choses différentes.

M. HEAPS: Avant que M. Matthews soit rappelé, je désire savoir si vous pouvez nous faire une déclaration au sujet des questions que j'ai posées l'autre jour.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je lui ai demandé.

M. HEAPS: Quand pourrions-nous avoir cette réponse?

M. ROBERTS: Je pourrais vous faire une brève déclaration maintenant monsieur. Les questions soulevées au sujet du rapport entre les dettes de l'Etat et celles des chemins de fer sont sous deux formes:

1. Quelle partie de cette dette des chemins de fer est incluse dans la dette de l'Etat, et

2. Quelle partie de la dette de l'Etat est attribuable aux dépenses de nos chemins de fer.

On peut répondre à la première question d'une manière précise et de fait, la Chambre et le comité ont eu une réponse en termes exacts. Tous les prêts aux chemins de fer et les dépenses additionnelles que ces déboursés ont comporté sous forme d'intérêt sur la dette publique, aussi bien que le placement du gouvernement dans les chemins de fer de l'Etat, ont été complètement englobés dans notre dette nette, à l'exception de quelque \$42,700,000. Cette dernière somme se compose de prêts au compte du capital d'exploitation des chemins de fer de l'Etat au montant de \$15,700,000, qui ont été considérés comme des valeurs actives depuis que l'Etat exploite ces lignes, et de \$27,000,000 en prêts aux chemins de fer nationaux canadiens en 1932-1933 et 1934 pour des fins de capital et de remboursement, également regardés comme valeurs actives. Excepté ces \$42,700,000 les comptes des chemins de fer ne montrent rien sous forme d'obligations envers le Dominion qui n'ait été absorbé dans la dette nette du Canada.

L'hon. M. EULER: Quel est le montant inscrit dans les deux bilans?

M. ROBERTS: Le montant inscrit aux deux endroits se chiffre à 600 millions de dollars en prêts, plus le compte de capital des chemins de fer, soit environ un milliard.

L'hon. M. EULER: J'ai compris que c'était un milliard et demi.

M. ROBERTS: Non, parce que l'intérêt n'est pas inscrit dans nos comptes.

M. MACMILLAN: Nul intérêt sur les 27 millions?

M. ROBERTS: Il n'y a pas de frais d'intérêt dans nos comptes. L'autre question concerne la partie des dettes actuelles de l'Etat qu'il faut attribuer aux dépenses des chemins de fer, et il est impossible d'y répondre. C'est comme si l'on demandait: quelle serait notre dette si nous n'avions jamais eu de chemin de fer? Et l'on se trouve en présence d'un grand nombre de considérations avant de pouvoir répondre à une question de cette nature, vu que les comptes publics sont tenus sur une base de fonds consolidé, et qu'il n'y a pas eu de comptabilité distincte pour les dépenses des chemins de fer. Les emprunts n'ont pas été spécifiés et des surplus de revenus n'ont pas été affectés à des dépenses précises. Voici quels sont les faits établis dans nos comptes: Le 31 mars dernier, le passif direct du Dominion se montait en tout à \$3,200,000,000. En regard de ce montant, les livres montrent des encaisses, des prêts aux provinces et autres valeurs actives au chiffre de \$357,000,000; des frais de

premier établissement depuis la Confédération au montant de \$966,000,000, dont des dépenses de \$443,000,000 au compte des chemins de fer de l'Etat; des prêts aux chemins de fer Nationaux-Canadiens se chiffrant à \$655,000,000; d'anciens comptes de chemins de fer, le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, \$88,000,000; d'autres prêts, \$93,000,000. Toutes ces sommes s'élèvent à \$2,160,000,000. Pour obtenir le montant total des obligations du Dominion à l'heure actuelle, il faut ajouter à cette somme \$1,040,000,000, qui représentent le déficit net depuis le début de la Confédération. Ce déficit net de plus d'un milliard est calculé après l'absorption du coût total de la guerre. Ainsi, à en juger par les comptes à l'heure actuelle, les sommes relatives aux chemins de fer que je viens de mentionner et qui s'appliquent d'abord au capital ou aux prêts, s'élèvent en tout à \$1,180,000,000, à l'exclusion de l'intérêt. Tout l'intérêt sur ces déboursés a été payé comme dépense courante et ajouté au déficit des comptes ordinaires. En somme, il est impossible de répondre d'une manière catégorique à la question, surtout lorsque des paiements d'intérêts sont concernés. Nous savons ce que nous avons dépensé pour les chemins de fer, mais nous ne pouvons dire quelle partie de notre dette est attribuable aux chemins de fer qu'après avoir fait certaines suppositions arbitraires (1) concernant l'application des surplus et les dépenses particulières de premier établissement; (2) les emprunts spéciaux ou les taux d'intérêt devant s'appliquer aux dépenses. Cela comporterait de longs et ennuyeux calculs qui n'auraient aucune valeur pratique.

L'hon. M. EULER: Laissez-moi résumer de nouveau la situation. Le projet auquel le vérificateur fait allusion, soit la réorganisation du capital au montant de \$1,800,000,000—c'est un trop gros chiffre pour moi—ai-je raison de supposer, monsieur Roberts, que vos craintes relativement aux complications possibles—je veux exposer la question honnêtement—n'ont trait qu'à la somme d'environ \$280,000,000 sur les \$1,800,000,000 concernés?

M. ROBERTS: Il vaudrait mieux dire, je crois, qu'il s'agit des garanties que nous détenons relativement aux avances des 600 millions de dollars. Conformément à ce projet, environ la moitié de ce montant serait rayée.

L'hon. M. EULER: Vous dites que ces titres ne sont pas garantis, soit plus de \$280,000,000?

M. ROBERTS: Oui, monsieur.

L'hon. M. EULER: Quant à la balance de \$1,800,000,000, cela ne vous intéresse guère?

M. ROBERTS: Oui. Il y a une chose que je tiens à dire. En parlant de ces comptes, M. Matthews a dit que la comptabilité du Dominion par rapport aux comptes des chemins de fer présente un aspect qu'on ne saurait trouver dans une entreprise commerciale où il y aurait une compagnie mère et une filiale, car il pensait que nous avions supprimé de nos livres ces prêts faits aux compagnies. De fait, ils n'ont pas été supprimés; ils se trouvent aujourd'hui inscrits sur la feuille de l'actif, sur la feuille de l'actif représentant les dépenses.

L'hon. M. EULER: Actif improductif.

M. ROBERTS: Mais pour exposer au pays et au monde entier l'état réel de notre dette, nous n'avons pas considéré ces emprunts comme actif, car ce n'est pas une valeur réalisable.

M. HANBURY: Vous les gardez inscrits dans les livres.

M. ROBERTS: Oui. Au point de vue de la comptabilité, notre système est aussi logique que celui d'une organisation commerciale.

L'hon. M. EULER: Je me permets de demander qu'on fasse revenir M. Matthews.

M. HANBURY: Un mot avant que M. Roberts s'en aille. Je voudrais bien comprendre un peu mieux ce que vous avez dit au sujet des difficultés qu'il y a

de donner suite aux recommandations de Touche basées sur environ \$280,000,000 d'obligations non garanties.

M. ROBERTS: Vous devriez jeter un coup d'œil sur la page 25 et examiner la liste des prêts faits aux chemins de fer nationaux et se totalisant à \$672,000,000. Le Dominion détient certaines garanties pour ces prêts. Mais dans le cas où il y a absence de garantie...

M. HANBURY: Voilà la question.

M. ROBERTS: Oui. Quant à la garantie qui s'applique à certains titres non garantis, il faut en tenir compte.

M. HANBURY: Mais vous avez dit, monsieur Roberts, que, si le reste de la dette obligataire avait été garanti par l'Etat, ce serait différent. Quelle serait la différence?

M. ROBERTS: Ce serait absolument la même chose; nous serions responsables de toute la dette.

M. HANBURY: Je veux simplement appeler votre attention sur les \$72,000,000 qui, si je comprends bien, sont garantis par les provinces.

M. ROBERTS: Non. Je pense que ces \$72,000,000 sont en sus.

M. HANBURY: Non, je ne le pense pas.

M. ROBERTS: \$280,000,000 en tout.

M. HANBURY: Un total de \$280,000,000, si je saisis bien, dont \$72,000,000 avaient été garantis par les provinces du Canada, ce qui laissait un montant de \$210,000,000 non garantis.

M. ROBERTS: Le Dominion n'a jamais soulagé les provinces de ce fardeau?

M. HANBURY: Je sais bien, mais nous sommes tous les mêmes contribuables. Je constate ici que, sur les \$210,000,000 qui restent, il y a environ \$61,000,000 d'obligations pour matériel; le reste, environ \$150,000,000, est pour obligations d'un caractère général. Puis je vois ici une somme sur laquelle je désirerais avoir des explications. Il s'agit de \$45,000,000 d'obligations consolidées perpétuelles du Nord-Canadien à 4 p. 100. Est-ce que ces obligations sont entre les mains du public, en général?

M. ROBERTS: Oui.

M. HEAPS: Je désire poser une question à M. Roberts pour satisfaire ma curiosité. L'autre jour, quand nous avons discuté le problème de la dette, nous avons constaté que la dette du gouvernement est d'environ trois milliards et que celles des chemins de fer nationaux du Canada est à peu près égale. Or je constate ici que ces chiffres ne sont pas exacts. Quelle est l'explication de la même inscription d'environ un milliard dans les deux comptes?

M. ROBERTS: Plus que cela, monsieur.

L'hon. M. EULER: \$1,500,000,000.

M. ROBERTS: C'est là la répétition de toute la somme que les Chemins de fer nationaux du Canada inscrivent comme prêts du Dominion ou comme placements du fédéral dans le réseau, à l'exception des \$42,000,000 dont j'ai parlé. En somme, si vous examinez la chose au point de vue du Dominion, vous constatez simplement que nous avons \$3,200,000,000 de dettes sous diverses formes. De plus, si vous considérez tout le réseau national, la seule autre dette que vous voyez est la dette fondée du réseau national envers le public, au montant de \$1,132,000,000.

L'hon. M. MANION: Non, \$1,300,000,000.

M. ROBERTS: \$1,246,000,000.

M. HEAPS: Je veux savoir quelle est la dette totalisée des chemins de fer nationaux du Canada et du gouvernement.

M. ROBERTS: Les dettes brutes?

M. HEAPS: Non, déduction faite de la somme répétée.

M. ROBERTS: La dette brute, sans tenir compte de l'actif que le Dominion peut posséder?

M. HEAPS: Absolument.

M. ROBERTS: La dette brute du Dominion est de \$3,200,000,000 et la dette des chemins de fer s'élève à \$1,200,000,000.

M. HEAPS: Le total de la dette du réseau et de celle du gouvernement est donc de \$4,000,000,000.

M. ROBERTS: Le total est de \$4,400,000,000, si l'on ne tient aucun compte des actifs.

M. HEAPS: Je suis content qu'on me fasse connaître ces chiffres car on croit généralement qu'aujourd'hui la dette des chemins de fer est de \$3,000,000,000 et que celle de l'Etat est également de ce chiffre.

M. ROBERTS: \$4,400,000,000.

L'hon. M. EULER: Pouvons-nous avoir une réponse de M. Matthews?

L'hon. M. MANION: Je n'y ai pas d'objection. Je puis cependant avouer croire que le comité est d'avis que M. Roberts doit être mieux renseigné sur les finances de l'Etat que M. Matthews. C'est un vérificateur de profession. Je fais ici cette observation parce que je ne puis guère concevoir le but...

M. HANBURY: Je pense que nous pouvons juger nous-même de la compétence du témoin.

L'hon. M. MANION: Je puis donner aussi mon opinion. C'est ce que je fais.

M. HANBURY: Je ne pense pas que vous ayez besoin de nous la donner.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas de conseils à recevoir de vous. Souvenez-vous bien de cela.

M. HANBURY: Je prétends que nous n'avons pas d'instructions à recevoir de vous.

L'hon. M. MANION: Je vous conseille de faire un peu moins de politique.

M. GRAY: Le ministre ne fait jamais de politique, sans doute.

L'hon. M. MANION: Oui, j'en fais, je le reconnais.

Le PRÉSIDENT: Je pense que M. Matthews est prêt.

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas besoin de répéter la question.

M. MATTHEWS: La question, si j'ai bien compris, porte sur la garantie que possède aujourd'hui le Dominion. De fait, pour reprendre cette prétendue seconde ligne de défense pour le Gouvernement, la question est exposée à la page 14 de l'annexe que j'ai déjà lue, mais elle y est peut-être exprimée d'une façon plus simple. Voici ce qui en est: Au sujet des garanties aujourd'hui en possession de l'Etat et données en premier lieu comme gages pour des prêts faits aux compagnies, on propose ici qu'elles ne soient pas livrées mais gardées par la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada dans ses livres et inscrites contre les compagnies premières; ainsi le Dominion, possédant tout le capital-actions de la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, conserverait encore ses droits de priorité à l'égard de ces compagnies premières.

L'hon. M. EULER: Tout comme cela existe aujourd'hui.

M. MATTHEWS: En effet, oui.

M. HANBURY: En d'autres termes, à la manière d'un trust de valeurs. Selon vous, tel serait le résultat.

M. MATTHEWS: La compagnie des chemins de fer nationaux du Canada est la compagnie par l'entremise de laquelle se finance le réseau. Notre proposition

constitue une mesure de précaution destinée à conserver les droits de priorité des réclamations du Dominion contre les compagnies premières pour l'aide accordée.

Le PRÉSIDENT: C'est tout.

L'hon. M. EULER: Merci.

Le PRÉSIDENT: Vous n'êtes donc pas de l'avis de M. Roberts.

L'hon. M. EULER: M. Roberts n'était pas positif. Il pensait que cela pourrait entraîner des complications; M. Matthews ne le croit pas.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il a dit qu'il devrait examiner la question.

L'hon. M. MANION: M. Roberts a dit que la question devrait faire le sujet d'un examen.

Le PRÉSIDENT: C'est votre avis, dans tous les cas. Je ne veux pas susciter de controverse, mais je dis que c'est là que vous différez d'opinion.

M. MATTHEWS: Nous disons que nous avons pourvu à cela.

M. MACMILLAN: Nous avons été ici tout l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Et ce soir, allais-je ajouter. J'espère que cela ne vous offusquera pas trop. Je pense que nous devrions poursuivre notre travail.

L'hon. M. EULER: Nous voulons assister aux séances de la Chambre de temps à autre.

M. GRAY: Qu'ils s'en retournent chez eux.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions nous remettre à l'œuvre à huit heures et demie et faire avancer un peu le travail. La suspension des séances de la Chambre va bientôt avoir lieu.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais trop ce qu'en pense le comité, mais il me semble que nous devrions laisser ces personnes aller passer la fin de la semaine à leur travail.

M. MCGIBBON: Un petit congé ne leur fera pas de tort.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons beaucoup de besogne à faire et nous aimerions à avoir la journée de demain et de samedi pour reprendre le temps perdu.

L'hon. M. MANION: Et qu'on se rappelle aussi que le Gouvernement espère ajourner mercredi; ce sera peut-être mardi, si l'on en juge par la discussion de cet après-midi.

M. HANBURY: Je pense que nous ferions peut-être mieux d'ajourner durant le congé de Pâques.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais trop. M. Euler a une motion et je présume que nous sommes prêts à en décider.

L'hon. M. MANION: J'allais proposer un amendement, mais j'avais quelques observations à faire.

M. MCGIBBON: Ce qui me frappe, monsieur le président, c'est qu'il s'agit ici peut-être de la question la plus importante dont le Parlement soit saisi; nous siégeons ici durant une heure ou deux et je dirai, sans vouloir offenser personne, que notre discussion ne me semble pas nous avoir conduits à grand'chose. Pour la solution du problème, nous devrions bien ajourner jusqu'après le 20 mai et laisser ces personnes retourner chez elles.

L'hon. M. MANION: A-t-on vraiment objection à siéger ce soir?

M. GRAY: Pour nous occuper de la motion de M. Euler?

L'hon. M. MANION: Oui. Nous pourrions peut-être prendre une décision là-dessus, puis le comité pourrait passer à autre chose.

M. HANBURY: Je me permets de dire que cela ne me conviendrait guère. Je suis membre du comité du logement, lequel est à étudier son rapport, et je

voudrais bien avoir l'occasion d'examiner la chose avant la réunion du comité du logement qui siégera demain. M. Gray est aussi membre de ce comité.

M. BEAUBIEN: Il me semble que nous ne pourrions pas en finir avant le congé de Pâques, dans tous les cas. Si ces fonctionnaires désirent avoir le temps de reprendre leurs travaux en retard durant la fin de la semaine, pourquoi ne pas les laisser partir?

L'hon. M. MANION: Je voudrais dire quelques mots avant la fin de la séance. Il se peut que je propose un amendement; il se peut aussi que j'aie à le modifier, car je l'ai rédigé à la hâte. Je désire cependant faire quelques remarques qui ne dureront d'ailleurs pas plus de cinq minutes.

Tout d'abord, je tiens à dire que je ne combats aucunement les propositions de M. Matthews. Il les a appuyées de plusieurs arguments et l'on peut en apporter autant dans le sens contraire. M. Roberts, dans son exposé très bref, a énoncé quelques-uns de ces derniers à propos des complications que cela comporterait et de l'investigation nécessaire. Je crois important de faire observer ici qu'il est vrai, comme M. Euler l'a dit avec raison à M. Roberts, que, de toute la dette du réseau, la partie qui préoccupe le plus ce dernier consiste dans les quelque deux cents millions de la dette garantie des chemins de fer nationaux. Par contre, si l'on retranchait de ce compte, comme le suggère M. Matthews, un billion de dollars, en chiffres ronds, cela ne modifierait pas d'un seul sou la situation des chemins de fer nationaux. Ainsi, quelque dommage qu'on fasse aux titres du gouvernement, les valeurs dont parle M. Roberts, et qui s'élèvent à un peu plus de \$200,000,000, constitueraient une perte sèche de ce côté.

Je désire m'expliquer ici un peu plus longuement. A la page 13 du rapport annuel, vous constaterez que les item dont M. Matthews a parlé sont au nombre de quatre: capitalisation, \$270,000,000—je donnerai des chiffres ronds; subventions de l'Etat, \$17,000,000; prêts par le Dominion du Canada, \$1,100,000,000; dépenses du Dominion pour les chemins de fer du gouvernement canadien, \$404,000,000. J'ai calculé à la hâte le total et j'arrive au chiffre de \$1,820,000,000. M. Matthews propose de ne retrancher que \$1,046,000,000. En d'autres termes, si nous acceptons la proposition de M. Matthews, il reste dans les livres du chemin de fer et du Dominion un débit de \$800,000,000.

L'hon. M. EULER: Mais il a une suggestion à faire à ce propos.

L'hon. M. MANION: Fort bien. Il reste encore \$800,000,000. Même si nous supprimons ce chiffre d'un billion comme le suggère M. Matthews, nous ne modifierions pas d'un seul sou la situation du réseau national, car rien n'a jamais été payé sur cela, sous quelque forme que ce soit.

L'hon. M. EULER: C'est ce que nous prétendons.

L'hon. M. MANION: Vous autres, vous connaissez très bien la question, c'est évident; mais le public en général ne la comprend pas aussi bien que vous. Il est évident que le réseau devrait encore à l'Etat 800 millions de dollars, somme sur laquelle, comme ce fut le cas jusqu'ici, il n'y aurait rien de payé.

Troisièmement, je dis que ce problème est du ressort du Gouvernement, sinon nécessairement du Gouvernement actuel. Parce que la dette du réseau ferré s'en trouve soulagée d'un milliard, des mises au point s'imposent et dans les comptes publics et dans ceux du réseau. M. Roberts l'a noté, les garanties offertes par l'Etat s'en trouvent modifiées. Il est aussi certaines difficultés d'ordre juridique dont il importe de tenir compte, attendu que les actionnaires et les propriétaires sont les mêmes et que le Parlement représente les actionnaires. Par contre, les régisseurs sont en même temps administrateurs, et ce n'est certes pas nuire à leur réputation que de déclarer qu'ils constituent des témoins prévenus à qui l'on demande de résoudre ce problème.

Je m'explique. Loin de moi l'intention de blesser qui que ce soit, mais ce sont là des témoins trop prévenus pour qu'on leur demande de décider une question comme celle-là.

M. HANBURY: Expliquez nous donc le sens de vos paroles.

L'hon. M. MANION: Loin de moi l'intention de blesser qui que ce soit, mais non seulement les régisseurs chercheraient, comme l'a dit M. Matthews, à biffer un milliard de dollars, pour faire bonne figure, mais ils en bifferaient volontiers encore davantage. En d'autres termes, il n'est pas de bureau de régisseurs ou de conseil d'administration qui, pour faire bonne figure, ne voudrait pas faire disparaître, totalement si nécessaire, le passif d'une entreprise.

Voici donc ma proposition (j'y reviens sans tarder et j'y insiste toujours): après avoir suivi le débat entier avec une attention bien soutenue et sans autre but que celui de donner au réseau une situation financière assez solide, généralement parlant, je crois maintenant qu'il vaudrait beaucoup mieux demander la solution du problème, non pas à des personnes dont le seul intérêt serait de diminuer le passif du réseau ferré de l'Etat, mais bien aux messieurs que j'ai proposés, le sous-ministre de mon département, celui des Finances et celui de la Justice, qui pourraient étudier tous les aspects de la question sans verser dans le favoritisme politique, dont ils restent à l'abri; aucun des trois messieurs que j'ai mentionnés n'a, que je sache, jamais été affilié au parti conservateur.

L'hon. M. EULER: Ce n'est pas ce qui nous préoccupe.

L'hon. M. MANION: Je m'efforce tout simplement de montrer que nous ne cherchons pas à confier la solution du problème à un parti politique.

M. HANBURY: Personne ne l'a laissé entendre.

L'hon. M. MANION: Ces sous-ministres sont, tous les trois, des hommes d'expérience. S'il fallait demander aux régisseurs la solution d'un problème de cette nature, (je trouve, sans vouloir les blesser aucunement, qu'ils seraient tout naturellement enclins à diminuer le passif du réseau), pourquoi ne leur demanderions-nous pas de résoudre tous les autres problèmes? Sans vouloir blesser personne, pourquoi, je le répète, si les régisseurs sont les personnes qu'il faut pour s'occuper de la nouvelle capitalisation du réseau, ne pas leur confier aussi, comme l'a proposé M. Euler à Chatham en décembre, le problème de la fusion?

L'hon. M. EULER: Je n'ai rien proposé de tel ici.

L'hon. M. MANION: Non, pas ici; personne ne vous y a invité.

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas non plus prononcé ici mon discours.

L'hon. M. MANION: Vous avez raison; mais on a cité ici même des discours que j'ai prononcés ailleurs, et encore d'une façon bien fantaisiste.

M. HANBURY: Et qui avaient été faits de même, d'ailleurs.

L'hon. M. MANION: Peut-être, mais qu'il me soit permis de citer les discours des autres puisque l'on a aussi cité les miens.

J'ai l'intention de présenter un amendement, assez élaboré il est vrai, mais complet. Je veux ainsi modifier la motion de M. Euler, et je vais prier le docteur McGibbon ou tout autre membre de m'appuyer.

M. GRAY: Peut-être que personne ne voudra vous appuyer.

L'hon. M. MANION: Si le docteur McGibbon s'y refuse je vais demander à l'un de vous, messieurs, de le faire. Voici l'amendement:

Le Comité est d'avis que le problème des modifications à effectuer dans la capitalisation des chemins de fer nationaux, dont le conseil des régisseurs est actuellement saisi à la demande de la commission Duff et sur lequel il n'y a pas encore eu de rapport, est trop vaste et trop compliqué pour que le Comité puisse s'en occuper à cette phase de la session et de la législature, et aussi avec le peu de renseignements qu'il possède actuellement.

Le Comité est aussi d'avis qu'avant de faire une recommandation quelconque au Parlement, il serait préférable pour tous les intéressés de faire examiner toute la question par un comité composé du sous-ministre des Chemins de fer et

Canoux, du sous-ministre des Finances et du sous-ministre de la Justice, afin de pouvoir envisager comme il faut les importants aspects d'ordre pratique, financier et juridique que cette question comporte, et le Comité est d'avis que pour cela il conviendrait d'adresser le présent rapport de la maison Touche & Cie à ce comité de sous-ministre, en lui enjoignant de s'aboucher avec le Conseil des régisseurs et les fonctionnaires nécessaires du réseau national au sujet des recommandations de la Commission royale et de la maison Touche & Cie.

L'hon. M. CHAPLIN: Et vous pourriez ajouter: "et de faire leur rapport au Comité."

L'hon. M. MANION: Au bon plaisir du Comité. Cela me va.

M. MACMILLAN: Je veux noter que le docteur McGibbon, pour des raisons de santé, ne fait pas partie du Comité, et je me fais un plaisir d'appuyer, en sa place, l'amendement.

L'hon. M. MANION: M. MacMillan appuie mon amendement. Je regrette de n'avoir pu demander à l'un de vous, messieurs, de le faire.

M. GRAY: Nous l'aurions fait volontiers, afin de pouvoir exprimer notre opinion.

Le PRÉSIDENT: Combien de temps durera le débat?

M. GRAY: J'ai l'intention de porter la parole.

L'hon. M. EULER: Moi aussi.

M. BEAUBIEN: La session est trop avancée pour que nous puissions étudier le problème; mieux vaudrait dissoudre le Parlement.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions, si nous croyons pouvoir disposer de la question, garder ici jusqu'à demain soir les hauts fonctionnaires.

M. HANBURY: Le juge Fullerton voudrait s'en aller, pour se mettre à jour dans son travail pendant la fin de semaine.

L'hon. M. FULLERTON: Nous allons rester si nous pouvons disposer de l'affaire.

Le PRÉSIDENT: Cette question réglée, nous aborderons le budget, assez court cette année, et dont nous pourrions disposer assez promptement.

M. HEAPS: Je suis aussi membre du Comité du logement, et nous aurons une séance demain avant-midi.

Le PRÉSIDENT: Je constate que nous ne pourrions rien entreprendre ce soir, puisque nous ne pourrions rien terminer avant six heures.

L'hon. M. EULER: Impossible de terminer quoi que ce soit avant six heures, puisqu'il ne nous reste qu'une minute.

Le PRÉSIDENT: Le Comité siégera-t-il demain?

M. HANBURY: Monsieur le président, je propose que le Comité s'ajourne jusqu'après le congé.

L'hon. M. MANION: Je ne suis qu'un des membres du comité et c'est à ce dernier de décider. Evidemment, c'est assez difficile pour un ministre d'être tous les jours ici avec le comité, mais je tiens à être présent, car je ne sais jamais le moment où quelqu'un voudra essayer de passer quelque chose.

L'hon. M. EULER: J'estime que si ma motion était mise aux voix, elle serait adoptée, comme elle devrait l'être.

M. GRAY: Comme elle le sera.

L'hon. M. EULER: Les régisseurs auraient alors la faculté d'examiner toute l'affaire pendant le congé et ils auraient peut-être ensuite des recommandations à faire et nous pourrions alors régler la question avant la fermeture des Chambres.

Le PRÉSIDENT: C'est être très optimiste.

M. HANBURY: Je suis porté à croire que l'amendement du Dr Manion est susceptible d'être adopté; je voudrais qu'on le retardât le plus possible.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, que désirez-vous; c'est au comité de décider.

L'hon. M. EULER: Remettons cela jusqu'après le congé.

Le PRÉSIDENT: Et vous là-bas, messieurs, que dites-vous?

L'hon. M. CHAPLIN: Finissons-en.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un voudra-t-il proposer l'ajournement?

M. HANBURY: Je propose que le comité s'ajourne jusqu'après le congé, la date de convocation devant être laissée à la discrétion du président.

La motion étant mise aux voix à mains levées, cinq membres se prononcent pour et cinq, contre.

Le PRÉSIDENT: Je crois alors, messieurs, que nous siégerons demain.

L'hon. M. MANION: Le président a le droit de départager les voix; je n'ai même pas voté.

M. GRAY: Voudriez-vous faire cela pour nous? Le comité du logement s'est ajourné cet après-midi exprès pour nous permettre d'assister à cette séance-ci. Nous avons une autre réunion demain matin. Pourriez-vous vous réunir dans l'après-midi?

Le PRÉSIDENT: Il ne sert à rien de siéger seulement l'après-midi.

M. HEAPS: J'aurais réellement aimé qu'on eût eu une séance ce matin, si c'eût été possible. Le comité du logement se trouve à se réunir à la même heure et a remis sa séance exprès pour nous permettre d'être ici.

Le PRÉSIDENT: Je crains bien d'être obligé de modifier mon vote. Le comité est ajourné jusqu'après le congé.

Le comité s'ajourne à 6 h. 05, pour être convoqué après le congé, à la discrétion du président.

SESSION 1935

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'État

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 5

SÉANCE DU MARDI 28 MAI 1935

TÉMOINS:

L'hon. C. P. Fullerton, président, et M. J. E. Labelle, du Conseil de Régie,
des Chemins de fer Nationaux.

Des fonctionnaires supérieurs des Chemins de fer Nationaux.

Appendices "A" et "B".

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI 28 mai 1935.

La séance est ouverte à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Geary.

Membres présents: MM. Beaubien, Beaubier, Bothwell, Cantley, Duff, Euler, Fiset, Fraser, Geary, Gray, Gobeil, Heaps, MacMillan, Manion, Price, Stewart, Tummon.

Dans l'assistance, l'hon. M. Fullerton, M. Labelle, du Conseil de régie, et des fonctionnaires du chemin de fer.

Le président Hungerford est appelé et résume la situation relative aux réparations, à la construction et aux achats de matériel.

On examine le budget du National-Canadien pour l'année 1935.

Le président parle d'une lettre reçue de M. O. A. Matthews, de Touche & Co., comptables autorisés, et la passe aux fonctionnaires du chemin de fer pour qu'ils l'examinent.

On discute sur des plaintes concernant l'ordre de priorité des employés de chemin de fer.

La réunion s'ajourne à 1 heure jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

Le Comité se réunit de nouveau à 4 heures, sous la présidence de M. Geary.

Membres présents: MM. Beaubien, Beaubier, Bothwell, Cantley, Euler, Fiset, Fraser, Geary, Gray, Gobeil, Heaps, MacMillan, Manion, Price, Stewart, Tummon.

Le président déclare hors d'ordre, parce qu'ils se rapportent à une question pendante devant les tribunaux, une motion de M. Euler et un amendement à cette motion proposé par M. Manion.

Motion de M. Euler: "Que le rapport de la Touche & Company, avec mention spéciale de sa recommandation concernant la rénovation de l'armature financière du National-Canadien, soit référé au Conseil d'Administration de ce dernier, pour qu'il l'examine et nous en exprime son opinion."

Amendement de M. Manion: "Que, de l'avis du présent Comité, la question des changements à l'armature financière du National-Canadien,—question actuellement soumise au Conseil d'Administration, à la demande de la Commission Duff, et sur laquelle le Conseil n'a pas encore fait rapport,—est trop vaste et compliquée pour que le présent Comité puisse l'étudier à cette heure de la session et du parlement et d'après les seuls renseignements déjà disponibles.

Le Comité est aussi d'avis qu'avant de faire des recommandations au Parlement à ce sujet, il serait à l'avantage de tous les intéressés de confier l'étude de la question entière à un comité spécial composé des sous-ministres des Chemins de fer et Canaux, des Finances et de la Justice, pour que tous les problèmes impor-

tants d'ordre pratique, financier ou juridique reçoivent l'attention nécessaire, et qu'à cette fin le présent rapport de *Touche & Company* devrait être référé audit comité de sous-ministres avec instruction à celui-ci de consulter le Conseil d'administration et les fonctionnaires appropriés du National-Canadien au sujet des recommandations de la Commission royale et de *Touche & Company*."

M. Euler en appelle de la décision du président. La question étant mise aux voix, la décision du président est maintenue par un vote de 9 ouis contre 6 nons.

Le président du Conseil d'Administration résume son opinion et celle du Conseil concernant la question de faire rapport sur la rénovation de l'armature financière du chemin de fer.

M. MacMillan dépose une liste de questions à poser au Conseil concernant la capitalisation du chemin de fer et dont les réponses devront être déposées entre les mains du secrétaire et incorporées dans le procès-verbal.

Le Comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

A. A. FRASER.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 28 mai 1935.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures, sous la présidence du colonel O. R. Geary.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous avons quorum. Je suis à la disposition du Comité quant à la procédure. Je constate que lorsque nous avons ajourné, le 11 avril, nous étions saisis de la motion de M. Euler et de l'amendement du Dr Manion, et nous nous bercions de l'illusion de finir ce soir-là. Nous n'avons pas fini.

M. HEAPS: Le ministre des Chemins de fer n'a-t-il pas déclaré à la Chambre hier que M. Hungerford allait faire une déclaration au comité aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Ne serions-nous pas mieux de procéder et d'en finir avec ce que nous avons, quitte à entendre l'exposé de M. Hungerford ensuite? Ce sera un peu plus dans l'ordre, je crois, de procéder ainsi.

M. HEAPS: La vacance a été si longue, et cette question n'a surgi qu'hier.

M. MACMILLAN: Il vaudrait mieux, je pense, que le Dr Manion soit ici au moment de l'exposé.

M. HEAPS: Le Dr Manion a déclaré hier à la Chambre que M. Hungerford aurait une déclaration à faire au Comité ce matin.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si M. Hungerford a une déclaration à faire, mais plairait-il au Comité de permettre à M. Heaps de s'en informer à M. Hungerford, pour que nous discutions ce point?

M. HUNGERFORD: Je serai heureux de faire une déclaration verbale.

Le PRÉSIDENT: Tout exposé est une déclaration. M. Heaps peut poser n'importe quelle question à ce sujet.

M. HEAPS: Si M. Hungerford est prêt à faire une déclaration à ce sujet, naturellement je serai heureux de l'entendre.

Le PRÉSIDENT: On a dit hier que la question d'augmenter le matériel avait toujours coutume de se régler par une conférence des fonctionnaires supérieurs des chemins de fer du continent, lesquels s'entendaient sur le matériel à ajouter à chaque chemin de fer.

M. MACMILLAN: Cela comprenait-il les chemins de fer du pays?

Le PRÉSIDENT: Oui, les chemins de fer du continent.

M. MACMILLAN: Ils décident de ce que doit être le matériel?

M. HEAPS: Et aussi du matériel à mettre au rancart.

M. HUNGERFORD: Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. HEAPS: Le National-Canadien est-il affilié de quelque manière à l'organisation internationale de hauts fonctionnaires de chemins de fer qui discutent cette question?

M. HUNGERFORD: Pas en ce qui concerne les acquisitions de matériel. Mais il y a des règlements concernant les détails de construction des modèles.

M. MACMILLAN: Et l'échange?

M. HUNGERFORD: Il y a des règlements sur l'échange.

M. HEAPS: Y a-t-il eu un arrangement entre les chemins de fer du continent sur le matériel à mettre au rancart cette année?

M. HUNGERFORD: Pas du tout. C'est une question à déterminer par chaque chemin de fer individuellement.

M. MACMILLAN: Aucun comité international n'a décidé si le National-Canadien ou le Pacifique devait acheter du matériel ou non?

M. HUNGERFORD: Aucune organisation que je connaisse n'a son mot à dire là-dessus.

M. CANTLEY: Cela ne se fait jamais.

M. HEAPS: Je voulais avoir une déclaration sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Et votre exposé, monsieur Hungerford?

M. HUNGERFORD: En ce qui concerne le National, la situation est celle-ci: en général, nous avons une forte quantité, un excédent considérable de plusieurs genres de wagons, mais il y en a certaines sortes—il nous faut une grande variété de genres de wagons et de locomotives, vous le comprenez—il y en a certaines sortes dont nous sommes périodiquement à court, tout en ayant un fort excédent d'autres sortes. Pendant les périodes de pénurie, nous exerçons le privilège ordinaire d'en louer d'autres chemins de fer qui en ont un surplus à louer à la même époque. La location de ces wagons pendant une période de presse représente certains frais. D'ordinaire, la dépense n'est pas suffisante pour motiver des achats; mais aux termes que nous avons discutés avec le Gouvernement, l'achat des catégories de wagons que nous avons en vue se justifie au point de vue affaires.

M. HEAPS: Voulez-vous nous dire de quelles catégories de wagons vous êtes à court actuellement et quelles vous avez l'intention d'acheter?

M. HUNGERFORD: Oui. Des wagons frigorifiques, des tombereaux à charbon et des wagons à automobiles.

M. HEAPS: S'est-il construit une certaine quantité de ce matériel aux usines Transcona ou à d'autres usines de chemin de fer?

M. HUNGERFORD: On a construit certains wagons frigorifiques.

M. HEAPS: Ont-ils donné satisfaction?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Est-ce la sorte de wagons que vous vous proposez d'acheter des usines de construction particulières?

M. HUNGERFORD: Dans le passé, nous en avons construit quelques uns et nous en achetions bien davantage.

M. HEAPS: Pourriez-vous indiquer au comité le prix relatif de la production de ce matériel dans vos propres usines et le prix d'achat chez le manufacturier particulier?

M. HUNGERFORD: C'est une question discutable, car on peut avoir des opinions différentes sur l'évaluation des frais généraux et sur les éléments qui comptent réellement; mais les wagons-glacières que nous avons construits ont coûté à peu près le même prix que les autres.

M. HEAPS: Savez-vous quelque chose du taux des salaires payés dans les usines de chemin de fer et dans les usines de construction particulières?

M. HUNGERFORD: Je ne saurais vous dire cela, car dans les usines particulières, on travaille surtout à la pièce, je crois.

M. HEAPS: Sur demande, vous pourriez construire des wagons dans vos propres usines?

M. HUNGERFORD: Nous pourrions construire un certain nombre de wagons de certains genres. Voilà tout.

M. MACMILLAN: Monsieur Hungerford, vos usines de chemin de fer sont-elles outillées pour construire des wagons, en général, y compris les wagons frigorifiques, dans une certaine mesure?

M. HUNGERFORD: Elles ne sont outillées que pour construire certaines sortes de wagons.

M. MACMILLAN: Peuvent-elles construire une importante quantité de certains wagons dans une certaine fraction d'année?

M. HUNGERFORD: Il faudrait agrandir considérablement nos usines pour pouvoir construire en quantités importantes dans un temps donné. Cela dépendrait des circonstances. Il faut tenir compte de la quantité de travaux de réparation que nous avons à faire.

M. MACMILLAN: Votre établissement est-il construit surtout pour bâtir des wagons?

M. HUNGERFORD: Non.

M. MACMILLAN: L'a-t-on construit comme une sorte d'usine auxiliaire?

M. HUNGERFORD: Non. Nos usines ont été construites d'abord pour exécuter les travaux de réparation.

L'hon. M. EULER: Avez-vous construit des wagons neufs dans ces usines? —R. Nous en avons construit d'un certain genre.

L'hon. M. EULER: Pouvez-vous construire à aussi bon compte que les compagnies particulières?

M. HUNGERFORD: Je viens de répondre à M. Heaps sur ce point. Nous parlions de wagons frigorifiques. C'est à peu près la seule sorte de wagons que nous ayons construite dans notre établissement. Et si nous tenons compte de la différence dans l'inscription des frais généraux, parce que les circonstances ne sont pas les mêmes, le prix de revient est à peu près le même.

M. HEAPS: Les wagons que vous produisez sont-ils aussi bons que ceux des usines particulières?

M. HUNGERFORD: Je crois qu'il n'y a pas de différence. Ils sont construits d'après les mêmes devis.

M. HEAPS: Après mûre réflexion, la direction du chemin de fer est-elle d'avis qu'à part certaines constructions dont elle peut se charger, elle doit confier à des usines particulières les grosses commandes de wagons qu'elle a en vue?

M. HUNGERFORD: Pour parler au nom du National-Canadien, nos usines ne sont pas outillées pour construire certains genres de wagons dont il s'agit.

L'hon. M. EULER: A une réunion antérieure du Comité, tenue avant la vacance, répondant à une question posée par un membre du Comité, vous avez déclaré, je crois, que vous n'aviez pas besoin de nouveau matériel roulant, que vous en aviez assez, sauf pendant les périodes de presse, alors que vous empruntiez, selon la coutume des chemins de fer. Vous avez dit qu'à votre avis il n'était pas de bonne économie de construire assez de wagons pour en avoir suffisamment dans les temps de presse. Ai-je bien compris?

M. HUNGERFORD: Je crois que je ne me suis pas exprimé clairement.

L'hon. M. EULER: Je pourrais peut-être compléter ma question et vous donnerez ensuite toutes les explications que vous voudrez. Vous avez dit ce matin —je le répète à ma façon— que la chose vous paraissait justifiable dans les conditions nouvelles, c'est-à-dire maintenant que le Gouvernement se propose d'avancer l'argent ou de garantir les emprunts. Quelles sont ces conditions? Est-ce simplement le fait que le chemin de fer échappe au paiement des intérêts pour deux ans? Est-ce ce facteur qui rend justifiable une chose qui ne l'était pas auparavant?

M. HUNGERFORD: Je ne sache pas que ces détails soient définitivement fixés, mais les conditions que nous avons discutées formaient la substance de ma déclaration. J'aimerais y revenir pour élucider ce point à cause du malentendu que mes remarques peuvent avoir causé. Je répète ce que j'ai dit tantôt. Nous

avons un surplus dans plusieurs catégories de wagons. Nous ne songerions à acheter de ces wagons pour aucune raison. Cet achat ne se justifierait pas. Mais il y en a d'autres catégories, comme celles dont il s'agit dans le moment, dont nous sommes à court de temps à autre. Pour nous les procurer, il nous faut les louer et évidemment en payer l'usage. J'ai dit que jusqu'à présent les loyers, en moyenne, n'égalaient pas les frais de possession, mais lorsque nous obtiendrons des conditions avantageuses, dont l'exemption d'intérêts pendant un certain laps de temps, il deviendra avantageux d'acheter les wagons.

L'hon. M. EULER: Je vais vous poser une autre question. Hier à la Chambre, si je ne me trompe, le ministre—je regrette qu'il ne soit pas ici dans le moment— a dit que le National ne serait peut-être jamais obligé de rembourser les sommes immobilisées dans ces wagons. Je suppose que cela serait très satisfaisant pour le chemin de fer?

M. HUNGERFORD: C'est possible, monsieur Euler, mais je vous assure que cela n'a pas entré en ligne de compte.

M. BOTHWELL: A propos de l'échange de wagons, la règle qui s'applique aux lignes américaines vaut aussi par rapport aux échanges avec le C.P.R.

M. HUNGERFORD: Très bien.

M. BOTHWELL: Les chemins de fer se font-ils entre eux des paiements périodiques pour l'usage des wagons loués. Si le National emploie plus de wagons du C.P.R. que ce dernier n'emploie de wagons du National, se fait-il des paiements de compensation au cours de l'année?

M. HUNGERFORD: Oh! oui, l'usage des wagons se paye sur le pied d'un dollar par jour.

M. HEAPS: Pourriez-vous nous dire combien vous avez payé l'an dernier pour l'usage des wagons appartenant à d'autres lignes?

M. HUNGERFORD: Des wagons compris dans l'échange général?

M. HEAPS: Oui.

M. HUNGERFORD: Les règles d'échange prévoient que les wagons chargés sur une ligne doivent être reçus et transportés par toute autre ligne. Nous avons sourcité à ces règles et presque tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord en ont fait autant. Ces règles disposent aussi que du temps où un wagon arrive sur nos lignes jusqu'à ce qu'il en reparte, comme l'exige l'échange des marchandises, nous sommes obligés de payer le loyer d'un dollar par jour.

M. HEAPS: Mais vous avez une idée de ce que ces paiements ont été depuis l'an dernier, par exemple?

M. FAIRWEATHER: J'ai ici les chiffres pour 1934.

M. HEAPS: Que sont-ils, puisque vous les avez?

M. FAIRWEATHER: Pour l'année 1934, d'après le rapport annuel, nous avons eu un solde débiteur de \$904,000 que nous avons payé aux lignes étrangères. Nous avons payé \$2,400,000 aux lignes étrangères et \$1,500,000 aux lignes particulières, c'est-à-dire à certaines compagnies qui se font une spécialité d'avoir des wagons, surtout des wagons frigorifiques et des wagons-citernes, pour les prêter aux compagnies de chemin de fer. Nous avons reçu des lignes étrangères, comme loyers de wagons, la somme de \$3,200,000, et après quelques autres rajustements de moindre importance nous arrivons, en chiffres ronds, à \$900,000.

M. BOTHWELL: Vous dites que ce fut un débit?

M. FAIRWEATHER: Une dette nette de \$900,000.

M. HEAPS: Pourriez-vous donner au Comité une idée de ce que serait le changement dans les chiffres que M. Fairweather vient de nous indiquer si vous aviez ces nouveaux wagons?

M. HUNGERFORD: Il est très difficile de le faire, monsieur Heaps, car ces chiffres varient suivant le trafic.

M. HEAPS: Alors si vous obtenez les nouveaux wagons dont il s'agit il y aura encore je présume, un fort échange de wagons entre les chemins de fer.

M. HUNGERFORD: La situation sera exactement la même. Elle pourra changer avec le temps, dans une certaine mesure, mais l'importance du changement dépendra de l'affluence et de la direction des marchandises.

L'hon. M. EULER: Vous êtes disposés à faire cela parce que le Gouvernement est prêt à payer vos intérêts à même les coffres du pays pour en soulager le chemin de fer National.

M. HUNGERFORD: Je suis prêt à dire ceci: en examinant la chose au seul point de vue du National-Canadien, en autant que nous pouvons le calculer,—et il faut faire quelque supposition quant à l'avenir,—nous croyons que l'achat de ces wagons serait justifiable à la faveur des conditions offertes par le Gouvernement.

L'hon. M. EULER: Parce que le Gouvernement paye les intérêts pour deux ans?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. EULER: A la place du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. EULER: J'aurais pensé que c'était une période plutôt courte pour justifier une telle dépense lorsqu'il faut porter le reste probablement une quinzaine d'années.

J'aimerais poser une autre question au président du National, si je le puis. Il n'aimera peut-être pas répondre à ceci. Je voudrais lui demander si, en définitive, il s'inspire de considérations qui ne sont pas toutes d'ordre financier. Je veux dire ceci: pense-t-il, comme nous tous, à la question du chômage et du bien général du Canada, plutôt qu'au chemin de fer National-Canadien considéré au strict point de vue des affaires. Je ne sais si je me suis exprimé clairement.

M. HUNGERFORD: Pour notre part, nous examinons la chose purement et simplement comme une question d'affaires.

L'hon. M. EULER: C'est différent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur ce point?

M. HEAPS: Il s'est dit quelque chose à la Chambre hier au sujet de la distribution de ce travail de construction et de réparations. Je crois que sir Eugène Fiset en a parlé.

Sir EUGÈNE FISET: On nous a déclaré hier qu'il avait été alloué \$4,000,000, partie pour réparations et partie pour achat ou construction de nouveaux wagons.

M. HEAPS: Oui.

Sir EUGÈNE FISET: Mais nous n'avons pas pu obtenir de chiffres exacts en ce qui concerne le National. J'aimerais savoir quelle part de ces \$4,000,000 va au National pour réparations, et sur le reste quelle part va au National pour achats.

M. HUNGERFORD: Serait-il satisfaisant de réserver cette question en attendant que le ministre arrive?

Le PRÉSIDENT: Si vous êtes satisfait, sir Eugène, je le suis.

Sir EUGÈNE FISET: Cela me va.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez en reparler, sir Eugène, lorsque le ministre sera ici?

Sir EUGÈNE FISET: La question que j'allais poser élucidera peut-être toute l'affaire. J'ai compris que le ministre lisait un mémoire qu'il avait en sa possession. Ce mémoire doit avoir été préparé par un haut fonctionnaire du National, peut-être par M. Hungerford lui-même, et alors il pourrait peut-être nous indi-

quer la répartition des commandes. Je pense que le ministre a mentionné vingt locomotives pour une part et un certain nombre de wagons frigorifiques. Et je crois que M. Hungerford pourrait nous indiquer la quantité exacte qu'il se propose de commander.

M. MACMILLAN: D'après mes souvenirs, le ministre n'a pas mentionné de quantité ni de nombre.

SIR EUGÈNE Fiset: Oh! oui, il lisait un mémoire préparé par M. Hungerford lui-même.

M. MACMILLAN: Avez-vous ce mémoire avec vous, monsieur Hungerford?

M. HUNGERFORD: Je subis un désavantage du fait que je ne sais pas ce que le Ministre a dit.

SIR EUGÈNE Fiset: Alors, monsieur le président, vaut mieux attendre que le ministre soit ici.

M. HUNGERFORD: Je présume que le ministre traitait des commandes combinées des deux chemins de fer, mais je ne le sais pas.

M. MACMILLAN: Le ministre lisait un mémoire.

SIR EUGÈNE Fiset: Une déclaration qu'il a lue venait du National-Canadien.

M. MACMILLAN: Oui, et une autre venait de M. Coleman, du C.P.R.

SIR EUGÈNE Fiset: Mais il a parlé de la somme destinée au National.

Le PRÉSIDENT: Nous allons attendre l'arrivée du ministre.

SIR EUGÈNE Fiset: M. Hungerford pourrait peut-être donner des renseignements au Comité sur l'effet qui en résultera pour les usines et sur la situation des hommes relativement aux réparations.

M. HUNGERFORD: Nous nous attendons de pouvoir augmenter la main-d'œuvre employée dans les usines en général. Je ne sais pas encore dans quelle proportion, mais dans la mesure où cet argent servira aux réparations, il aura pour effet d'augmenter le temps de travail d'hommes qui depuis longtemps travaillaient très peu. Si une certaine quantité de nouveaux wagons se construit aux usines, elle aura probablement pour effet de nous faire engager certaines mains additionnelles, mais nous n'avons pas encore tiré de conclusions définitives à cet égard.

M. BEAUBIEN: Par suite, monsieur Hungerford, vous allez augmenter le personnel des usines du chemin de fer dans le pays, et augmenter aussi les heures de travail par rapport à ce qu'elles sont actuellement.

M. HUNGERFORD: S'il y a augmentation dans les inventaires et dans le travail disponible, cela se fera sentir sur tout le réseau. Il y aura une quantité proportionnelle de réparations qui se fera dans les usines du chemin de fer. S'il se construit de nouveaux wagons dans nos usines, cela ne pourra se faire que dans certaines usines et le personnel de ces établissements sera seul à s'en ressentir.

SIR EUGÈNE Fiset: C'est exactement ce qui s'est discuté à la Chambre hier soir. Le ministre a lu une liste des grandes usines où ces réparations allaient s'effectuer. La liste avait été préparée par le sous-ministre. Le ministre nous a dit qu'il n'y avait pas indiqué les petites usines. Mais elles ont besoin d'ouvrage autant que les autres. Nous avons essayé d'obtenir son consentement et celui des hauts fonctionnaires du National à répartir l'ouvrage autant que possible afin d'aider à réduire le chômage; car après tout, c'est la seule partie des \$4,000,000 qui va réellement soulager le chômage. Chacun de nous, je crois, serait extrêmement content de constater qu'il est possible de secourir les petits terminus. Comme je l'ai dit à la Chambre, j'ai en vue la Rivière-du-Loup et Moncton où il y a une population qui dépend de l'emploi fourni par le chemin de fer. Nous aimerions voir ce travail réparti aussi largement

que possible, surtout les travaux de réparation, et ce que nous avons essayé de faire à la Chambre et que nous essayons de faire ici, c'est d'obtenir le consentement des hauts fonctionnaires du National.

L'hon. M. HUNGERFORD: Je crois, messieurs, que les choses vont s'arranger ainsi. Le temps de travail va augmenter jusqu'à un certain point dans les usines, d'un bout à l'autre du chemin de fer, surtout dans les usines de réparation générale. Nous songeons à répartir les travaux de réparation et les travaux de construction, si nous en avons, entre nos propres usines.

Sir EUGÈNE FISET: C'est tout à fait satisfaisant.

M. HUNGERFORD: Une partie, sinon la totalité.

Sir EUGÈNE FISET: L'argument que nous avons essayé de faire valoir en Chambre hier, c'est que cet argent était destiné au soulagement du chômage.

M. BEAUBIEN: Vous avez mentionné tantôt qu'il fallait plus de wagons dans les années de presse. Le service du National a-t-il jamais souffert de l'impossibilité d'emprunter les wagons dont il avait besoin à ces époques?

M. HUNGERFORD: De l'impossibilité de les avoir?

M. BEAUBIEN: De l'impossibilité d'emprunter des wagons?

M. HUNGERFORD: Parfois, oui. En général, nous pouvions emprunter, mais ces emprunts comportent parfois des problèmes.

M. BEAUBIEN: Pourriez-vous dire de mémoire, monsieur Hungerford, ce que serait le coût d'un de ces wagons frigorifiques, à peu près?

M. HUNGERFORD: Oh, ils coûtent entre \$4,500 et \$5,000, suivant les dimensions et les accessoires.

L'hon. M. EULER: Quand même vous dépenserez cet argent, il vous faudra encore emprunter, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: C'est fort possible. Cela dépendrait entièrement de la quantité et de la provenance du trafic. Je vais essayer d'élucider ce point. Il y a une différence entre emprunter des wagons par contrat pour un temps spécifié, et prendre part à l'échange général. L'échange se fait automatiquement en ce qui concerne les wagons chargés sur des lignes étrangères et destinés à quelque endroit du National-Canadien. Nous devons les accepter et les rendre à destination. Pendant le temps où le wagon est sur nos lignes, nous le payons un dollar par jour. Comme vous voyez, dans ce cas, le loyer est involontaire. Notre situation à cet égard serait absolument la même.

L'hon. M. EULER: Vous débarrasseriez-vous des emprunts que vous faites dans les temps de presse?

M. HUNGERFORD: Cela diminuerait sans doute nos besoins de wagons.

M. BOTHWELL: Pourriez-vous nous donner les chiffres de l'échange entre le C.P.R. et le C.N.R. pour l'an dernier.

M. FAIRWEATHER: Nous n'avons pas cela ici.

M. HUNGERFORD: Nous allons vous obtenir ces chiffres, si vous les désirez. Les wagons voyagent journellement entre les deux chemins de fer.

L'hon. M. EULER: Certes.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, je crois que c'est à peu près sur le même point que M. Sanderson voulait vous adresser la parole. Le moment vous convient-il, monsieur Sanderson?

M. SANDERSON: S'il vous convient à vous-même?

Le PRÉSIDENT: Assurément. Je suis sûr que la chose convient au Comité.

M. SANDERSON: Monsieur le président et messieurs, je ne retiendrai l'attention du Comité que quelques minutes. La question dont j'allais parler a été très bien étudiée dans les cinq ou dix dernières minutes. Elle se rapporte aux wagons et au bill 63 adopté à la Chambre hier soir. Tout d'abord je désire poser une

question à M. Hungerford pour éclaircir ma propre pensée. Hier soir, le ministre a déclaré que sur les \$15,000,000 dont \$8,000,000 seraient versés au C.N.R. pour achat et réparation de wagons, il y aurait une somme d'environ \$4,000,000 pour réparations, qui irait aux usines de chemins de fer et serait répartie entre le C.N.R. et le C.P.R.. Est-ce exact? Monsieur Hungerford est-il de cet avis? Croit-il qu'il y aura au moins \$4,000,000 de réparations, y compris celles du C.P.R.?

M. HUNGERFORD: Je ne puis répondre à cela, monsieur Sanderson, car je ne sais pas ce qui revient au C.P.R.

M. SANDERSON: Pouvez-vous me dire à peu près ce qu'il faudra à votre compagnie pour réparations?

M. HUNGERFORD: Entre \$2,000,000 et \$2,500,000, y compris les constructions.

M. SANDERSON: Oui; et tout cela ira à vos usines de réparations?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. SANDERSON: Certains wagons seront-ils construits dans vos usines?

M. HUNGERFORD: Probablement.

M. SANDERSON: Des locomotives?

M. HUNGERFORD: Non.

M. SANDERSON: Des wagons?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. SANDERSON: Quelles sortes de wagons?

M. HUNGERFORD: Surtout des wagons frigorifiques.

M. SANDERSON: Des tombereaux à charbon?

M. HUNGERFORD: Non.

M. SANDERSON: Des wagons fermés?

M. HUNGERFORD: Non.

M. SANDERSON: En demandant d'exprimer mon opinion devant le Comité ce matin, je n'ai en vue qu'une chose: ce que j'ai dit à la Chambre hier soir, je veux le répéter ici ce matin. A mon avis, ce bill vise à soulager le chômage. Il a pour but de donner de l'emploi à un plus grand nombre d'hommes et d'augmenter le travail des nombreux employés qui travaillent à petite journée. Je demanderais à M. Hungerford de donner autant de wagons que possible à construire à ses propres hommes, à part les réparations qui sont destinées aux usines de son réseau. Voudra-t-il faire cela?

M. HUNGERFORD: Il est assez difficile de répondre à cette question.

M. SANDERSON: Voulez-vous prendre la chose en sérieuse considération, monsieur Hungerford?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. EULER: On essaye de vous transformer en politicien, maintenant.

M. SANDERSON: Voulez-vous le faire?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. SANDERSON: C'est tout, monsieur le président; je vous remercie du privilège que vous m'avez accordé.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Sanderson.

M. TUMMON: Je regrette mon retard, mais j'ai dû assister à la réunion d'un autre Comité. J'ai entendu dire à plusieurs reprises que le chemin de fer possède un matériel roulant considérable, dont une partie n'a pas servi énormément. Ces wagons stationnent sur des voies de garage. Ils pourraient peut-être servir si on les réparait ou les reconstruisait. Voici ce qui m'intéresse;

on ne devrait pas affecter une grande partie du crédit voté par la Chambre hier soir à l'achat d'un nouveau matériel pour le chemin de fer, si ce vieux matériel peut être rénové et reconstruit pour les mêmes fins. Je ne connais pas les faits, mais je crois, néanmoins, que ce point devrait être élucidé.

M. HUNGERFORD: Voici la situation: une forte partie attend d'être réparée, mais ne l'est pas, n'ayant pas de trafic pour l'employer.

M. TUMMON: Qu'avez-vous dit?

M. HUNGERFORD: Nous avons un fort matériel roulant ayant besoin de réparations, mais il est inutile de le réparer, ayant assez de ce matériel disponible pour l'emploi que nous en faisons. Nous n'avons pas de matériel du type que nous projetons d'acheter maintenant, susceptible d'être réparé.

M. TUMMON: C'est le point que je veux élucider. Je présume que vous en voulez maintenant d'un certain genre.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. TUMMON: C'est-à-dire, qu'il peut y avoir un nombreux matériel disponible pour certains usages, mais qui n'est pas susceptible de réparations ni de reconstruction pour les fins auxquelles vous le destinez?

M. HUNGERFORD: Tout juste.

M. TUMMON: Pensez-vous d'accroître le nombre de vos voitures à voyageurs?

M. HUNGERFORD: Non.

Sir EUGÈNE Fiset: Monsieur le président, hier soir le ministre a proposé un amendement au bill 63. Nous n'avons pu connaître au juste la substance de cet amendement. Je me demande si le colonel Smart en a le texte.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous voté pour?

Sir EUGÈNE Fiset: Nous l'avons tous fait.

Le colonel SMART: Il y avait deux amendements.

Sir EUGÈNE Fiset: Celui auquel je pense autorise le ministre des Finances à acheter du matériel roulant à la place des dirigeants du National-Canadien. Je n'étais pas tout à fait certain de la garantie offerte concernant le second amendement, surtout.

Le col. SMART: Je n'ai pas le texte de ces amendements.

Le PRÉSIDENT: Cela règle-t-il ce point? Il y a les motions dont j'ai parlé au début et le budget que nous n'avons pas encore parcouru. Nous avons voté les crédits, mais nous devrions étudier le budget, lequel suscitera bien des questions.

L'hon. M. Euler: Vous vous proposez de suspendre l'étude des propositions jusqu'au retour du ministre?

Le PRÉSIDENT: Celui-ci s'en revient. Il a beaucoup à dire à ce sujet.

L'hon. M. Euler: Presque tout.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant à l'étude du budget du National-Canadien pour 1935. Il se trouve dans cette brochure à couverture ocre. La page 1 contient le résumé et une annexe. Qu'est celle-ci, monsieur Fullerton?

M. Fairweather: C'est le résumé.

Le PRÉSIDENT: De quoi est-ce une annexe?

M. Fairweather: Du crédit budgétaire.

Le PRÉSIDENT: Simplement une division?

M. Fairweather: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il y a d'abord un résumé puis une annexe à celui-ci qui n'indique rien. Ne croyez-vous pas que nous devrions commencer par les détails? Passez à l'annexe 2, la deuxième page, déficit net sur le revenu. Les membres du Comité voudraient-ils signaler les sujets sur lesquels ils désirent être renseignés?

Viennent ensuite le déficit des revenus d'exploitation, à l'exclusion de la contribution de 20 p. 100 aux prix de transport dans les Provinces maritimes, laquelle provient de l'Etat d'après la loi; puis les revenus globaux d'exploitation; les frais d'exploitation; le revenu net; les autres débits ou crédits—que sont-ils?

M. COOPER: Des taxes, des loyers conjoints de facilités, le revenu sur les dividendes, l'intérêt sur la dette non consolidée...

Sir EUGÈNE Fiset: Que lisez-vous?

Le PRÉSIDENT: Les détails de l'annexe 2. J'en suis à la cinquième ligne.

Le colonel SMART: L'annexe 3 contient ces dettes consolidées.

Le PRÉSIDENT: L'intérêt sur les dettes consolidées dû au public s'élève à \$54,000,000; les besoins du revenu...

M. MACMILLAN: Que voulez-vous dire?

M. FAIRWEATHER: C'est le montant de l'excédent de nos déboursés sur notre revenu après le paiement de nos frais fixes. Autrement dit, le montant nécessaire...

M. MACMILLAN: Ce sont vos pertes d'exploitation?

M. FAIRWEATHER: Nous ne les appellerions pas ainsi; elles proviennent du revenu.

M. MACMILLAN: Donnez-en les détails.

M. FAIRWEATHER: D'après l'état que voici, notre revenu est estimé à \$180,000,000 et nos dépenses d'exploitation s'établissent à \$163,000,000, d'où un solde de \$17,000,000. Il faut en déduire des débits et des crédits sur le revenu s'élevant à \$6,000,000, ce qui ramène le solde à quelque \$11,000,000...

M. MACMILLAN: De quoi se composent les autres débits et crédits sur le revenu?

M. FAIRWEATHER: Ils embrassent tout, monsieur, sauf ce que nous appelons techniquement les dépenses d'exploitation; c'est-à-dire les taxes, le revenu provenant des dividendes, la location des facilités conjointes, tout.

M. MACMILLAN: Il reste un solde de quelque \$44,000,000.

Le PRÉSIDENT: Il ne comprend pas l'intérêt sur la dette due à l'Etat.

M. FAIRWEATHER: Non. L'état accuse les \$54,000,000 pour l'acquittement des intérêts et \$44,000,000 de découvert sur le revenu; puis des profits et pertes s'élevant à \$1,000,000 dont les détails n'apparaissent pas ordinairement au compte du revenu. Cela fait \$44,800,000. De ce montant, \$1,020,000 et \$780,000 ne sont pas des articles de la caisse. Par conséquent, les besoins de la caisse après le paiement de tous nos frais d'intérêt au public s'élèvent à \$44,000,000.

Le PRÉSIDENT: Votre budget est établi sur un revenu estimé de \$180,000,000?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Nous estimons les dépenses d'exploitation à \$163,200,000, laissant un bénéfice d'exploitation de \$16,800,000.

Le PRÉSIDENT: Et un déficit, à la fin de l'année, de \$44,000,000.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, c'est exact.

L'hon. M. EULER: Comment obtenez-vous votre revenu de \$180,000,000?

L'hon. M. FULLERTON: C'est une estimation. Nos dirigeants se réunissent et tentent de calculer ce qu'il pourra être. L'année dernière, nous avions prévu passablement juste. Notre estimation s'élevait à \$165,000,000 et il fut de \$164,902,501. Cependant, nos estimations ne sont pas toujours aussi heureuses.

M. MACMILLAN: C'est en quelque sorte un coup de hasard.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, vraiment; nos dirigeants, hommes d'expérience, se réunissent et discutent à fond le sujet. Ils essaient d'estimer au plus près de revenu. Nous devons faire une estimation.

Le PRÉSIDENT: A combien s'élèvera l'augmentation des salaires cette année?

L'hon. M. FULLERTON: A \$5,000,000.

Le PRÉSIDENT: Que représentent-ils?

L'hon. M. FULLERTON: La restauration intégrale des salaires des cheminots.

Le PRÉSIDENT: Complète?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, laquelle s'élèvera à environ \$5,000,000 pour les chemins de fer des Etats-Unis et du Canada.

M. BEAUBIEN: Pouvez-vous nous dire le chiffre des impôts payés par le National-Canadien?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. FAIRWEATHER: C'est une question très imprécise.

M. BEAUBIEN: Vous savez combien il en paie.

M. FAIRWEATHER: Le compte des taxes accumulées se monte à \$5,241,000, mais il est loin de tout embrasser. Celui-ci ne renferme que les taxes habituelles. Leur total, y compris la taxe des ventes et autres formes n'apparaissant pas au compte, forment un montant très élevé.

M. BEAUBIEN: Quel est le total?

M. FAIRWEATHER: \$6,164,000, sans la taxe des ventes.

M. BEAUBIEN: Quelle sorte de taxe est-ce?

M. FAIRWEATHER: Accumulation de taxes, \$5,241,857.95; taxes sur hôtels, \$141,638.54; propriétés inexploitées, \$161,570; propriétés exploitées séparément, \$524,000; service des terres, \$94,798, soit un total de \$106,225. Il y a encore la taxe des ventes, soit \$1,075,000.

Le PRÉSIDENT: De quelle loi relèvent les taxes des chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: Bien entendu, elles sont surtout provinciales. Nous n'acquiesçons pas de taxe fédérale; rien que les provinciales et les municipales.

M. BEAUBIEN: Sont-elles basées sur le revenu?

M. FAIRWEATHER: Non; principalement sur l'évaluation de la propriété ou la longueur en milles.

L'hon. M. FULLERTON: Nous nous arrangerons le mieux possible avec les provinces.

L'hon. M. EULER: Votre estimation du déficit de caisse est presque égale au déficit de caisse de l'an dernier?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

L'hon. M. EULER: N'était-il pas de \$45,000,000?

L'hon. M. FULLERTON: Notre estimation est de \$4,000,000 moins élevée. Il s'élevait à \$48,000,000 l'an dernier.

M. FRASER: Le taux d'évaluation est-il uniforme dans tout le Canada?

L'hon. M. FULLERTON: Pour fins d'impôt?

M. FRASER: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: Il diffère dans chaque province.

M. FRASER: Vraiment?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. MACMILLAN: C'est le même pour les deux chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: Nous ne pouvons nous prononcer là-dessus.

M. LABELLE: C'est affaire d'évaluation.

Le PRÉSIDENT: Par les dirigeants.

M. FAIRWEATHER: Oui. Les propriétés ferroviaires sont habituellement évaluées à tant par mille, bien que quelques provinces évaluent les recettes brutes, mais quant aux municipalités, leur estimation est basée sur la valeur des propriétés.

M. HEAPS: N'est-ce pas un fait que dans bien des parties du pays les municipalités et les provinces s'entendent concernant le pourcentage?

M. FAIRWEATHER: C'est très vrai.

M. HEAPS: Mais certaines provinces évaluent au pourcentage, tout comme les municipalités?

M. FAIRWEATHER: C'est vrai.

L'hon. M. EULER: Quel a été le revenu total d'exploitation l'an dernier?

L'hon. M. FULLERTON: \$164,902,501.66.

L'hon. M. EULER: Vous comptez sur \$180,000,000 cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. BEAUBIEN: Votre estimation plus élevée est-elle justifiée jusqu'ici?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

L'hon. M. EULER: Quel est l'écart?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne saurais dire pour l'instant. Peut-être ceci intéressera-t-il le Comité: jusqu'à la fin de mai, notre revenu accuse une hausse de \$946,936 sur l'année précédente, soit 1.55 p. 100. Jusqu'à la fin d'avril, notre revenu net accuse une amélioration de \$445,866 en comparaison des quatre premiers mois de 1934. Prenons maintenant la marine marchande de l'Etat. Nos résultats d'exploitation se sont améliorés de \$85,587 durant les quatre premiers mois de 1935; une perte ayant été réduite de \$90,520 en 1934 à \$4,933 en 1935. Les résultats d'exploitation de notre service maritime aux Antilles durant les quatre premiers mois sont plus élevés que les derniers de \$50,572. Le revenu de nos hôtels jusqu'à la fin d'avril accuse une augmentation de \$94,528 et pour la même période le revenu net est en hausse de \$35,351. Le revenu de nos wagons-réfectoires s'est amélioré de \$12,525 durant les trois premiers mois; celui de nos wagons-lits et wagons-salons s'est amélioré de \$18,150 durant les trois premiers mois.

Le PRÉSIDENT: Quel revenu d'exploitation vous faut-il pour supprimer les déficits?

L'hon. M. FULLERTON: Avec le revenu de 1928 nous n'aurions plus de déficit.

L'hon. M. EULER: \$314,000,000.

L'hon. M. FULLERTON: \$312,000,000.

Le PRÉSIDENT: Ce fut la meilleure année.

L'hon. M. FULLERTON: D'après moi si nous avions un revenu de \$275,000,000, le déficit serait insignifiant.

L'hon. M. EULER: Une augmentation de \$115,000,000 en comparaison de l'an dernier.

L'hon. M. FULLERTON: \$110,000,000.

M. HEAPS: Parlez-nous de l'augmentation de vos frais d'exploitation à cause du revenu plus considérable?

L'hon. M. FULLERTON: Vous entendez par là la suppression des déductions?

M. HEAPS: Non; je veux dire l'accroissement des frais à cause du trafic plus considérable, du coefficient d'exploitation plus élevé.

L'hon. M. FULLERTON: L'an dernier, sur une augmentation de \$16,000,000 du revenu brut, nous avons réalisé un revenu net d'environ 47 p. 100. L'augmentation de celui-ci a été de 44 p. 100. Sur une augmentation de \$16,380,000 le revenu net a été de \$7,209,000.

L'hon. M. EULER: Jusqu'ici?

L'hon. M. FULLERTON: L'an dernier.

M. HEAPS: Comment se compare-t-il au revenu augmenté de cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Je viens de vous le donner.

M. HEAPS: Comment se compare-t-il aux frais d'exploitation?

L'hon. M. FULLERTON: Je vous l'ai donné pour jusqu'à la fin d'avril. Nous n'avons pas de statistiques pour mai.

L'hon. M. EULER: Pourrais-je dire, monsieur le président, que votre taux d'augmentation jusqu'ici a été loin d'être aussi fort que l'année dernière?

L'hon. M. FULLERTON: Vous parlez du revenu brut?

L'hon. M. EULER: Oui. Je vous parle de celui de \$180,000,000, lequel dépasse d'environ \$16,000,000 celui de l'an dernier. Pour le premier trimestre de cette année, si j'ai bien compris vos chiffres, le revenu a dépassé de \$1,000,000 celui de l'an dernier.

L'hon. M. FULLERTON: Non, nous n'équilibrerons pas notre budget; nul doute là-dessus, à moins d'un événement extraordinaire.

L'hon. M. EULER: Même si la prochaine récolte de blé dans l'Ouest est aussi considérable qu'on l'espère, tout dépend de ses possibilités de vente.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. MACMILLAN: Tout dépend de son mouvement.

M. FRASER: Quel est l'accroissement de pourcentage de vos recettes brutes pour les cinq premiers mois?

L'hon. M. FULLERTON: 1.55 p. 100.

M. FRASER: Votre budget prévoit un accroissement de 12½ p. 100.

L'hon. M. FULLERTON: Différents mois rapportent différents revenus.

Le PRÉSIDENT: Un terme de comparaison serait la découverte de la façon dont ce taux d'accroissement se compare à celui de l'année précédente.

L'hon. M. FULLERTON: Notre revenu net fin avril dépassait de \$500,000 celui de 1934; notre revenu brut s'est accru de \$1,000,000.

Le PRÉSIDENT: Vous dites que si votre revenu d'exploitation s'accroissait de \$110,000,000 et s'établissait à \$275,000,000 vous pourriez faire disparaître ce déficit de \$44,000,000?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne dirais pas cela; il se réduirait à presque rien.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, vous ne pouvez nous dire grand'chose des perspectives.

M. MACMILLAN: Vous ne sauriez nous dire si cette situation va se prolonger ou non?

L'hon. M. FULLERTON: Je n'oserais pas me prononcer.

Le PRÉSIDENT: Je vois que vous avez des dépenses d'exploitation et une espèce de résumé. Y a-t-il quelque perspective—je n'emploierai pas ce mot—avez-vous quelque projet pouvant amener une diminution des déboursés ou de ce déficit de \$44,000,000 dans l'avenir? Vos dépenses sont-elles au plus bas maintenant?

L'hon. M. FULLERTON: A peu près.

L'hon. M. EULER: Le compte de la main-d'œuvre seul accuse une augmentation de \$5,000,000.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HUNGERFORD: On en tient compte pour arriver aux \$44,000,000 nets. Il représente des améliorations de \$9,000,000 nets.

M. MACMILLAN: Basés sur les \$180,000,000.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'aviez pas supprimé cette réduction et que les salaires fussent restés les mêmes, votre situation se fût améliorée de \$5,000,000.

L'hon. M. EULER: Nous devons espérer; c'est tout.

M. HUNGERFORD: Il nous faut toujours espérer. Nous ne pouvons estimer exactement nos recettes. Si la récolte est bonne, comme les apparences l'indiquent, une plus grande partie en sera transportée que l'an dernier.

L'hon. M. EULER: Sur quoi basez-vous cela?

M. HUNGERFORD: Il faudra l'entreposer quelque part.

L'hon. M. EULER: Je comprends. Même si elle reste au pays.

Le PRÉSIDENT: Vos trains en commun ne permettent pas d'espérer des épargnes importantes, sauf celles que vous effectuez maintenant?

L'hon. M. FULLERTON: Jusqu'ici nous n'avons guère réussi à faire circuler d'autres de ces trains.

Le PRÉSIDENT: Autres que les premiers mis en service.

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Autres que ceux-là.

M. HEAPS: En avez-vous d'autres à l'étude?

L'hon. M. FULLERTON: Ils le sont encore.

M. MACMILLAN: Je vois ici un article "coordination des facilités". C'est la même chose — \$500,000.

M. HUNGERFORD: C'est un compte contingent relatif à l'obligation possible de la construction d'une ligne de raccordement en vue d'exécuter certains de ces projets. A l'heure actuelle, nous ignorons combien sera dépensé de ce chef.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, vous ne vous proposez pas de réduire davantage le personnel ni le matériel?

M. HUNGERFORD: Nous effectuons constamment des économies de détail.

Le PRÉSIDENT: Les principales ont été exécutées?

M. HUNGERFORD: Oui.

Le PRÉSIDENT: N'en sommes-nous pas aux dépenses que vous trouverez à l'annexe 3? Présente-t-elle quelque intérêt?

L'hon. M. EULER: Il va falloir l'accroître des \$8,000,000 que nous avons votés hier soir, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Nous ne payons pas d'intérêt depuis deux ans.

L'hon. M. EULER: Je sais. C'est une immobilisation.

L'hon. M. FULLERTON: Elle n'apparaîtra pas au compte de 1935-1936.

M. HEAPS: Classifiez-vous ordinairement les réparations en tant qu'immobilisations?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. HEAPS: Les réparations envisagées en vertu de ce bill du gouvernement vont-elles aux immobilisations?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. HEAPS: Seront-elles défrayées à même le revenu courant?

L'hon. M. FULLERTON: L'Etat doit acquitter l'intérêt sur cet argent. Nous ne pouvons le capitaliser.

L'hon. M. EULER: L'Etat l'imputera au National-Canadien.

L'hon. M. FULLERTON: Non.

L'hon. M. EULER: Il est entendu qu'il le recevra à titre gracieux?

L'hon. M. FULLERTON: Vous savez que nous ne pouvons pas le capitaliser.

Le PRÉSIDENT: Pas avant que vous l'assumiez.

L'hon. M. FULLERTON: Nous l'assumons ultérieurement.

M. HEAPS: Politiquement parlant, l'Etat peut-il le capitaliser?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne suis pas responsable de ce qu'il peut faire.

M. BEAUBIEN: Ces \$5,000,000 constituent-ils l'unique somme que le National-Canadien va fournir pour les immobilisations communes cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, c'est le montant net.

Le PRÉSIDENT: C'est \$5,000,000.

M. BEAUBIEN: \$5,279,000.

Le PRÉSIDENT: Cette somme comprend l'emprise. Que comprend-elle? Quels en sont les détails?

M. FAIRWEATHER: Le résumé est à l'annexe 2; les détails, à l'annexe 3.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas les détails. Je ne trouve pas ce qu'on projette.

M. FAIRWEATHER: Les détails comprennent beaucoup de petits articles; ils sont disponibles si vous les voulez.

M. HEAPS: Je remarque à l'annexe 3 un petit article. Peut-être pourrions-nous obtenir une déclaration là-dessus. Il s'agit de \$121,287 pour le terminus de Montréal. Que va-t-il advenir des travaux exécutés à ce terminus? C'est une question importante.

L'hon. M. FULLERTON: J'aimerais que vous nous le disiez.

M. HUNGERFORD: Cet argent a été demandé pour la colonisation.

L'hon. M. EULER: Je vois \$940,000 pour des hôtels. De quel hôtel s'agit-il?

M. HEAPS: Puis-je revenir un instant au terminus de Montréal? Se propose-t-on de tirer un parti quelconque de tous les travaux exécutés à Montréal?

M. LABELLE: Il n'y a pas de crédit.

M. HEAPS: Je veux savoir si les régisseurs ont quelque projet en vue concernant la situation relative au terminus de Montréal?

M. HUNGERFORD: Pas cette année.

Le PRÉSIDENT: Vous détenez des propriétés. M. Heaps s'est informé du parti qu'on en tirait.

M. HEAPS: De toute la situation. Le chemin de fer possède des propriétés très considérables, pour une valeur d'environ \$40,000,000, si je ne me trompe. Je me demande si, dans un avenir rapproché, on reprendra les travaux ou si la gérance a décidé de les suspendre complètement. Si oui, les propriétés devraient être vendues.

M. HUNGERFORD: Elles nous appartiennent entièrement.

L'hon. M. FULLERTON: Le fait est qu'il serait impossible de disposer de quelque partie des propriétés. Beaucoup sont louées. Les édifices le sont; les loyers sont perçus, etc. Nous faisons notre possible.

M. HEAPS: Ces propriétés sont rémunératrices, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HEAPS: Elles font vilaine figure au centre de Montréal. Je me demande s'il ne vaudrait pas aussi bien en faire un emplacement ferroviaire ou mettre à exécution quelque autre projet qui pourrait l'enlever au National-Canadien.

M. MACMILLAN: Aménager un jardin souterrain?

M. CANTLEY: Avec toiture.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

L'hon. M. EULER: Je m'enquérerais au sujet des hôtels.

L'hon. M. FULLERTON: Je me suis renseigné là-dessus. De fait, nous n'avons pas pris de décision quant à l'ouverture du Saskatoon. Nous avons soumis une demande de \$600,000 pour l'ouverture du Bessborough, de \$300,000 pour le Vancouver et de \$40,000 pour diverses dépenses.

L'hon. M. EULER: Donneriez-vous suite à votre projet?

L'hon. M. FULLERTON: Allons-nous ouvrir le Bessborough?

M. MACMILLAN: Je l'espère.

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'avons rien décidé bien que nous espérions l'ouvrir. Il a été improductif longtemps. Notre gérant d'hôtel ne s'attend pas à une perte très élevée résultant de son exploitation la première année. Il a dit, je crois, qu'elle serait d'environ \$25,000. Mais il faut l'ouvrir un jour ou l'autre. Son entretien actuel est très coûteux. Par exemple, prenons le Manaki l'an dernier. En 1933, son exploitation fut ruineuse et nous nous sommes demandé ce que nous en ferions—si nous l'exploiterions en 1934 ou non. Finalement, nous avons décidé de baisser les taux et de l'ouvrir, croyant que si nous n'en faisons rien, l'hôtel devrait fermer. De fait, nous avons à peu près fait face aux dépenses, l'an dernier—ce qui a entraîné un fort trafic ferroviaire, dont l'estimation est difficile. Nous nous croyons obligés d'ouvrir le Bessborough tôt ou tard.

L'hon. M. EULER: La somme ci-dessus suffirait-elle à le terminer?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, elle suffirait à le terminer. Il pourrait ensuite être ouvert.

L'hon. M. EULER: Il y a \$300,000 pour le Vancouver.

L'hon. M. FULLERTON: Certains travaux doivent y être exécutés annuellement. Nous ne pouvons pas suspendre complètement les travaux.

M. BEAUBIEN: A l'annexe 2 je lis "coordination des facilités—Loi de 1933 du N.C. et du P.-C., \$500,000".

L'hon. M. FULLERTON: C'est, par exemple, lorsque nous nous entendons avec le P.-C. quant au dédoublement des trains. Nous consentons à faire circuler nos trains sur les voies du P.-C. et il consent à faire de même sur nos voies. Nous étudions la circulation de bon nombre de trains de cette manière et si la Commission des chemins de fer nous le permet nous espérons y donner suite. Nous devons effectuer quelques raccordements et ce crédit y pourvoit.

M. BEAUBIEN: Ce que vous obtiendriez du Pacifique-Canadien dans le même domaine compenserait-il?

Le PRÉSIDENT: Il fait aussi sa part, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Les ententes entre les chemins de fer sont équitables. Ils partagent les profits. Il a fallu environ six mois pour mener cette entente à bien. Je crois qu'elle couvrirait à peu près quarante-cinq pages et ce fut très difficile d'y arriver. On a fini cependant par s'entendre.

M. BEAUBIEN: Les deux compagnies ont-elles réellement coordonné leurs efforts?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, réellement.

M. BEAUBIEN: Les résultats sont-ils favorables...

L'hon. M. FULLERTON: De fait, les chemins de fer coopèrent continuellement sur différents points.

M. BEAUBIEN: Vous constatez que tout fonctionne de façon satisfaisante?

L'hon. M. FULLERTON: J'hésiterais à exprimer une opinion.

L'hon. M. EULER: Allez-vous poursuivre la construction de la gare de London? Je vous pose des questions difficiles aujourd'hui.

M. MACMILLAN: Le député de cette ville est absent.

L'hon. M. EULER: Peu importe.

L'hon. M. FULLERTON: Nous espérons la poursuivre. Je n'aime pas à faire des promesses inconsidérées.

M. HEAPS: Je voudrais dire encore un mot du terminus de Montréal. Je me demande si le conseil d'administration du chemin de fer pourrait nous donner

quelque idée de ce que coûterait au minimum le déplacement du terminus actuel du National-Canadien, de la gare Bonaventure au nouvel emplacement?

L'hon. M. FULLERTON: M. Hungerford a estimé récemment combien coûterait l'achèvement des terminus d'après un plan modifié; il pourrait vous donner les détails.

M. HUNGERFORD: Environ six millions de dollars et demi.

M. HEAPS: Je crois que l'endroit où votre station est située vous fait perdre beaucoup d'argent.

L'hon. M. FULLERTON: Nul doute là-dessus.

M. HEAPS: Les gens ne s'y rendent pas et ne veulent pas y aller.

L'hon. M. FULLERTON: Nul doute sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Existe-t-il un raccordement entre les deux chemins de fer à Montréal?

M. FAIRWEATHER: A Dorval.

M. HEAPS: Avez-vous déjà pensé aux avantages dont profiteraient les chemins de fer si ces six millions et demi de dollars étaient dépensés à l'aménagement d'une nouvelle gare?

M. HUNGERFORD: Il est difficile de se prononcer. Vu le volume variable du trafic, etc., il y a incertitude. Le commerce pourrait s'accroître; c'est difficile de répondre catégoriquement.

M. HEAPS: Vous calculez que le déplacement de votre terminus au nouvel emplacement vous coûterait au plus six millions et demi?

M. HUNGERFORD: Si l'achèvement du terminus était modifié.

M. HEAPS: Combien avez-vous dépensé sur cet emplacement?

M. HUNGERFORD: La dépense totale pour le terrain et les travaux s'établit à \$16,430,000. Le terrain a coûté environ \$10,000,000.

L'hon. M. EULER: Diriez-vous que la dépense d'un autre six millions de dollars le mettrait en état d'être utilisé profitablement?

M. HUNGERFORD: Oui. Nous pourrions y recevoir tous les trains du National-Canadien arrivant à Montréal, sauf quelques-uns. Nous pourrions recevoir tous les autres trains.

M. FRASER: Les plans primitifs en seraient-ils complètement modifiés?

M. HUNGERFORD: Non, ce serait un développement partiel des plans primitifs.

M. FRASER: Vous pourriez aller de l'avant et en terminer la construction lentement, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Comme travail pour remédier au chômage, ce serait bienvenu?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois que ce serait une idée magnifique.

L'hon. M. EULER: Ce serait préférable à la dépense de \$8,000,000 pour du matériel.

L'hon. M. FULLERTON: Ce me semble une bonne idée.

Le PRÉSIDENT: Vous allez laisser le terminus de Montréal tel qu'il est?

L'hon. M. FULLERTON: Nous ne pouvons faire autre chose.

Le PRÉSIDENT: Nous avons discuté la situation hôtelière. Est-on fixé maintenant?

M. MACMILLAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et ces retraites?

L'hon. M. EULER: Je présume qu'il s'agit surtout de routine?

Le PRÉSIDENT: Vous retirez réellement ce montant.

M. GRAY: On m'a prié de demander au président si le budget comprend un crédit pour la nouvelle gare de Windsor?

L'hon. M. FULLERTON: Je me rappelle que oui. C'est ce que je me rappelle.

Le PRÉSIDENT: Voyons où c'est.

Sir EUGÈNE Fiset: Vous feriez mieux de vous renseigner sur Rimouski pendant que vous y êtes.

M. MACMILLAN: Et sur la Rivière-du-Loup.

Sir EUGÈNE Fiset: Non. Cette gare est terminée.

L'hon. M. FULLERTON: \$100,000 à Windsor.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai reçu une lettre. Elle est longue, mais elle mérite à mon avis que nous nous en occupions. Vous vous rappelez peut-être que M. Matthews a fait allusion à un discours prononcé, je suppose, par ce Martin W. Harrison, président de la Security Owners Association Incorporated —peut-être vous en souvenez-vous—je m'en souviens très bien. Celui-ci m'a écrit une lettre de cinq pages en date du 22 mai. Il reconnaît avoir commis quelques erreurs, énonce comment ses chiffres étaient composés et il déclare aussi ne pas être tombé dans l'erreur habituelle de répéter cette partie de la dette apparaissant dans les bilans du chemin de fer et dans ceux de l'Etat. Nous ne voulons pas que cette lettre soit insérée au dossier. Peut-être la classerons-nous. Elle est *ex parte* et nous ne pouvons interroger son auteur à ce sujet.

M. MACMILLAN: Pourquoi ne pas vouloir l'insérer au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Voici quelqu'un qui fait une déclaration; nous ne pouvons l'interroger là-dessus.

M. MACMILLAN: Est-ce en réponse à l'état du vérificateur?

M. HEAPS: Puis-je demande quel en est l'auteur?

Le PRÉSIDENT: Il est le président de la *Security Owners Association Incorporated*. Il a préparé l'état que voici. M. Matthews y a fait allusion. Comme il le démontre, les gens s'étaient fait une fausse idée de la relation concernant la dette due par les chemins de fer à l'Etat.

M. BEAUBIEN: Demeure-t-il outre-frontière?

Le PRÉSIDENT: Assurément. Il écrit de l'avenue Madison, New-York. Nous classerons sa lettre; mais je ne crois pas que nous devrions l'insérer au compte rendu. Si vous voulez, je vous la lirai.

M. GRAY: Renvoyez-la aux dirigeants de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: J'ai pris note de deux ou trois sujets susceptibles d'être discutés. Pendant le dîner, les dirigeants pourront jeter un coup d'œil sur cette lettre. Messieurs, nous avons ces deux propositions.

M. MACMILLAN: Monsieur le président, à propos de ces retraits et de ces obligations arrivées à terme, le National-Canadien vend-il maintenant les siennes propres ou si c'est l'Etat? Jadis celles-ci étaient garanties et il y avait un léger...

L'hon. M. FULLERTON: La dernière émission a été vendue par le chemin de fer lui-même.

M. MACMILLAN: Quand le National-Canadien vend ses propres valeurs, il le fait du consentement du ministre.

L'hon. M. FULLERTON: Il obtient toujours le consentement du Ministère.

M. MACMILLAN: D'aucuns ont prétendu que vous avez dû payer un peu plus, ou que vous n'avez pas réalisé autant que le gouvernement reçoit lorsqu'il vend ses valeurs.

L'hon. M. MANION: C'est vrai; à parler d'une manière générale les obligations garanties n'ont pas atteint une cote aussi élevée que celles des valeurs directes de l'Etat.

M. MACMILLAN: Est-ce le rôle de la Banque du Canada d'émettre des obligations de cette catégorie?

Sir EUGÈNE Fiset: Elle le pourrait si on l'y autorisait. Le premier bill présenté à la Chambre des communes prescrivait que tous emprunts offerts par les Chemins de fer nationaux du Canada devaient passer par l'intermédiaire du ministère des Finances. On a changé de méthode l'an dernier; et voici qu'on change encore cette année. Voilà précisément ce que nous discutons pendant votre absence, monsieur le Ministre. Hier soir vous avez proposé une modification au bill 63 dont les dispositions ne semblent être bien connues de personne parmi nous. Nous vous en saurions bien gré si vous vouliez avoir l'obligeance de nous faire comprendre aujourd'hui le fond de votre amendement.

L'hon. M. MANION: Vous voulez parler de l'amendement que j'ai proposé au bill 63?

Sir EUGÈNE Fiset: Oui, le deuxième amendement: celui qui autorise le ministre des Finances à acheter du matériel en conformité de l'annexe dressée. Nous ne saisissons pas bien le rouage projeté.

L'hon. M. MANION: Je vais tâcher de l'expliquer clairement. Au début, le gouvernement devait se porter garant des billets pour l'achat de matériel, lesquels devaient servir audit achat. Les voies ferrées ont offert la suggestion que l'Etat serait peut-être bien avisé d'acheter lui-même le matériel, quitte à accepter ensuite une hypothèque gagée sur ce matériel. Donc l'objet de l'amendement était simplement d'autoriser le gouvernement, à sa discrétion, d'acheter lui-même le matériel au lieu d'en garantir le paiement.

Sir EUGÈNE Fiset: Cela s'applique aux deux voies ferrées?

L'hon. M. MANION: Les deux chemins de fer se trouvent dans une situation identique, sauf en ce qui concerne les réparations: Ce que nous avançons au Pacifique-Canadien aux fins des travaux de réparation il nous le rembourse sous la forme de billets à ordre; quant au National-Canadien, on a trouvé, c'est du moins ce que m'ont fait entendre les légistes du réseau national, qu'il n'est pas en mesure d'imputer contre le déficit ni les réparations, ni les intérêts sur les réparations. Donc un des amendements que j'ai proposés nous autorisait à leur assurer les réparations nécessaires. Autrement dit, si le réseau national effectue ces réparations le coût ne sera pas ajouté au déficit; les frais seront soldés par l'Etat canadien tout simplement: ce sera une manière de cadeau aux Chemins de fer nationaux du Canada.

Sir EUGÈNE Fiset: A propos de l'achat de nouveau matériel, quelle garantie allez-vous exiger soit du P.-C., soit du N.-C.?

L'hon. M. MANION: Prenons le cas du P.-C.,—je crois que la situation est la même en ce qui concerne le N.-C: je parle, bien entendu, de l'achat de nouveau matériel,—nous en accepterons une hypothèque gagée sur le nouveau matériel acheté. Quant au N.-C., s'il n'en peut solder les frais, la somme sera simplement ajoutée au déficit qu'elle grossira d'autant. Mais nous comptons définitivement sur le remboursement du P.-C.

L'hon. M. EULER: Votre seule garantie sera le matériel?

L'hon. M. MANION: Oui.

L'hon. M. EULER: Mais cette garantie ne sera-t-elle par dépréciée à l'expiration, disons, de quinze ans?

L'hon. M. MANION: Il va sans dire qu'une forte proportion de la dette sera remboursée avant cela.

M. SMART: La méthode est exactement celle qui régit actuellement l'achat du matériel. C'est la méthode de l'achat à tempérament; et les compagnies de voie ferrée seraient tenues d'entretenir le matériel en parfait état jusqu'à l'expiration du délai convenu.

L'hon. M. EULER: Mais si elles ne le faisaient pas, quel recours auriez-vous? Naturellement elles devraient vous dédommager de toutes pertes.

M. SMART: Oui; elles sont obligées de le maintenir tel quel.

Sir EUGÈNE Fiset: Autrement dit, la garantie ne vaut pas le papier où elle est inscrite.

M. SMART: Oui; chaque année on nous paie tant, mais on peut les tenir responsables de tout le matériel fourni. J'entends que nous avons tout le matériel en garantie, mais la dette est réduite chaque année par le paiement des intérêts et d'une partie du principal.

L'hon. M. MANION: M. le général a parfaitement raison: Une hypothèque de 100 p. 100 sur le matériel souffre plus, évidemment, de la dépréciation la première année que la valeur du paiement effectué; mais on a toujours le gage de tout le matériel bien que ce dernier ait une valeur moindre que celle de la garantie.

L'hon. M. EULER: On ne pourrait pas les induire à gager toutes leurs ressources en vue de cette garantie d'ordre spécial?

L'hon. M. MANION: Cela, Monsieur Euler, les chemins de fer ne le pourraient pas, pour la bonne raison qu'à l'heure qu'il est les diverses ressources du Pacifique-Canadien sont déjà hypothéquées. C'est même un peu pour cela que la garantie prend cette forme.

L'hon. M. EULER: Je conviens que pareilles obligations n'auraient pas la priorité.

M. BOTHWELL: Est-il décidé que les compagnies vont acheter le matériel?

L'hon. M. MANION: Il n'y a pas de décision définitive en ce sens. A l'heure qu'il est le Bill a été adopté par la Chambre; mais il faut encore la sanction royale, et le reste. Je compte que les voies ferrées vont lui donner suite. J'en ai parlé à M. Hungerford, à M. Fullerton et à d'autres; tous veulent aller de l'avant. En passant, si vous n'avez pas déjà interrogé M. Hungerford, il vous a préparé un exposé des projets de son réseau. Vous pourriez lui demander de vous le communiquer. J'ai du moins eu l'impression qu'il allait rédiger ce mémoire.

M. MACMILLAN: Il nous a communiqué un mémo à ce sujet.

Sir EUGÈNE Fiset: Puis-je faire observer, Monsieur le président, que c'est ici une mesure spéciale qui porte comme en-tête le mot "Assistance"; et que le bill a été présenté à la Chambre à titre de projet d'assistance. Voilà pourquoi, en présence des circonstances qui s'écartent de l'ordinaire le projet de loi a pourvu et au P.-C., et au N.-C. Ces circonstances, en effet, s'écartent bien de l'ordinaire; cela ne souffre pas de doute. Nous avons bien peu d'espoir de jamais recouvrer les deniers que nous avancerons aux deux réseaux.

M. LABELLE: On ne peut pas priver les obligataires en général, des actes de fiducie. Il y aura une garantie du matériel.

Le PRÉSIDENT: Ce matériel ne tombe pas sous le coup de l'hypothèque ordinaire des ressources du réseau.

M. MACMILLAN: Cette proposition est la même que celle de Philadelphie, n'est-ce pas, Monsieur le président, sauf qu'on économise 25 p. 100 du coût?

L'hon. M. MANION: Non pas. Selon les termes de la convention de Philadelphie, le chemin de fer intéressé payait 25 p. 100, et le reste faisait l'objet d'une hypothèque dont le remboursement était échelonné sur un délai de quinze ans. En cette occurrence il n'y a pas de paiement de 25 p. 100; et toute la somme est au gouvernement.

M. MACMILLAN: En définitive, donc le résultat de ceci devrait être, en ce qui concerne la garantie, qu'en regard des opérations effectuées sous le régime de la convention de Philadelphie, vous avez la même sécurité qu'eux, à l'exception du 25 p. 100 que paie la compagnie.

L'hon. M. MANION: Exactement.

Sir EUGÈNE Fiset: Un autre point que nous avons discuté en votre absence, c'est la liste dont vous avez fait mention hier soir à la Chambre et qui énumère au moins une partie du matériel qui doit être acheté pour le compte des chemins de fer. Faut-il conclure que cette liste n'est pas complète?

L'hon. M. MANION: Elle n'est pas complète.

Sir EUGÈNE Fiset: Vous ne pourriez pas nous donner une idée de ce qu'achètera le réseau national pour sa part? Il me semble que vous avez parlé de 20 locomotives et d'autant de wagons frigorifiques. Sans doute pouvez-vous nous communiquer cette liste.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas cela ici; mais M. Hungerford pourrait sans doute vous fournir ces renseignements.

M. HUNGERFORD: Plaît-il?

Sir EUGÈNE Fiset: Le ministre est en possession de certains détails qu'il a communiqués à la Chambre hier soir, lesquels étaient fondés sur des rapports soumis par vous-même et par M. Coleman. Pourriez-vous nous dire les achats projetés par votre réseau?

M. HUNGERFORD: Je ne suis pas tout à fait au courant de la confection de cette liste.

L'hon. M. MANION: Je l'ai eue hier soir, pour les deux réseaux. C'était une liste générale et, sans que je me souvienne de la quantité précise dans chaque catégorie, je sais qu'il y était question de wagons fermés, de wagons plats-gondoles, de wagons pour le transport du sable, de wagons frigorifiques, de voitures pour voyageurs et de divers genres de locomotives... et quoi encore, monsieur Hungerford?

Sir EUGÈNE Fiset: Voyez-vous? M. Hungerford nous a affirmé que son réseau n'avait pas l'intention d'acheter de voitures pour les voyageurs.

L'hon. M. MANION: Alors, ce serait pour le Pacifique-Canadien: la liste que j'avais était collective.

Sir EUGÈNE Fiset: Vous l'avez, cette liste?

L'hon. M. MANION: Malheureusement elle se trouve à mon autre bureau. J'ai cru qu'on en avait fini; et elle ne se trouve pas dans ces cartons.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais si ceci va intéresser les messieurs de l'Ouest. M. Labelle a eu l'obligeance de se renseigner touchant certaines questions que je lui ai passées, concernant un groupe d'hommes qui paraissent être très inquiets et protestent contre toute dérogation à l'ancienneté concédée aux anciens combattants. J'ai soumis la chose à M. Labelle en lui signalant la convention... comment s'appelle-t-elle cette convention, monsieur Labelle?

M. LABELLE: Vous voulez parler de la circulaire n° 68, je crois, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: En effet, c'est la Circulaire n° 68. Voici ce qu'on lit à l'article 5, — et je crois que les membres du comité devraient être fixés là-dessus, car vous avez tous reçu sans doute des plaintes comme celles qui me parviennent. Il y est donc prescrit:

(5) *Service de guerre 1914-1918:*

(a) Les employés qui, alors qu'ils étaient réellement au service de la compagnie, se sont enrôlés dans l'armée de terre ou de mer ou dans l'aviation de l'Empire britannique ou de l'une quelconque des nations alliées, et qui sont revenus au service de la compagnie dans un délai de trois mois après leur démobilisation ou leur sortie des cadres et de la juridiction militaires seront crédités du temps passé en activité de service, tout comme si ce temps avait été consacré au service de la compagnie.

(b) Les employés qui, à cause de leur service à la guerre, n'étaient pas physiquement aptes à reprendre leur travail dans les trois mois de la date de démobilisation, sur production de preuves satisfaisantes établissant leur état d'invalidité, seront censés s'être conformés au règlement de trois mois à la condition d'être rentrés au service de la compagnie dans les trois mois de la date de leur rétablissement.

(c) Les employés qui ont demandé à être repris dans les trois mois prescrits, mais pour qui il n'existait pas de vacance, seront considérés comme ayant observé le règlement de trois mois, pourvu qu'ils aient repris du service avant l'expiration de six mois.

Or, un monsieur du nom d'Erratt m'a écrit à deux ou trois reprises touchant la perte du privilège de ses états de service. M. Labelle me fait tenir, c'est du moins ce que j'ai cru comprendre, qu'il a examiné le cas de cet homme et qu'en l'occurrence on ne s'est pas départi des règles établies.

M. LABELLE: En ce qui concerne son dossier, au sujet duquel vous m'avez écrit tout s'est passé d'une manière absolument régulière. Si vous jugez opportune une réponse plus circonstanciée, nous pourrions vous l'obtenir. Je crois, monsieur le président et monsieur Fullerton, que le même homme vous a écrit à tous deux et que vous avez dans vos propres bureaux un dossier à son sujet.

L'hon. M. FULLERTON: Il y en a tant qui ont écrit que je ne m'en souviens pas très bien.

M. MACMILLAN: On peut laisser régler cette affaire par la direction elle-même; c'est mon avis.

Le PRÉSIDENT: Le monsieur intéressé voulait que le comité en fût saisi.

L'hon. M. MANION: Peut-être qu'un des dirigeants voudrait nous exposer sommairement le traitement accordé d'une façon générale aux employés qui ont pris les armes, au point de vue de l'ancienneté. Quelle était la coutume, l'usage?

M. HUNGERFORD: Je crois que tout est dit dans cette circulaire dont M. le président vient de faire lecture. Diverses circonstances ont naturellement provoqué une divergence d'opinions à plus d'une reprise. Il nous est parvenu des réclamations que, légitimement, on ne pouvait pas agréer.

M. HEAPS: Ces plaintes ont-elles été nombreuses?

M. HUNGERFORD: Assez, de temps à autre; elles sont moins nombreuses aujourd'hui.

M. BEAUBIEN: A propos d'ancienneté, des hommes de mon comté, des cantonniers surtout, se sont plaints à moi qu'ils avaient été spoliés de leur ancienneté, qu'on les avait trichés. Je me suis enquis de la chose personnellement auprès des dirigeants du chemin de fer à Winnipeg. Au meilleur des connaissances que j'ai pu obtenir sur cette question, toute l'affaire de l'ancienneté est laissée aux chefs de l'association des employés. Voici ce que je veux demander à M. Hungerford: Si, par le jeu d'influences occultes ou autrement, la propre association des cheminots, prive un employé de ses droits acquis, quel recours a ce dernier?

M. HUNGERFORD: Cette affaire de l'ancienneté est une histoire quasi interminable. De tout temps il a surgi des différends à ce sujet par suite de l'acquisition ou du fusionnement de lignes. Cette difficulté se présentait chaque fois qu'on faisait l'acquisition d'un petit embranchement. Le plus formidable différend a surgi lors du fusionnement d'un nombre de voies ferrées qui constituaient ce qui forme à cette heure le réseau des Chemins de fer nationaux du Canada. En 1918 le réseau de l'Etat a absorbé le Canadian-Northern; en 1920 le Grand-Tronc-Pacifique, et en 1922 le vieux Grand-Tronc. Pendant plusieurs années la situation a été des plus mêlées. Il était très difficile d'élaborer une organisation; mais les chemins de fer, travaillant de concert, ont réussi à formuler des arrangements qui donnaient satisfaction aux employés comme aux compagnies. A vrai dire la majorité des hommes en étaient très contents.

M. BEAUBIEN: Ces directeurs ont-ils organisé les employés?

M. HUNGERFORD: Je parle maintenant des métiers du roulement; ce sont eux qui nous ont causé les plus grandes difficultés: les mécaniciens, chauffeurs, chefs de train et serrefreins. Les choses en sont restées là jusqu'à la fin de 1925. C'est en 1925 que les associations d'employés ont compris qu'elles ne pouvaient s'entendre et ont prié les dignitaires de leur "Grand Lodge" de s'aboucher et d'élaborer un ordre de priorité qui fût assez impartial dans les circonstances. C'est ce qui s'est fait, en collaboration avec la direction du réseau. Nous plaçant à un point de vue très large nous avons été d'avis que dans la détermination de la situation des hommes et de leur ancienneté il fallait reconnaître la grande expérience des associations d'employés, lesquelles, d'ailleurs, avaient des règlements applicables à leurs propres membres; dans une très grande mesure ce sont elles qui ont formulé l'entente de 1926. La compagnie, toutefois, a stipulé qu'il fallait tenir compte, jusqu'à un certain point, de la situation géographique des districts, lorsqu'on fixait l'ancienneté des employés. Tous nous avons facilité ces recherches. Il en est résulté une convention générale signée de tous les dignitaires de la "Grand Lodge" des associations intéressées. On en a fait l'application immédiate sur les lignes de l'Est, à savoir à l'est de Fort-William. Des injonctions, invoquées dans l'Ouest, en ont différé l'application pendant près de deux ans. Finalement les injonctions sont devenues lettre morte et la convention a été mise en vigueur dans l'Ouest également. Presque aussitôt les protestations ont commencé à pleuvoir; et depuis il y a eu au moins une modification de l'entente dans l'Est et deux ou trois dans l'Ouest, pour donner satisfaction aux objections; mais cela s'est toujours fait par voie de négociations entre les représentants des associations et la direction. Ces questions ne peuvent être résolues à la satisfaction de tout le monde; quoi qu'on fasse il y aura toujours des plaintes et des protestations de la part de certains employés, parce que tous ne peuvent pas avoir le même emploi,—et c'est là la racine de tout le mal.

M. BEAUBIEN: Voici où je voulais en venir, monsieur Hungerford: Supposons qu'un employé ait été mis en disponibilité ces dernières années à cause de la crise ou qu'il ait été "supplanté" par un autre; cet homme fait valoir que son ancienneté l'emporte sur celle d'autres hommes qui travaillent,—je parle des divisions d'Ouest,—au dire des dirigeants de l'association, les états de service sont nettement établis; mais cet homme prétend qu'il a été frustré par les dirigeants mêmes de cette association. En pareille occurrence cet employé peut-il faire redresser ses griefs en recourant aux directeurs des Chemins de fer nationaux du Canada?

M. HUNGERFORD: Seulement en s'adressant à l'association.

M. BEAUBIEN: Vous pouvez faire cela?

M. HUNGERFORD: Si nous avons du succès dans nos négociations.

M. BEAUBIEN: Mais dans un cas comme celui-là pourriez-vous obtenir justice pour l'employé? Si je pouvais prouver que mon ancienneté est plus considérable que celle que m'ont attribué les dirigeants de l'association; supposons que je puisse prouver cela à la compagnie, et que les représentants de l'association des employés refusent de présenter ma cause, les directeurs du réseau national peuvent-ils remanier cette ancienneté?

M. HUNGERFORD: Mon expérience du passé fait qu'il m'est impossible d'imaginer une situation comme celle que vous décrivez.

M. BEAUBIEN: Vous n'avez jamais été saisi de cas de ce genre; vous n'en avez même jamais eu connaissance?

M. HUNGERFORD: Mon expérience m'incline à croire que si la preuve était claire sur ce point les dirigeants de cette association seraient les premiers à vouloir corriger cette injustice.

M. LABELLE: Ils ont le droit d'appel, aussi.

M. BEAUBIEN: Je parle des hauts fonctionnaires du National-Canadien. Voici: un cas de ce genre m'a été soumis et j'en ai parlé à certains d'entre eux; je crois que M. Devonish à Winnipeg en était un.

Tout ce que j'ai pu en obtenir, c'est que toute la question de la justice de l'ancienneté attribuée à un employé relève des dirigeants de l'union.

M. HUNGERFORD: Elle fait l'objet de négociations entre la compagnie et l'association.

M. BEAUBIEN: Ces négociations, il est difficile de les faire commencer.

M. HUNGERFORD: On ne peut pas parler en termes généraux. Il faut être au courant des détails du cas; alors seulement peut-on donner une réponse intelligente. Je me ferai un plaisir de soumettre un rapport circonstancié sur tout cas qui vous intéresse.

M. LABELLE: J'ai connaissance personnelle de nombre de cas à Montréal. J'étudie toujours les dossiers. Jusqu'ici je n'ai jamais trouvé un seul employé qui fût victime d'une injustice; car il a toujours la faculté d'en appeler. Certains d'entre eux ne tirent pas parti de ce droit; mais les hommes ont le droit de soumettre un appel dans un délai de six mois.

M. BEAUBIEN: Il ne peut en appeler qu'au Comité des griefs de l'association des employés.

M. LABELLE: L'organe préposé aux justifications.

M. HEAPS: Ce qu'on laisse entendre par là, c'est que les dirigeants de l'union n'ont pas traité honnêtement un des membres de l'union; cela me semble désobligeant, sans justification.

M. MACMILLAN: A coup sûr ce n'est pas flatteur.

M. BEAUBIEN: Je demande simplement aux dirigeants du National-Canadien s'ils ont, eux, une manière de corriger une injustice commise.

M. HUNGERFORD: Je ne sais pas qu'il nous soit possible de trancher, d'autorité, ce différend. Nous pouvons négocier en vue d'apporter des modifications; et c'est ce que nous faisons.

M. HEAPS: Puis-je demander à M. Hungerford si, dans ses pourparlers avec les dirigeants de l'association des employés, il a jamais constaté chez ces derniers une tendance à perpétrer des injustices contre l'un quelconque des membres?

M. HUNGERFORD: Jamais à ma connaissance.

M. HEAPS: Avez-vous jamais noté une tentative de fausses représentations?

M. BEAUBIEN: Je ne formule pas une accusation de fausses représentations, monsieur Heaps. Je ne veux pas que vous m'attribuiez des paroles que je n'ai pas dites. Voici ce que j'avance: certains des employés m'ont exposé qu'ils avaient été frustrés de leurs droits d'ancienneté par des dirigeants de l'association; et lorsque j'ai discuté la chose avec M. Devonish on m'a laissé entendre, ou du moins j'ai retenu l'impression, que toute l'affaire de l'ancienneté était laissée aux dirigeants de l'association des employés.

L'hon. M. MANION: Puis-je dire un mot là-dessus? Comme ministre, j'ai reçu une foule de communications en ce sens. N'est-il pas vrai que, par suite de l'accord de Montréal, c'est question du plus grand bien du plus grand nombre? En d'autres termes, il peut exister certains cas d'injustice, il existe sûrement certains cas d'injustice auxquels, tout simplement, on ne peut pas remédier. Cela est exact, n'est-ce pas, d'une manière générale?

M. HUNGERFORD: En substance, oui.

L'hon. M. MANION: C'est mon impression. On m'a signalé bien des cas de ce genre. Parce que le National-Canadien est constitué de l'ancien Grand-Tronc, du Canadian-Northern, de l'Intercolonial et des différentes lignes sub-

sidiaires il est impossible d'arriver à un règlement satisfaisant des différends qui ont surgi. Il persiste des injustices que, franchement, on ne peut pas faire disparaître.

M. BEAUBIEN: Je comprends cela; mais ce n'est pas de ces différends qu'il est question maintenant. Je me rends bien compte que sous le régime de la convention il existerait, fatalement, certaines injustices en matière d'ancienneté. Je le sais; seulement lorsque l'ancienneté est établie dans une certaine division, après la conclusion de l'accord, et qu'un employé prétend qu'il a été spolié de son ancienneté et qu'il se trouve sans recours, ce n'est pas la même chose. C'est de ce dernier cas qu'il s'agit dans mes propos.

Le PRÉSIDENT: Sa propre association.

M. BEAUBIEN: Sa propre association. Un nombre de ces cas m'ont été soumis et je veux découvrir s'il existe un moyen qui permette aux directeurs du réseau national d'assurer à cet homme son ancienneté, s'il y a droit.

M. HEAPS: Dans le cas soulevé par M. Beaubien je me demande si vous ne voudriez pas soumettre tous les faits aux autorités du National-Canadien pour enquête attentive. Souvent, en effet, on m'a soumis des cas individuels et lorsque je me suis donné la peine de m'enquérir de l'autre version de l'affaire j'ai découvert que les faits étaient bien différents de ceux qu'on m'avait exposés.

M. BEAUBIEN: J'en ai parlé à M. Devonish à Winnipeg et j'ai cru comprendre de ses observations que tout cela était laissé aux mains des dirigeants de l'union.

Le PRÉSIDENT: Quelle union, la canadienne ou l'internationale?

M. BEAUBIEN: Ces hommes sont des équipiers pour la plupart.

L'hon. M. EULER: Quant à la question de principe, si l'on en arrivait au point où il y aurait conflit entre l'opinion de la compagnie et celle du syndicat des employés, laquelle des deux prévaudrait?

M. HUNGERFORD: Ce n'est pas facile à dire. Jusqu'ici pareil problème ne s'est jamais posé.

Le PRÉSIDENT: Cet homme m'a écrit en ma qualité de président du comité. Il est de Winnipeg.

M. HEAPS: Quel est son nom?

Le PRÉSIDENT: Erratt. Je demande que ce cas soit mis à l'examen et qu'une lettre soit écrite à cet homme.

M. HUNGERFORD: Je le ferai avec plaisir.

Le PRÉSIDENT: Voilà donc pour les cas individuels? M. Gray et M. Euler ont indiqué leur désir de poser certaines questions. Je propose qu'on renvoie cela à quatre heures.

M. GRAY: Avant de lever la séance je demande à dire ceci: Je me rends bien compte que le comité cherche à terminer sa besogne le plus promptement possible. Je comptais sur la présence ici aujourd'hui des trois régisseurs; j'avais certaines questions à leur adresser. M. Moreau n'est pas présent. Peut-on espérer qu'il assistera à une de nos séances?

L'hon. M. FULLERTON: Lorsque le département m'a averti que la séance devait avoir lieu aujourd'hui j'ai télégraphié immédiatement à M. Moreau qui était à la pêche, à La-Tuque. Lundi j'ai reçu de lui un télégramme annonçant sa présence ici pour la réunion; mais je ne vois pas bien comment il pourrait arriver avant une heure, avec le service que donne le chemin de fer. Il m'a télégraphié qu'il serait ici aujourd'hui.

L'hon. M. EULER: Il sera peut-être ici à quatre heures.

(Le comité suspend la séance à 1 hre pour la reprendre à 4 hres.)

Reprise de la séance.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il ne nous restait plus à discuter, je pense, que la réduction de la capitalisation. Je ne sais si j'en suis responsable ou non, mais il est une certaine question que j'ai complètement perdue de vue. Comme avocat, je suppose que j'aurais dû le savoir; mais je ne m'en suis pas aperçu parce que cela ne se trouve encore dans aucun rapport officiel. La poursuite intentée devant les tribunaux de l'Ontario par un certain M. Lovibond, — je connais la cause dans ses détails, — a pris une nouvelle tournure laquelle, à mon sens, rend toute cette discussion impossible.

M. Lovibond a intenté une action relative au capital-actions du Grand-Tronc et les tribunaux ont rejeté la cause parce que le demandeur attaquait le titre de la couronne et qu'il n'avait pas le droit d'invoquer les tribunaux pour contester la validité des lois portant l'acquisition du Grand-Tronc, des obligations, et le reste; il n'avait pas de fiat et il aurait dû procéder par une pétition de droit.

M. GRAY: Le fiat lui avait été refusé.

Le PRÉSIDENT: Voilà mon problème. La chose a passé de diverses manières du premier juge, qui était le juge en chef de la haute cour, à M. le juge Kerwin; et on a interjeté un appel contre le jugement de M. le juge Kerwin qui a renvoyé la cause en déclarant que cet homme n'avait pas le droit d'instituer une action. La cour d'appel a rejeté l'appel; donc jusque-là M. Lovibond se trouvait hors de cour. Ensuite il a cherché une ordonnance l'autorisant à adresser un appel au conseil privé; une ordonnance en ce sens a été émise par M. le juge Middleton, si j'ai bonne mémoire, — j'ai le rapport ici, mais je n'ai pas eu le temps de le parcourir, — et un appel contre l'ordonnance de M. le juge Middleton a été logé auprès du tribunal plénier d'appel en Ontario; cet appel a été maintenu, ce qui refusait le droit d'adresser une requête au conseil privé, le refus étant fondé sur le fait qu'en réalité une somme d'argent n'était pas en jeu: La question à décider concernait la compétence d'un tribunal et non pas une somme de \$4,000 ou plus, condition indispensable pour légitimer un appel au conseil privé. Jusqu'à cette date-là les tribunaux n'étaient pas ouverts à M. Lovibond; seulement depuis l'ajournement de notre comité il a fait la demande formelle du droit d'en appeler au conseil privé, — cette demande a été faite depuis notre ajournement, dans le courant des dernières semaines, et je n'en sais pas plus long: c'est dans la dernière demi-heure seulement qu'on a porté la chose à mon attention, — et le droit d'appel a été accordé. Donc toute la question est devant les tribunaux. Le conseil privé a autorisé l'appel. Le conseil privé va connaître de l'appel qui intéresse toute la validité des lois autorisant l'acquisition du capital-actions du Grand-Tronc, toute l'affaire en un mot.

L'hon. M. EULER: Assurément vous ne prétendez pas que ma motion est irrégulière.

Le PRÉSIDENT: C'est exactement ce que je prétends: Nous ne saurions discuter la chose au Parlement tant qu'elle est devant les tribunaux.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, je ne suis ni avocat ni fils d'avocat. Mais j'ai un peu de bon sens et de jugement si l'on me permet de m'exprimer ainsi. Je vous fais remarquer que mon amendement n'a aucunement trait à cette question. Il n'y est fait nullement mention des droits des actionnaires du Grand-Tronc.

Le PRÉSIDENT: Non; mais il y est question du capital-actions.

L'hon. M. EULER: Non pas. Il n'y est pas question du capital-actions.

Le PRÉSIDENT: Décidemment la proposition intéresse ce capital.

L'hon. M. EULER: Du reste, si le président concluait en ce sens la somme en question relativement aux actionnaires du Grand-Tronc n'est qu'une fraction de

la somme qui figure aux recommandations de Touche et Compagnie; si vous le voulez, vous pouvez exclure tout cela de la discussion.

Le PRÉSIDENT: Tout cela se trouve dans un seul rapport. Tout cela se greffe sur l'affaire de la réduction de la capitalisation. Je ne vois pas du tout comment nous pourrions limiter la discussion à certains aspects exclusivement.

L'hon. M. EULER: Sauf tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je dois dire que c'est une situation plus qu'extraordinaire lorsqu'un comité du Parlement ne peut pas discuter ce qu'il veut discuter et le déléguer à l'attention du conseil directeur des Chemins de fer nationaux du Canada. Encore une fois, je ne suis pas avocat et je ne prétends pas saisir toutes les nuances d'ordre technique mais comme simple question de jugement, je ne comprends pas, décidément.

Le PRÉSIDENT: Où est votre projet de résolution?

L'hon. M. EULER: C'est dans le fascicule n° 3, à la page 137, proposé par moi-même et secondé par M. Gray "...que le rapport de *Touche and Company* soit renvoyé au conseil des régisseurs des Chemins de fer Nationaux du Canada pour étude et rapport en soulignant particulièrement la recommandation de *Touche and Company* visant le remaniement de la capitalisation des Chemins de fer Nationaux du Canada..." même dans le cas très peu probable où ceci serait renvoyé au conseil d'administration et où celui-ci déciderait d'accepter la suggestion de *Touche and Company*, je ferais observer que les droits des actionnaires du Grand-Tronc n'en pourraient être atteints.

Le PRÉSIDENT: Je vais citer le jugement du juge en chef de la Cour d'appel:— ...le plaignant allègue qu'il était le propriétaire de certaines actions de priorité et ordinaires de la compagnie du Grand-Tronc; que ces actions avaient été transférées illégalement au gouvernement du Canada dans les livres de la compagnie défenderesse sous le régime de certains statuts du Parlement du Canada invalides à son dire, et demande une déclaration portant que les transferts desdites actions sont illégaux et nuls et un ordre de rectification du registre des actions conformément à une telle déclaration. Il demande aussi une déclaration portant qu'une certaine loi du Parlement du Canada, 1920, 10-11 Geo. V, Ch. 13, loi confirmant un accord en vertu duquel ledit gouvernement a acquis les actions était ultra vires du Parlement du Canada..."

Maintenant c'est là toute la thèse.

L'hon. M. EULER: Puis-je faire la suggestion suivante: enlevez \$165,000,000 de la discussion et traitons du reste; il y a beaucoup plus que cela en jeu.

M. GRAY: Puis-je faire remarquer, monsieur Euler, que je ne crois pas que cela soit même nécessaire car, à mon idée, nulle partie de ces \$165,000,000—corrigez-moi, monsieur le ministre, si je me trompe—n'est dus à d'autres qu'au gouvernement; c'est pourquoi une décision même adverse ne peut sûrement pas nous atteindre; s'il faut payer, payons. Je veux aussi faire remarquer au président que je sais que cette affaire vient de lui être signalée apparemment, mais elle n'est pas d'occurrence aussi récente qu'il le donne à entendre, car le premier ministre a fait remarquer, et cela dès le 26 février, quand il s'est agi de savoir si nous devons changer les vérificateurs ou non—nous avons discuté alors la question de la recapitalisation et le premier ministre fit remarquer, en s'en servant comme vous d'argument pour démontrer l'impossibilité d'une telle mesure—le premier ministre fit remarquer que tous les tribunaux canadiens avaient donné tort à M. Lovibond, mais il y avait une pétition devant le conseil privé dans le temps, et, depuis lors, il fut convenu de laisser les choses suivre leur cours. Je fais encore remarquer, et j'abonde dans le sens de M. Euler, que je ne vois pas la différence; et à quelque comité que ceci soit renvoyé, que ce soit aux régisseurs, comme le veut la motion de M. Euler, ou aux trois sous-

ministres, ainsi que le veut la motion du Dr Manion, le comité aurait sûrement la compétence voulue, mais poursuivons l'étude de ce projet. Nous avons lanterné et perdu notre temps; nous avons commencé à le discuter l'an dernier quand *Touche and Company* en a fait un premier rapport, et je crois que chacun de nous espérait qu'on y donnât suite dans l'année; c'est une des questions que je me proposais de poser aux divers régisseurs cet après-midi; c'est une des raisons pour lesquelles je voulais voir M. Moreau ici. Mais poursuivons donc et tâchons d'en arriver à quelque résultat. Si le projet est envoyé au comité recommandé par le Dr Manion, cela ne me donnera pas satisfaction, mais poursuivons.

L'hon. M. MANION: Puis-je dire que la question soumise par le président ne nous fut signalée qu'après l'ouverture de la séance de la Chambre, cet après-midi. C'est le premier ministre qui nous la signala. Je dirai en passant que je lui en ai parlé et qu'il a exprimé fortement l'opinion que nous ne devrions pas la discuter cet après-midi. Alors j'ai demandé au président—à cause des raisons données par ce dernier—d'en parler au premier ministre. J'ai dit: "Vous êtes avocat et vous pouvez discuter l'affaire de façon plus intelligente que moi", et il l'a fait.

Le PRÉSIDENT: J'avais seulement une minute; je n'ai pas discuté l'affaire avec lui.

L'hon. M. MANION: C'est exact, mais il a su en quelques mots l'opinion du premier ministre; et puis alors le président s'est documenté et ce sujet lui est familier. Vu l'attitude très énergique du premier ministre, je n'aimerais pas qu'un vote s'ensuivit, quoique je ne craigne pas un vote. Il ne s'agit pas de cela; mais, messieurs, je crois pour ma part qu'une question qui est pendante ne devrait pas être discutée. Je ne puis abonder dans le sens de M. Euler. Il y a quelque \$165,000,000 d'anciennes obligations du Grand Tronc et \$100,000,000 d'obligations du Canadien-Nord. Je ne crois pas qu'il s'agisse de celles-ci mais les \$165,000,000 d'obligations du Grand Tronc entrent bien en ligne de compte; et je crois, vu l'attitude très nette du premier ministre,—et le président abonde apparemment dans son sens—que j'aimerais franchement qu'il ne fût plus question de l'affaire.

M. GRAY: Ai-je raison de dire que rien des \$165,000,000 n'est dû à d'autres qu'au gouvernement?

L'hon. M. MANION: Je l'ignore. Probablement, je crois que c'est exact.

L'hon. M. EULER: J'aimerais à demander au ministre s'il tient à dire si le premier ministre entend qu'il ne convient pas de discuter l'affaire ou que nous ne pouvons pas la discuter. A mon avis, il croit inopportun de la discuter, et je diffère respectueusement d'opinion avec lui. D'autre part, au point de vue juridique, sur la question de pertinence, je ne réussis pas à voir pourquoi le Comité ne peut pas renvoyer ce rapport pour étude; et il ne s'ensuit pas que les conclusions du conseil des régisseurs à ce sujet auraient force de loi. Elles n'auraient aucune force avant d'être acceptées par le gouvernement.

L'hon. M. MANION: Sans doute nous pourrions agir comme vous le suggérez; nous pourrions le renvoyer pour rapport.

L'hon. M. EULER: C'est tout ce qu'il y a.

L'hon. M. MANION: C'est votre motion; mais je ne concède pas que cela aplanit la difficulté. J'ai déposé l'autre motion comme contre-partie.

L'hon. M. EULER: Votre motion peut ne pas être pertinente, mais la mienne l'est.

L'hon. M. MANION: La mienne est un amendement à la vôtre; elle a donc priorité.

L'hon. M. EULER: Je puis discuter la mienne.

L'hon. M. MANION: J'ignore l'attitude que prend le président. Je ne l'ai pas discutée avec lui. Mais, franchement, je suis d'opinion, vu l'attitude des avocats sur ces questions, qu'une question de cet ordre ne devrait pas être discutée, généralement parlant, de crainte de compromettre notre position avec le Grand-Tronc.

L'hon. M. EULER: Il s'agit de savoir si la motion est opportune ou non; mais au point de vue du droit, quant à savoir si la motion est dans l'ordre je persiste à prétendre qu'elle l'est. Le président a lu la motion et je vais la relire au Comité. Ecoutez cette lecture: "... que le rapport de *Touche and Company* soit renvoyé au conseil des régisseurs des Chemins de fer Nationaux du Canada pour étude et rapport en soulignant particulièrement la recommandation de *Touche and Company* visant le remaniement de la capitalisation des Chemins de fer Nationaux du Canada...". Cela n'a trait qu'à l'étude du rapport; personne n'est lié à quoi que ce soit; ça ne peut être préjudiciable à personne. Quant à l'amendement à ma motion déposé par le ministre des Chemins de fer, celui-ci peut avoir raison de dire qu'il n'est pas dans l'ordre. C'est bien possible, mais ce n'est pas là ce qui m'occupe le plus dans le moment. C'est son affaire. A mon avis, il appartient certes au Comité et c'est très régulier pour lui de discuter cette question et de la référer au conseil des régisseurs.

L'hon. M. MANION: Est-il sage de la discuter, étant donné le fait que j'ai exposé? Supposons, par exemple, que notre discussion ait pour effet d'aider et d'encourager, pour ainsi dire, ceux qui veulent poursuivre le Dominion du Canada sur cette question des \$165,000,000. Va sans dire, c'est une somme insignifiante au moment où nous parlons de milliards; mais, si nous allions par notre discussion nuire à notre cause, est-il sage d'en courir le risque vu le fait qui a été signalé, et dont vous convenez, à savoir, que si nous nous occupons immédiatement ou non de la capitalisation du Canadien-National, cela n'influera en rien sur les finances du chemin de fer Canadien-National.

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

L'hon. M. MANION: Nous en convenons tous; et cela étant, à quoi bon nous hâter? La question ne peut-elle pas attendre jusqu'à la prochaine session du Parlement? Disposons-en donc de cette façon.

L'hon. M. EULER: Je n'en vois pas le but.

M. GRAY: On ajourne cette question depuis deux ou trois ans.

L'hon. M. MANION: On la remet depuis plus longtemps que cela, depuis dix ans.

L'hon. M. EULER: Vous dites que nous pourrions porter préjudice à la position du chemin de fer Canadien-National. Je crois plutôt le contraire. S'il y a quelque tendance dans le rapport—non seulement une tendance mais une recommandation nette—cela serait que les actionnaires du Grand-Tronc n'ont pas de part d'intérêt, et plus nous négligerons—je suis incertain de ce que le ministre et le président ont dit—mais aussi longtemps que nous laisserons les obligations dans les livres du Grand-Tronc à une valeur de \$165,000,000 je crois que cela fournira des armes aux actionnaires, et cette étude tendra à montrer le mal fondé de leur réclamation. Je ne vois pas comment cette discussion serait préjudiciable. Quoiqu'il en soit, la discussion ne sera pas nuisible.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que votre dernier argument soit juste. Je ne crois pas qu'on la regarde comme une preuve. Ce n'est pas une preuve. Cela n'a pas été donné comme une preuve. En principe, en cas de litige même les journaux, et certainement la Chambre des communes, ont toujours estimé ne pas devoir ouvrir la discussion. La motion de M. Euler appelle le renvoi de cette motion pour étude et rapport, en soulignant particulièrement la recommandation de *Touche and Company* concernant le remaniement de l'armature du capital. Le rapport qui s'ensuit a ou n'a pas de valeur. Tout le rapport traite de cette

affaire, et nous avons un rapport qui a été demandé et qui va à la Chambre des communes, un rapport sur une question qui est pendante devant les tribunaux.

L'hon. M. EULER: On peut faire un rapport sur ce point-là. On peut dire qu'on ne peut traiter de la question des \$165,000,000 qui est actuellement *sub judice*, mais on peut faire un rapport très intelligent et très précieux concernant le reste du rapport et concernant les recommandations de *Touche and Company*.

M. BEAUBIEN: Le sujet a été discuté dans tous les journaux du pays.

Le PRÉSIDENT: Non pas l'aspect dont il s'agit ici, que je sache.

M. GRAY: Point n'est besoin peut-être de toucher spécifiquement à l'affaire visée dans l'exemple rapporté ici. La motion de l'honorable M. Euler a trait au rapport de *Touche and Company* qui a été publié. M. Matthews a témoigné et nous l'avons questionné sur l'opportunité de cette motion, et nous l'avons discutée ici, ouvertement, non seulement cette année mais l'année dernière. Je puis dire monsieur le président, que la situation du premier ministre aurait été renforcée, à mon avis, s'il n'avait pas avancé, avec la pétition du Conseil Privé, l'autre raison, à savoir, que l'armature du capital devrait rester comme un monument à nos Canadiens du passé.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce qui nous préoccupe.

M. GRAY: Peut-être, mais c'est consigné au rapport. Cela me préoccupe monsieur, car j'y vois l'intention évidente du gouvernement d'éviter si possible, l'étude de cette question, intention qui s'est manifestée dès que la question a été soulevée à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

M. GRAY: Je le crois certainement.

Le PRÉSIDENT: Pas du tout.

M. GRAY: De la première fois que cette question fut discutée, le 22 février quand il s'est agi à la Chambre de nommer de nouveaux vérificateurs, jusqu'à ce jour. Or j'ai promis au ministre que je ne soulèverais de contreverse sur aucun sujet; mais du moment que mon ami et collègue l'honorable M. Euler propose une motion, le ministre propose un amendement. Je ne vois pas, et je crois que l'honorable M. Euler pourrait avancer une forte thèse, pourquoi l'affaire ne serait pas renvoyée au conseil des régisseurs. Je ne vois pas comment cela pourrait porter préjudice aux chemins de fer Nationaux du Canada, au peuple canadien ou à qui que ce soit, si l'on discutait cette question; car tout ce que propose M. Euler dans sa résolution c'est de transmettre ce rapport aux régisseurs pour étude et rapport.

L'hon. M. MANION: Monsieur Gray, puis-je faire une suggestion?

M. GRAY: Oui.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas d'arrière-pensée en l'espèce. Je le répète, je m'incline devant ceux qui connaissent mieux que moi les affaires de loi dans un cas comme celui-ci. Voici ma suggestion: la Commission Duff—la Commission Royale sur les chemins de fer, soi-disant—a suggéré que l'une des questions qui devraient être traitées en premier lieu avec les régisseurs serait justement celle-ci. Les régisseurs n'ont pas jugé à propos de traiter jusqu'ici de cette question, sauf que le président nous a fait connaître ce qu'il en pense.

L'hon. M. EULER: Etes-vous bien certain que les régisseurs ne l'ont pas discutée?

L'hon. M. MANION: Je n'en suis pas certain du tout, je fais voir simplement que la seule opinion que nous ayons reçue jusqu'ici est celle de M. Fullerton.

L'hon. M. EULER: Ainsi cette question est à l'étude.

L'hon. M. MANION: Tout ce que j'allais dire est ceci: n'est-il pas évident, et sans aucune motion et sans discussion du tout, étant donné ce que les régisseurs

ont entendu ici, que cette question qui nous occupe va être étudiée par les régisseurs et que ces derniers en feront rapport sans autre discussion ou motion ici; et, si votre motion comme mon amendement étaient mis de côté, cela ne reviendrait-il pas au même?

M. GRAY: Docteur Manion, j'abonderais presque tout à fait dans votre sens. . .

L'hon. M. MANION: J'en resterais abasourdi.

M. GRAY: . . . si j'étais certain que ce sujet serait discuté par les régisseurs et ferait l'objet d'un rapport; si vous voulez permettre au Comité d'attendre que j'aie ici les trois régisseurs afin que je puisse leur demander quels moyens ont été pris durant l'année pendant que cette question a été devant eux—parce que le président a dit à la dernière session, et certainement à la dernière assemblée de ce Comité, qu'il avait lu le rapport et en approuvait une grande partie—et nous avons cru, je pense que tous les membres de ce Comité ont cru alors que pendant l'année suivante—c'est-à-dire 1934—et avant que ce comité se réunisse cette année, que le conseil des régisseurs serait en mesure de faire rapport sur ce sujet. Je puis dire franchement au Comité que les questions que je me propose de demander s'adressent directement aux trois régisseurs et ont trait à l'attention qui a été portée à ce sujet, aux mesures qu'ils ont prises personnellement à ce sujet, et à la cause du délai apporté à la présentation du rapport. Maintenant, si le conseil des régisseurs pouvait nous assurer que ce sujet sera étudié et rapport fait, je crois que peut-être même M. Euler lui-même serait d'avis de retirer sa motion.

L'hon. M. EULER: La seule objection que j'ai à tout ceci est que le conseil des régisseurs n'a jamais eu de requête de ce comité, et il ne sentirait obligé en rien de faire rapport à ce comité.

L'hon. M. MANION: Peut-être que M. Fullerton pourrait nous faire une déclaration. Je n'ai pas discuté la chose avec lui du tout, mais supposons qu'il dise que la chose sera étudiée et rapport fait; cela devrait être satisfaisant.

L'hon. M. EULER: Les régisseurs ne seraient-ils pas presque criminels d'en agir ainsi?

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas que mon honorable ami ait le droit de parler ainsi.

M. MACMILLAN: Vu ce qui est arrivé concernant l'appel fait au Conseil Privé, le conseil des régisseurs voudrait-il faire cela maintenant?

M. HEAPS: Il n'y avait rien pour empêcher le conseil des régisseurs de considérer ce qu'il veut.

M. MACMILLAN: Il peut examiner l'affaire puis ne pas vouloir faire de rapport avant que les résultats du Conseil Privé soient annoncés.

Le PRÉSIDENT: Vous vous souviendrez que la Commission Duff recommande ceci:

La Commission estime que le conseil de régit auquel on recommande de confier la direction et l'administration du réseau devrait s'occuper sans retard de cette question et d'une autre déjà mentionnée, le régime financier actuel très compliqué du National-Canadien.

Je suppose que cela est une directive, dans un sens; ce rapport-là a été adopté par la Chambre.

M. HEAPS: Il est possible que le conseil des régisseurs fasse rapport à une date plus éloignée, et dans l'intervalle il prendrait ce sujet en délibéré. Je crois que cela devrait être satisfaisant à ceux qui proposent la motion.

M. GRAY: Laisser la chose en cet état ne me satisferait pas, seulement en l'ébauchant. Du fait que ceci était une fonction déléguée au conseil des régis-

seurs par la Commission Duff; du fait que ce fut étudié presque immédiatement par *Touche and Company*, et que ceux-ci ont remis un rapport au conseil des régisseurs; et du fait que l'année dernière, le président a dit qu'il avait lu le rapport et qu'il en approuvait les termes, je suis convaincu que ce sujet a été assez discuté. Et nous devrions savoir ce que les régisseurs ont décidé ou décideront de faire à ce sujet avant de le laisser ainsi, de la manière suggérée.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, une autre suggestion: n'est-il pas raisonnable de croire que si les régisseurs n'ont pas le droit de considérer ce sujet des obligations du Grand-Trunk—je le mentionne maintenant, il est question de \$165,000,000—s'ils sont empêchés par cette requête d'en considérer cette partie, ce comité ne pourrait-il pas leur ordonner de considérer le rapport complet de *Touche and Company*, leur rapport principal? Ils pourraient faire rapport de leurs constatations à ce comité, disant alors qu'en ce qui concerne une certaine partie du montant dont il s'agit, en vue du litige présent, ils ne peuvent faire aucun rapport ni aucune recommandation concernant cet item particulier. Ce à quoi je veux en venir est ceci: sûrement, chaque membre de ce conseil des régisseurs connaît ce qui est bien en rapport avec un sujet de cette sorte, et il agira en conséquence; et quand nous suggérons simplement qu'ils le considèrent et qu'ils fassent rapport, ils peuvent faire le rapport qui leur plaît; ils peuvent dire qu'ils ne feront aucun rapport.

L'hon. M. MANION: Vous avez suggéré cela; supposons que nous laissons la chose où elle en est.

L'hon. M. EULER: Pourquoi ne pas agir de cette manière?

Le PRÉSIDENT: Parce que, monsieur Euler, nous jouons un rôle net dans ceci, et par notre entremise le Parlement jouera un rôle net aussi, et il semblerait que nous ferions ce que nous ne devons pas faire. Je ne le comprends pas moi-même.

L'hon. M. EULER: C'est là votre jugement, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACMILLAN: Vous reconnaîtrez que le Comité ne devrait pas aller de l'avant pendant que le sujet est "sub judice"; n'est-ce pas l'idée?

Le PRÉSIDENT: Je dis qu'il y a un rapport de *Touche and Company* qui comprend cela entre autres recommandations; cela est entremêlé. Je puis me tromper mais c'est là mon point de vue.

L'hon. M. EULER: Agiriez-vous ainsi si je modifiais ma motion et si j'enlevais cette partie-là du rapport?

Le PRÉSIDENT: Je pense que oui.

L'hon. M. EULER: Vous diriez encore qu'elle n'est pas dans l'ordre?

Le PRÉSIDENT: Oui; vous avez un rapport dont ceci est une partie intégrale.

L'hon. M. EULER: Monsieur le président, si vous en jugez ainsi, je vais contester votre décision, si je le puis.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le règlement y pourvoit; vais-je mettre la motion aux voix?

L'hon. M. EULER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le président a statué que le sujet contenu dans la motion de M. Euler, et l'amendement à celle-ci de l'honorable docteur Manion, ne devraient pas être permis pour les raisons que j'ai citées. Je devrais peut-être les résumer: la question des obligations du Grand-Tronc et la validité de la Loi du Parlement autorisant leur transfert est maintenant sujet de litige devant les tribunaux, devant le comité judiciaire du Conseil Privé. M. Euler en appelle maintenant de ma décision.

Sir EUGÈNE Fiset: Puis-je attirer votre attention sur le fait que ce sujet n'était pas *sub judice* quand il a déjà été discuté devant ce comité. Cette permission a été accordée seulement pendant les vacances et cette motion était devant le Comité avant que la permission d'appel fut accordée.

M. GRAY: Puis-je demander ce renseignement: si votre décision est maintenue, cela empêche-t-il les membres du Comité de contester ou d'étudier ce qui a été fait ou considéré par les régisseurs en rapport avec ce sujet durant l'année passée?

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur de maintenir la décision de la présidence, veuillez l'indiquer: ceux qui y sont opposés, de même.

La décision du président est maintenue par 9 voix contre 6.

L'hon. M. EULER: Plus rien à faire, n'est-ce pas?

M. GRAY: Où en sommes-nous, monsieur le président? Si le Comité agréé de confier aux régisseurs l'examen du rapport Touche relativement à une refonte de la capitalisation et de leur demander de faire rapport (et je tiens beaucoup à recevoir un rapport des régisseurs); si donc ce doit être leur tâche et qu'ils doivent nous faire rapport, je consens alors à ne pas insister plus que de raison; mais par contre, si l'affaire doit être laissée dans le même état où l'a mise la Commission Duff ou tout ce qui fut dit en cette enceinte, à savoir que le Comité a manifesté le désir de ceci et de cela, ou tout ce qu'on voudra, alors je n'en veux pas. Je le répète, si le Comité et le Bureau des régisseurs s'engagent à se mettre à l'étude de ce rapport Touche et à faire rapport, je ne presserai pas tout de suite l'examen des initiatives prises dans le passé. Et maintenant, où allons-nous? Je demande la décision du président.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis rien décider, monsieur Gray; nous n'avons aucune initiative à prendre en la matière. J'ignore ce que les régisseurs vont récolter de leurs études.

M. GRAY: Dans ce cas, monsieur le président, je vais demander que le Comité ne clôture pas ses séances avant que j'aie pu interroger M. Moreau, autre membre du Bureau des régisseurs. Je propose de prier l'honorable M. Fullerton de bien vouloir déposer une documentation entière sur les travaux effectués depuis que la maison Touche & Compagnie a déposé son rapport aux mains du Comité, il y a un an; je dis un an, mais je fais peut-être erreur; en effet, nous avons siégé en juin de l'an dernier; or à l'époque, vous (l'honorable M. Fullerton), aviez déclaré avoir étudié ce rapport et en avoir trouvé les conclusions convenables; vous aviez même ajouté, sauf erreur, que la parole était désormais au Parlement. Depuis lors, il nous est venu des communiqués du ministre des chemins de fer et d'autres personnes, mais jamais le Bureau des régisseurs n'a donné signe de vie. Je désirerais vous demander, monsieur, ce que le Bureau, comme corps, a fait de travail.

L'hon. M. FULLERTON: Comme corps?

M. GRAY: Oui; ce rapport fut-il étudié par le Bureau en corps? J'ignore votre façon de procéder, mais j'imagine que ce Bureau se réunit pour étudier les questions au fur et à mesure qu'elles se présentent; or, cette question a-t-elle été étudiée?

L'hon. M. FULLERTON: Vous désirez savoir exactement ce qui s'est passé?

M. GRAY: Oui, ce qui est survenu depuis l'an dernier.

L'hon. M. FULLERTON: En pénétrant au sein du Bureau, le 1er janvier 1934, je connaissais déjà le rapport Duff et ses conclusions à l'effet qu'il était urgent de se mettre sans retard à l'étude de l'armature du capital des chemins de fer. Je me fis donc apporter toute la documentation à ce sujet, documentation très volumineuse; M. Gaston, je crois, avait fait un gros travail, de même d'ailleurs que notre propre personnel. Je parcourus en entier cette documentation, et vers la mi-janvier je pris contact avec M. Matthews; lui et moi attaquâmes la question sous tous ses angles. J'en fis autant avec les employés supérieurs de la compagnie; puis je priai M. Matthews de bien vouloir rédiger un rapport, je veux dire ses conclusions. Ce dernier acquiesça et rédigea un rapport transmis au premier ministre. J'eus un long entretien avec lui à ce propos. Plus tard M. Matthews

rédigea, à ma prière, un autre rapport destiné et communiqué au premier ministre. Puis je rédigeai moi-même un document dont les conclusions convergeaient vers celles du rapport Matthews. Le Bureau examina assez longuement ce document.

M. GRAY: Le Bureau lui-même?

L'hon. M. FULLERTON: A la Commission, la question fut discutée à diverses reprises mais aucune décision ne fut prise. En fait, les autres régisseurs formulèrent l'opinion que la proposition n'était pas assez radicale, qu'elle ne nous mettrait pas en position de réaliser quelque chose sur le reliquat du capital, et que si nous obtenions ce redressement partiel de la capitalisation cela nous empêcherait peut-être d'aller plus de l'avant. Eh bien, si j'ai bonne mémoire, on modifia la résolution de façon à ce que nous puissions formuler une autre demande. Toutefois, j'ai reçu dans la suite une lettre du premier ministre laissant entendre qu'il ne se ralliait pas à la résolution. Je n'ai rien fait depuis lors, je n'ai pas déployé le moindre effort en ce sens. Il a dit que le gouvernement ne favorisait pas cette proposition. Depuis cette époque, je n'ai pas fait de démarches relativement à la capitalisation parce que j'en ai conclu qu'elles ne serviraient de rien.

M. HEAPS: Vers quelle date avez-vous reçu le dernier communiqué?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois pouvoir vous le dire.

L'hon. M. EULER: En d'autres termes, le gouvernement ne se rallia pas à la recommandation de la commission Duff?

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas compris cela. La commission Duff ne fit pas de recommandation en ce sens. La recommandation de la commission Duff portait que les régisseurs devaient étudier toute la question et faire rapport.

L'hon. M. EULER: Ils étaient en faveur de l'amortissement de la capitalisation.

L'hon. M. MANION: Je ne crois pas que cela soit vrai. Le gouvernement ne s'est pas opposé à une recommandation quelconque de la commission Duff.

L'hon. M. EULER: Je n'ai pas les données ici, mais les actions l'emportent sur les paroles.

L'hon. M. FULLERTON: Le communiqué du premier ministre est en date du 15 mai 1934.

L'hon. M. MANION: Le gouvernement a donné suite à presque toutes les recommandations de la commission Duff. Je voudrais poser une question à M. Fullerton. Vous avez mentionné qu'un rapport fut envoyé au premier ministre; est-ce qu'on me l'a fait tenir?

L'hon. M. FULLERTON: Non, on ne vous l'a pas transmis.

L'hon. M. MANION: A titre de ministre des Chemins de fer?

L'hon. M. FULLERTON: Je vous ai expliqué cela, docteur Manion, dans une lettre que j'ai écrite en février. Je vous ai expliqué que je m'étais adressé au premier ministre parce que je venais d'entrer en fonctions; que j'aurais dû discuter cette question avec vous. J'ai commis cette erreur.

L'hon. M. MANION: Je ne me souviens pas de l'explication.

L'hon. M. FULLERTON: Si vous consultez vos dossiers vous constaterez, je crois, que je vous ai écrit une lettre et que je vous ai présenté des excuses pour avoir discuté cette question avec le premier ministre. J'ai expliqué que j'ai discuté cette question avec le premier ministre en raison de mon manque de familiarité avec le rouage administratif.

M. HEAPS: Ne pourrait-on pas consigner ce communiqué au compte rendu, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Pas de ce Comité. On pourrait exiger la production d'un document à la Chambre.

M. HEAPS: Je ne tiens pas à insister si on s'y oppose. C'est une correspondance personnelle.

Sir EUGÈNE Fiset: Monsieur le président, vous savez très bien si on demandait la production de cette lettre à la Chambre on nous répondrait tout simplement que nous ne pouvons l'obtenir.

M. GRAY: Je n'insisterai pas.

Le PRÉSIDENT: C'est une raison de plus pour ne pas la consigner à notre compte rendu.

Sir EUGÈNE Fiset: Le Comité est le seul endroit où nous pouvons demander et obtenir ces renseignements. Dans le passé, le premier ministre a répondu que c'était au Comité et non pas à la Chambre qu'on pourrait obtenir des renseignements quelconques touchant les chemins de fer nationaux du Canada.

M. HEAPS: Cette lettre est très importante, monsieur le président. Elle influe dans une très grande mesure sur le travail de ce Comité.

L'hon. M. EULER: J'ai raison de croire, monsieur le président, que le président de la Commission de régie nous a déjà donné la teneur de la lettre et il conviendrait peut-être aussi bien que nous ayons le texte précis des remarques du premier ministre.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi pas le demander à la Chambre?

L'hon. M. EULER: Très bien.

M. GRAY: Avez-vous autre chose à ajouter?

L'hon. M. FULLERTON: Rien que je sache.

M. GRAY: Ainsi, la situation n'a pas changé?

L'hon. M. FULLERTON: La situation n'a pas changé.

M. GRAY: Cela indique clairement—et je me propose d'ajouter un mot seulement—que tout l'objectif du projet de loi A en vertu duquel nous avons nommé trois hommes indépendants en qualité de régisseurs chargés d'exploiter et d'administrer le chemin de fer était de le soustraire à la domination politique—et il suffit de nous reporter aux Débats qui comportent des centaines et des milliers de pages pour nous rendre compte de la situation absurde dans laquelle les régisseurs se trouvent actuellement. Le président de la Commission a déclaré avec beaucoup de franchise que la première résolution n'a apparemment pas rallié l'appui de M. Labelle ou de M. Moreau (et je regrette que M. Moreau ne soit pas présent)—parce qu'elle n'était pas assez radicale. Le président de la Commission voulait la faire approuver telle que rédigée mais les autres membres de la Commission ne se rallièrent pas à cette idée, et M. Labelle pourra nous expliquer les motifs de son attitude. Le président modifia la résolution dans la suite et se conforma apparemment aux désirs de l'un des régisseurs ou des deux. Le premier ministre est intervenu à cette époque et a déclaré qu'il ne désirait pas le redressement de la capitalisation, et les régisseurs ont apparemment laissé tomber la question à l'eau.

L'hon. M. FULLERTON: J'estimais que cette question relevait du gouvernement. Nous ne pouvions rien faire avec la capitalisation. C'était une question qui ressortait au gouvernement.

M. GRAY: La résolution fut rédigée.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons rédigé cette résolution.

M. GRAY: Je veux savoir de M. Labelle quelle attitude il a prise touchant les deux résolutions que mentionna le président de la Commission?

M. LABELLE: J'accepte l'entière responsabilité de mon action, monsieur Gray. J'ai différé d'opinion avec le président parce que je m'en tenais au rapport Duff et le rapport Duff me demanda d'aller un peu plus loin et d'essayer de récapitaliser et de faire entrer en ligne de compte des gains nets moyens qui s'établis-

saient à environ \$24,414,000 par année. C'est le rapport de notre vice-président des finances qui me renseigne d'abord sur la question de récapitalisation. Je l'ai lu attentivement et j'ai constaté — je regrette que je n'aie pas mon exemplaire en main, car j'y avais inscrit certaines notes — que cette question pose un problème légal difficile et que les avocats de la compagnie aviseront les régisseurs à ce sujet. Une fusion légale produirait peu d'effet. Deuxièmement, en lisant la page 16 du premier rapport j'ai relevé ce qui suit: "Que les chemins de fer nationaux du Canada resteront encore surcapitalisés au mille; que nous aurons une capitalisation de \$55,600 au mille comparée à une capitalisation de \$49,800 au mille dans le cas de lignes aux Etats-Unis. Il ressort qu'après que les ajustements proposés eussent été effectués, la dette portant intérêt par mille de voie des chemins de fer nationaux du Canada dépasserait encore 12 p. 100 celle des lignes aux Etats-Unis." J'étais persuadé que si nous avions l'intention de proposer quelque chose au parlement, il nous incomberait de faire une étude très soignée et d'avoir au moins le rapport des vérificateurs et notre propre rapport sur ce qui devrait constituer la capitalisation effective en tenant compte de la puissance de gain du chemin de fer. C'est l'attitude que j'ai prise à compter du jour où mon président m'en parla pour la première fois, et je m'en tiens à cette opinion.

M. GRAY: Vous avez reçu le rapport de *Touche & Company* l'an dernier?

M. LABELLE: Oui.

M. GRAY: Quelle action avez-vous prise alors?

M. LABELLE: Nulle action, monsieur Gray, autre que celle que le président vous a indiquée. La question a surgi, et mon opinion aujourd'hui est ce qu'elle était alors. Il nous incombe d'étudier la question à fond et de présenter un rapport sur la puissance de gain du chemin de fer conformément aux directives du rapport Duff.

L'hon. M. EULER: Puis-je poser une question au président de la Commission? Monsieur Fullerton, l'objection du premier ministre visait-elle la proposition particulière des vérificateurs ou s'appliquait-elle en termes généraux à toute étude de la récapitalisation.

L'hon. M. FULLERTON: Eh bien, la réponse la plus exacte que je pourrais faire serait de lire ce qu'il dit. Je disais qu'il objectait en général à un amortissement du capital, c'est-à-dire, ce que la capitalisation comportait devait demeurer.

M. GRAY: M. Labelle dit-il cela?

M. LABELLE: Je dis que je n'ai pas la lettre du premier ministre.

M. GRAY: Quand M. Fullerton présenta la résolution pour la première fois, quelqu'un, et j'en conclus maintenant que ce n'est pas vous qui avez dit qu'elle n'était pas assez radicale...

M. LABELLE: Je suis un des intéressés. Je fus le premier à dire au président qu'elle n'était pas assez radicale. J'en prends l'entière responsabilité car c'était mon opinion, et c'est encore mon opinion.

M. GRAY: Vous avez recommandé dans la suite que l'on prenne quelque décision à ce sujet.

M. LABELLE: En fait, si je prends le rapport du vérificateur, je crois que les chemins de fer nationaux du Canada seront encore surcapitalisés suivant le parcours, en faisant entrer la question de la puissance de gain en ligne de compte. Plutôt que de rédiger un simple rapport, je voudrais en présenter un bon.

L'hon. M. EULER: J'en conclus que vous favorisez des démarches qui aboutiraient à un amortissement de la capitalisation. Vous avez appuyé la recommandation de *Touche & Company*?

M. LABELLE: Si je me conforme au rapport Duff, oui monsieur, en tenant compte de la puissance de gain du chemin de fer.

M. MACMILLAN: Est-ce que la valeur physique constitue un facteur quelconque?

M. LABELLE: Il se pourrait, monsieur.

M. GRAY: A moins qu'on ne soumette quelque recommandation au parlement, espérez-vous que les régisseurs pourront jamais soumettre quelque recommandation au parlement, vu la situation dans laquelle vous vous êtes trouvés au cours de l'année écoulée? Entretenez-vous quelque espoir à ce sujet?

M. LABELLE: Je suis tout disposé à faire tout ce qui s'impose et à me conformer à la résolution du Comité ou au rapport Duff. Je vous prie de tenir compte du fait que chaque département a fait l'objet d'une enquête. Des économies ont été effectuées, et nous avons recommandé des économies...

L'hon. M. MANION: Vous devez vous rappeler que les régisseurs furent nommés le 1er janvier 1934, et qu'ils sont en fonctions depuis tout au plus un an.

L'hon. M. EULER: A mon sens, la remarque de M. Fullerton portant que le premier ministre est absolument opposé à tout amortissement de la capitalisation est particulièrement saillante.

L'hon. M. MANION: En fait, je puis dire que le premier ministre n'est pas opposé à un tel projet.

L'hon. M. EULER: Cela contredit ce que nous avons entendu.

L'hon. M. MANION: J'affirme que le premier ministre n'est pas opposé à un tel projet.

M. GRAY: Quoiqu'en pense le ministre, j'en disconviens absolument, car si on lit la page 1108 des Débats, on relève du commencement à la fin de son discours qu'il est carrément opposé pour les deux raisons que j'ai déjà signalées, (1) le Conseil privé délibère sur la validité d'une loi, et à la page 1108 vous noterez (2):—

Pour ce qui est de la radiation d'une partie de la capitalisation, on sait fort bien que les méthodes à suivre et les raisons d'agir comme on entend le faire doivent être arrêtées par étapes et de longue main. Il est bon, pour ce jeune pays, qu'un placement qu'il a fait dans les chemins de fer et qui est devenu sans valeur lui soit constamment rappelé afin de l'empêcher de retomber dans la même faute à l'avenir.

Sans vouloir manquer de respect au ministre, je prétends, monsieur le président, que la déclaration du premier ministre sur le parquet de la Chambre, le 22 février 1935, et ses remarques au président de la Commission ne laissent pas subsister le moindre doute quant à son attitude, et je crois que le public dégagera des paroles en question que le premier ministre est opposé au remaniement de la capitalisation des chemins de fer nationaux du Canada. De plus, il s'est rendu coupable d'ingérence politique dans la gestion des chemins de fer.

L'hon. M. MANION: Je n'en conviens pas du tout. Je ne me plains pas de ce que M. Gray a lu, mais je dis que le premier ministre n'est pas opposé à un amortissement de la capitalisation pourvu qu'il soit justifié, et je tiens de lui une déclaration qu'il a faite ce jour même à ce sujet. Cela ramène sur le tapis une question que le président a déclarée contraire au règlement, et je crois qu'il était parfaitement justifié de déclarer contraire au règlement une question qui est en sub judice à l'heure actuelle. Je n'entends pas discuter la question plus à fond et je me contenterai de dire que le premier ministre n'est pas opposé à un amortissement de la capitalisation.

M. HEAPS: Monsieur le président,...

L'hon. M. MANION: Puis-je ajouter: Je ne crois pas que cette discussion se rapporte à la question à moins que l'on ne vise pas à autre chose que de jouer à la politique. Quant à la déclaration que M. Gray a faite tantôt que le premier ministre s'ingère dans l'administration du chemin de fer, je tiendrais à dire que

le premier ministre ne s'est pas rendu coupable d'ingérence politique et moi non plus. Ce gouvernement s'est ingéré moins dans la gestion du chemin de fer que tout autre gouvernement.

M. MACMILLAN: Puis-je poser une question au ministre des Chemins de fer?

L'hon. M. MANION: Oui.

M. MACMILLAN: Avez-vous connaissance qu'un membre quelconque du gouvernement s'est rendu coupable d'ingérence politique dans les affaires des chemins de fer nationaux du Canada?

L'hon. M. MANION: Pas du tout, pas depuis que nous avons pris le pouvoir. Il y eut beaucoup d'ingérence précédemment.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une question avant que je l'oublie? Monsieur Labelle, la proposition générale, avez-vous dit, portait-elle que l'amortissement effectué devrait permettre aux chemins de fer nationaux du Canada de réaliser un bénéfice sur leurs recettes?

M. LABELLE: C'est ce que dit le rapport Duff.

L'hon. M. EULER: Le rapport Duff recommande un amortissement, n'est-ce pas?

M. LABELLE: Oui.

Le PRÉSIDENT: A tel point que les chemins de fer nationaux pourront réaliser un bénéfice au chapitre de leurs recettes?

M. LABELLE: C'est ce que j'en ai dégagé.

Sir EUGÈNE Fiset: En toute justice pour le premier ministre, étant donné qu'on a lu des extraits de la lettre et qu'on en a tiré des conclusions qui ne sont pas justifiées, ne croyez-vous vous pas qu'il serait préférable de consigner cette lettre au compte rendu? Je le crois.

L'hon. M. MANION: Je n'ai pas d'objection.

L'hon. M. EULER: Répondant à une question que je lui avais posée, le président de la Commission déclara catégoriquement que le premier ministre était opposé à une récapitalisation, à un amortissement.

L'hon. M. MANION: Je ne nie pas la déclaration de M. Fullerton.

L'hon. M. EULER: Je crois qu'il serait préférable que la lettre parle d'elle-même, mais je ne veux pas demander quelque chose qu'il serait inconvenant de donner.

L'hon. M. MANION: Voici l'attitude que je prends relativement à la lettre du premier ministre: je ne crois pas que le premier ministre devrait être mêlé à cette affaire en son absence. C'est le sentiment que j'éprouve. Il convient de tenir compte du fait que les régisseurs ne relèvent pas de la direction du premier ministre ni de ma direction. Il est loisible aux régisseurs de présenter n'importe quel rapport qu'il leur plaira sans égard aux volontés ou aux désirs du premier ministre ou à mes propres désirs, s'il leur plaît. Rien ne les empêchait de présenter un rapport, et on ne devrait pas se cacher sous le manteau du premier ministre.

L'hon. M. FULLERTON: Personnellement, je ne pouvais concevoir qu'il serait de quelque utilité de travailler à la rédaction d'un rapport et de le présenter si le gouvernement y était opposé.

L'hon. M. MANION: Vous n'avez pas pris de décision quant à la présentation d'un rapport. Un de vos régisseurs dit que vous ne vous êtes pas prononcé unanimement sur cette question; aussi, vous ne pouviez présenter un rapport.

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'en avons pas présenté, mais la résolution fut discutée précédemment, et nous avons reçu cette lettre subséquemment. J'ai décidé qu'il était inutile de s'en occuper davantage.

L'hon. M. EULER: Vous étiez parfaitement justifié, aussi.

M. GRAY: Il ne sert pas à grand'chose de le répéter, mais je tiendrais à dire ceci, ce qui arrivera dans les années à venir est précisément la chose que M. Euler demande dans sa résolution, savoir, monsieur le président et monsieur le ministre, que l'on inscrive au compte rendu un ordre mandatif, si on peut l'appeler ainsi, enjoignant aux régisseurs d'étudier la question et de faire rapport. Or, vous voyez, monsieur le ministre, dans quelle situation nous nous trouvons. Je crois que vous êtes très sympathique. Je dégage de ce que vous avez dit que vous êtes tout disposé à ce que cette question soit étudiée et fasse le sujet d'un rapport, mais vous laissez simplement la question en suspens, à moins que, comme je l'ai dit quand j'ai commencé à poser ma question...

L'hon. M. MANION: En fait, monsieur Gray, l'amendement que j'ai proposé à la résolution de M. Euler demandait que les sous-ministres des Chemins de fer, des Finances et de la Justice étudient cette question et fassent rapport à ce Comité. N'eût été la déclaration du premier ministre et eussé-je insisté pour que le comité de sous-ministres étudie cette question au lieu des régisseurs, je crois que j'eusse pu rallier l'appui des membres du parti et faire adopter ma résolution, ce qui eût constitué un autre moyen de faire renvoyer le rapport à ce Comité. La question se résumait simplement à une divergence d'opinion entre M. Euler et moi sur la façon de procéder.

M. GRAY: Ne voyez-vous pas l'inutilité de soumettre cette question à un comité de sous-ministres qui, en dernière analyse, doivent, s'ils exercent les fonctions de sous-ministres et s'en tiennent aux convenances, se conformer aux volontés du gouvernement, et à en juger par ce qui a été révélé ici, le premier ministre, du moins, est bien d'avis qu'il ne faut pas amortir la capitalisation. Il ne servirait de rien de soumettre le rapport Touche à trois sous-ministres constitués en comité, quelles que soient leurs capacités, et je me rends bien compte que les trois hommes en question sont hautement cotés comme fonctionnaires de l'Etat.

L'hon. M. MANION: Puis-je dire que cette déclaration a été faite au cours d'une discussion antérieure touchant ce sujet. Que les sous-ministres considèrent ceci comme un affront ou non, je le considère tel pour eux, parce que je ne connais pas de fonctionnaires dans n'importe quel pays du monde d'un type supérieur aux divers sous-ministres avec lesquels j'ai eu des rapports. Je ne crois pas que c'est rendre justice aux sous-ministres intéressés de laisser entendre qu'à cause de leur rang dans le Service civil ils ne pourraient en arriver à une conclusion juste et équitable en la matière.

L'hon. M. EULER: Le ministre a lui-même soulevé ce point. Je désire ajouter quelques mots à propos de ce qu'il dit concernant les régisseurs, à la page 180 des témoignages:

Par contre, les régisseurs sont en même temps administrateurs, et ce n'est certes pas nuire à leur réputation que de déclarer qu'ils constituent des témoins prévenus à qui l'on demande de résoudre ce problème.

Les régisseurs n'ont pas protesté à ce sujet, mais je proteste pour eux. Après tout, ils sont nommés par l'Etat et je croirais qu'ils jouissent de sa confiance. On leur a confié un budget de \$2,000,000,000. Le ministre affirme devant le Comité et devant le pays — il l'a dit à l'époque, j'ai lu ses propres paroles — qu'ils sont prévenus. J'exprime de nouveau mon propre sentiment: il me semble que le ministre doit presque une excuse aux régisseurs, ayant dit d'eux que ce sont des témoins prévenus lorsqu'ils suggèrent la recapitalisation d'une entreprise dont l'administration leur a été confiée.

L'hon. M. MANION: Si je les ai blessés, je n'hésiterais pas à leur en faire mes excuses. Le cas échéant, je n'hésite jamais à faire des excuses. Je répète exactement les mots au meilleur de mon souvenir, que ces régisseurs sont des témoins prévenus relativement à une question de ce genre. Je le dis sans vouloir blesser

personne. Mon honorable ami n'aurait pas attaché une telle importance à ce point s'il n'eût voulu en faire un peu de capital politique.

L'hon. M. EULER: Vous ne pouvez pas m'en accuser.

L'hon. M. MANION: Je connais mon honorable ami depuis longtemps et il est aussi partisan que n'importe qui. Je n'ai imputé de blâme à personne et je ne le fais pas maintenant. Tout ce que j'ai à faire c'est d'appeler mon ami M. Labelle envers qui j'éprouve une vive amitié et un profond respect pour qu'il prouve ma déclaration. Laissez-moi vous l'expliquer exactement. Je n'en rétracte pas un mot. Je ne blâme certainement pas les régisseurs. M. Labelle a soutenu il y a un instant, si je résume exactement ses paroles, que la récapitalisation devrait en arriver précisément à une base rémunératrice. A mon sens, ce ne serait pas une méthode juste de récapitaliser le National-Canadien. Si celui-ci se soutenait, pour le rendre rémunérateur, il faudrait réduire sa capitalisation à rien du tout. Ses ressources, ses placements seraient admis en non-valeur, le chemin de fer ne réalisant rien sur son capital aujourd'hui; de sorte que si vous le faisiez se soutenir lui-même, vous agiriez simplement comme s'il ne devait pas y avoir de capitalisation, pas de dette obligataire. Pourquoi M. Labelle a-t-il dit cela? Parce qu'il a intérêt à ce que la situation du National-Canadien paraisse la plus avantageuse possible. C'est tout à son honneur, non pas à sa honte; mais cela prouve qu'il est témoin prévenu parce qu'il aimerait récapitaliser le National-Canadien dans une mesure telle qu'il n'aurait à s'acquitter d'aucune dette obligataire.

L'hon. M. EULER: Je présume que les régisseurs peuvent parler en leur propre nom. Je vous répondrai: les régisseurs peuvent faire erreur, tout homme est faillible; mais les accuser de préjudice est une toute autre question.

L'hon. M. MANION: Il n'y a rien d'insultant à dire qu'un homme est prévenu.

L'hon. M. MACMILLAN: Vous vous détournez de la question.

L'hon. M. MANION: Il me fera plaisir d'entendre les observations des régisseurs. Je n'ai pas remarqué que ceux-ci hésitaient à en faire. Je serais très heureux de les entendre, mais bien entendu, je veux être aussi libre moi-même.

M. MACMILLAN: Vous vous détournez de la question.

L'hon. M. EULER: J'aimerais demander au président du Conseil de régie s'il s'estime prévenu aussi bien que n'importe lequel de ses collègues dans une question de ce genre. Peu importe...

L'hon. M. FULLERTON: Je ne dirais rien des témoins prévenus. Bien entendu, nous voulons que le capital soit réduit le plus possible.

L'hon. M. MANION: Cela prouve ma déclaration.

L'hon. M. FULLERTON: Je sais très bien que nous ne pouvons pas outrepasser nos projets, mais je crois qu'au pauvre un œuf vaut un bœuf. C'est pourquoi je favorisais le projet ci-dessus. Il est impossible de réduire la capitalisation pour que l'exploitation soit rémunératrice. Aucun parlement ne tenterait d'assumer aucune des obligations publiques, la dette publique due aux obligataires; du moins, je ne l'attendrais pas de n'importe quel parlement.

L'hon. M. EULER: Je peux comprendre qu'il y aurait divergence d'opinions, mais je n'aime pas penser que les dirigeants de cette entreprise sont prévenus. Cependant, assez là-dessus.

M. MACMILLAN: Je voudrais obtenir des réponses à un certain nombre de questions. Elles sont toutes dactylographiées. Je trouve très difficile de me faire une idée juste du total de la capitalisation du National-Canadien à l'heure actuelle. J'ai posé ces questions pour ma propre gouverne. On y a répondu plusieurs fois sous différentes formes, mais avec la permission du Comité, je lui demande de les insérer au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Sont-ce des questions que vous voulez poser aux régisseurs?

M. MACMILLAN: Oui. M. Fairweather me fournira les réponses. Je sais que je ne peux pas les avoir aujourd'hui. Le 4 avril je me suis enquis de l'achat

de certains embranchements. Immédiatement avant la suspension de la séance, M. Hungerford a eu la bonté de me répondre, mais ces réponses n'apparaissent pas au compte rendu et je voudrais que les dirigeants du chemin de fer les y insèrent. La consignation de ces questions me donnera satisfaction. Elles sont simples. (Pour les réponses voir l'appendice "A" ci-après.)

Sir EUGÈNE Fiset: Si les questions sont consignées, je suppose que les réponses le seront aussi.

M. MACMILLAN: Naturellement. Il me faut tout.

Le PRÉSIDENT: Suggérez-vous des réponses immédiates à ces questions?

M. MACMILLAN: Non. On ne peut y répondre sur-le-champ.

Le PRÉSIDENT: Le Comité voudrait-il les connaître? Je vais les lire:

1. Quand les réseaux du Canadian Northern, du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc furent-ils acquis par l'Etat?

2. Quels étaient le déficit ou l'excédent de chacun de ces réseaux lors de leur acquisition?

3. A quelle date les chemins de fer de l'Etat furent-ils confiés à la compagnie du chemin de fer Canadian Northern pour être gérés et exploités par elle?

4. Quels étaient le déficit ou l'excédent des chemins de fer de l'Etat à la date mentionnée dans la troisième question?

5. Quels étaient le déficit ou l'excédent des chemins de fer de l'Etat au 31 décembre 1922? Si ces données sont disponibles, veuillez les indiquer séparément pour chacun des réseaux mentionnés dans la première question et pour les chemins de fer de l'Etat.

6. Quels étaient le déficit ou l'excédent des chemins de fer de l'Etat au 31 décembre 1934?

7. Quels montants l'Etat a-t-il avancés?

(a) Pour les déficits de caisse des lignes de l'Est de 1927 à 1934, inclusivement?

(b) Pour les déficits de caisse du reste du réseau du National-Canadien de 1932 à 1934, inclusivement?

8. Les montants mentionnés dans la septième question sont-ils compris dans le montant donné en réponse à la sixième question? Sinon, ne devraient-ils pas l'être, afin d'obtenir un montant à juste titre comparable à ceux donnés en réponse aux questions 2 et 4?

9. Le rapport des vérificateurs des comptes du réseau du National-Canadien, en date du 22 mars 1935 mentionne à la page 23 un montant de \$38,358,332, composé d'intérêts non consignés dans les comptes du National-Canadien...

La totalité ou une partie de ce montant devrait-elle être ajoutée au montant mentionné en réponse à la question 6 afin d'obtenir un montant comparable à juste titre à ceux donnés en réponse aux questions 2 et 4?

10. Est-il d'autres montants qui devraient être ajoutés au montant mentionné en réponse à la question 6 afin d'obtenir un montant comparable à juste titre à ceux donnés en réponse aux questions 2 et 4? Si oui, veuillez donner des détails.

11. Le rapport annuel du National-Canadien pour 1934 indique que la dette à longue échéance due au public, les prêts consentis par l'Etat, l'intérêt sur ceux-ci ainsi que les déboursés pour les chemins de fer de l'Etat se totalisaient à \$2,782,677,478...

Ce montant comprend-il les montants avancés cités à la question 7 et les autres cités à la question 10?

Voulez-vous que ces réponses vous soient envoyées?

M. MACMILLAN: J'aimerais qu'elles fussent insérées aux procès-verbaux. Le procès-verbal de la présente réunion ne sera pas imprimé avant une journée

ou deux. Je suppose que les dirigeants du chemin de fer pourraient les obtenir facilement. Je crois qu'elles ont été données auparavant.

L'hon. M. FULLERTON: Voulez-vous que nous vous les adressions?

M. MACMILLAN: Le Comité va-t-il terminer ses délibérations aujourd'hui?

Le PRÉSIDENT: Je l'espère.

M. MACMILLAN: S'il en est ainsi, j'aimerais que ces réponses fussent envoyées au président du Comité pour qu'il les fasse insérer au compte rendu.

M. HEAPS: Combien faudrait-il de temps pour préparer les réponses?

L'hon. M. FULLERTON: D'ici demain. Des réponses pourraient être données facilement à la plupart.

(Voir les réponses à l'appendice "B" ci-après.)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fait quelques observations concernant la lettre émanant de la *Security Owners Association*? Sa lecture serait trop longue.

L'hon. M. EULER: Je propose l'ajournement, monsieur le président.

M. STEWART: Une question. Voici le rapport annuel. Je vois à la page 14 que la perte nette du réseau s'établit à \$89,662,352 en 1934 et à \$97,651,956 l'année précédente. On nous apprend à la page 5 que l'économie s'établit à environ \$10,547,488 entre 1934 et 1933. Je comprends que nous avons épargné la différence, soit environ \$7,989,603. Notre perte nette, en 1934, de \$7,989,603 est moindre que celle de 1933. Je veux savoir si cela est exact. Cette perte s'élevait en 1933 à \$1,878,000 par semaine et en 1934 à \$1,725,000 par semaine. Vous l'avez calculée à \$150,000 par semaine entre 1933 et 1934. C'est ce que je comprends d'après la page 14 du rapport. D'après ce que je peux voir il y a une différence de presque \$2,000,000 entre les épargnes que vous prétendez avoir réalisées et celles réalisées vraiment.

M. COOPER: Vous parlez de deux sujets différents: l'un est ce que nous appelons le déficit de caisse et l'autre, un déficit de comptabilité. Comme vous dites, notre déficit de caisse apparaît à la page 3 du début du rapport. Celui-ci s'établit en 1934 à \$48,400,00 en comparaison de \$58,955,000 pour l'année précédente, soit une diminution de dix millions et demi de dollars. C'est un fléchissement dans ce déficit et il est exact. Pour ce que nous appelons le déficit dans les livres, nous y avons imputé bien des articles qui sont simplement des inscriptions dans les livres. Par exemple, nous avons l'intérêt dû à l'Etat, lequel s'élève à quelque \$39,900,000. Avec la dépréciation accrue dans nos comptes, c'est un article de comptabilité de \$800,000. Nous imputons le revenu en escomptant les obligations. Ceci est encore un article qui ne figure pas au compte de caisse. Bien que toutes ces inscriptions apparaissent d'abord, elles sont ensuite éliminées afin d'arriver au déficit de caisse, et cela réduit le montant que nous devons obtenir de l'Etat.

M. STEWART: La différence consiste en ce que l'Etat assume la responsabilité d'acquitter les prêts à même les fonds qu'il a avancés et vous en faites une inscription dans vos livres. Est-ce bien cela?

M. COOPER: Oui.

M. STEWART: Cela va dans la dette consolidée du Canada.

M. COOPER: Oui, le montant du déficit de caisse; le reliquat du déficit comptable est reporté dans les livres du chemin de fer. Il représente le chiffre énorme de \$785,000,000.

L'hon. M. EULER: Il est déjà absorbé dans la dette nationale.

M. TUMMON: J'aimerais poser quelques questions relativement à la nomination de médecins dans des endroits tels que Belleville. Comment sont-ils nommés? Qui représentent-ils?

L'hon. M. FULLERTON: Tout dépend de l'organisation. Parfois, ils sont élus par les cheminots. Il en est ainsi dans la plupart des cas en Ontario.

M. TUMMON: D'après quelle organisation? Les cheminots ont-ils une organisation distincte?

M. FAIRWEATHER: Du temps du Grand-Tronc c'était une organisation patronnée par la compagnie. Je crois qu'elle s'appelle la Caisse de prévoyance d'assurance-maladie des employés du Grand-Tronc, laquelle est alimentée par des contributions émanant d'eux et est administrée démocratiquement. Les employés ont leur propre conseil d'administration. La compagnie contribue légèrement aux frais d'administration; c'est tout l'intérêt qu'elle y porte. Tous les médecins à l'emploi de cette société sont engagés par le conseil d'administration élu par les employés.

M. TUMMON: Ils le sont par le conseil d'administration du chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: Le conseil d'administration de ce fonds, élu par les employés.

Le PRÉSIDENT: Cette caisse défraie les secours-maladie, etc.

M. FAIRWEATHER: C'est une société de secours de maladie. Elle pratique un système d'assurance mutuelle et verse aussi une indemnité en cas d'accident.

Le PRÉSIDENT: Et chaque succursale nomme son médecin?

M. FAIRWEATHER: Oui. Il y a un conseil composé, je crois, de quarante ou cinquante membres. Puis il y a sans doute un comité des présidents de sections et ainsi de suite.

M. TUMMON: Cette nomination est-elle sujette à l'approbation du conseil administratif du chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: Dans ce sens que le service médical du chemin de fer conseille naturellement la Caisse de Prévoyance sur la valeur des médecins; c'est-à-dire qu'on lui dit si un tel est un médecin compétent. Voilà tout. Les employés choisissent leur propre médecin.

M. TUMMON: Mais le médecin du chemin de fer a le dernier mot?

M. FAIRWEATHER: Oh! non, il conseille. C'est tout à fait différent.

L'hon. M. MANION: Je suppose qu'il ne donne presque jamais de décision contraire à celle des employés?

M. LABELLE: C'est exact.

M. FAIRWEATHER: Il n'a jamais à le faire.

M. TUMMON: Le médecin attitré a-t-il un laissez-passer sur le chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: Les médecins attitrés? Je ne saurais vous renseigner sur ce détail.

M. LABELLE: Ils en ont dans leur propre territoire.

L'hon. M. FULLERTON: Ils en ont dans la région pour laquelle ils sont nommés.

Le PRÉSIDENT: Afin de pouvoir aller soigner leurs patients.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. TUMMON: J'aimerais savoir si c'est bien cela, car on nous informe qu'ils n'ont pas de laissez-passer.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, ils en ont.

M. LABELLE: Je ne sais, mais je croyais que la Commission des chemins de fer avait rendu une décision sur ce point.

L'hon. M. FULLERTON: Oh! non. Autrefois les médecins en titre avaient des laissez-passer non seulement dans leur propre district mais souvent pour tout le réseau. La Commission des chemins de fer supprima cela et décida qu'à l'avenir ils auraient des laissez-passer dans leur propre district, et je crois qu'on leur

accorde un billet de faveur par année pour aller où ils veulent sur le réseau. C'est ce que je crois me rappeler. Je n'en suis pas absolument sûr, mais je pense qu'il en est ainsi.

M. TUMMON: Ce bureau administratif dont vous parliez tantôt couvre-t-il tout le réseau.

M. FAIRWEATHER: J'ai expliqué que c'était une société des employés de l'ancien Grand-Tronc.

M. TUMMON: Oui.

M. FAIRWEATHER: Et elle groupe les employés des lignes de l'ancien Grand-Tronc, c'est-à-dire des lignes qui constituaient autrefois le Grand-Tronc, mais elle ne comprend pas les lignes de l'Ouest.

M. TUMMON: Ce bureau administratif, dont vous avez parlé, qui nomme le médecin, représente-t-il tous les endroits intéressés ou y a-t-il un bureau à chaque endroit?

M. FAIRWEATHER: Si je comprends bien, ils ont un système qui équivaut aux deux. Ils ont un bureau général qui se réunit de temps à autre et aussi des présidents de section, des présidents de district, qui font leur rapport au bureau. Ces présidents n'ont pas d'autorité. Toute l'autorité appartient au bureau administratif de la Caisse de Prévoyance. Mais pour les fins d'administration, le président régional fait les décisions.

L'hon. M. MANION: Lorsqu'on dit bureau administratif, on veut dire le bureau administratif des employés.

M. FAIRWEATHER: Oui, le bureau qu'ils élisent.

L'hon. M. MANION: Je ne veux pas qu'on le confonde avec le Bureau d'administration du chemin de fer.

M. TUMMON: Avez-vous des chiffres indiquant la contribution que le chemin de fer fournit au bureau annuellement?

M. FAIRWEATHER: Je crois que notre contribution s'élève à \$15,000 par année.

M. TUMMON: Peu importe si le médecin en charge continue sa pratique ordinaire ou non, il détient encore l'emploi, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: En réalité, les employés choisissent le médecin eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT: A présent, monsieur Gray?

M. GRAY: Monsieur le président, au commencement de la journée, j'ai demandé si M. Moreau serait ici. Au début de la journée, on nous a informés qu'il ne serait sûrement pas ici avant une heure avancée de la soirée. Je tiens à dire que le Comité a lieu de regretter, et assurément moi je le regrette, que M. Moreau n'ait pas été présent jusqu'ici. Je me proposais de poser un certain nombre de questions aux régisseurs, s'ils avaient été ici en corps. Il y a de ces questions que je tiendrais à poser, mais je n'ai pas l'intention de les poser, car il n'est pas juste que les deux régisseurs qui sont ici portent la responsabilité des trois. Au début des séances, j'ai demandé si M. Moreau serait présent et, si je me rappelle bien, on m'a informé qu'il n'était pas au pays. Mais plus tard, après son retour, j'avais compté que M. Moreau viendrait siéger comme membre du Conseil des régisseurs. Lorsque la vacance fut décidée, il était difficile de prévoir que nos séances ne dureraient qu'une journée ou qu'il n'y serait pas présent, car j'aurais sûrement demandé au Comité d'assigner M. Moreau. Son absence peut avoir une excuse parfaitement légitime, mais à mon avis, je le répète, il aurait été tout à fait convenable que M. Moreau juge à propos de se trouver ici pendant les séances du présent Comité.

M. TUMMON: Monsieur le président, je ne suis pas satisfait de la question que j'ai soulevée et je vais m'exprimer clairement. Le médecin dont je veux

parler est l'honorable Dr Faulkner, ministre de la santé publique dans la province d'Ontario. Il détient encore ce poste, je crois. Surtout dans un temps de chômage, je ne crois pas qu'il soit juste envers les autres médecins de la ville qu'il continue à détenir cet emploi auprès des employés de chemin de fer.

M. GRAY: Il a un laissez-passer, en tout cas, monsieur Tummon.

M. TUMMON: Il a un laissez-passer, dans tous les cas.

M. MACMILLAN: Il ne peut pratiquer sa profession et détenir cet emploi.

M. TUMMON: Il est à Toronto constamment.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose? C'est là ce que vous vouliez, monsieur Tummon?

M. TUMMON: C'est une affaire que la direction, je crois, devrait faire entrer en ligne de compte.

Sir EUGÈNE Fiset: La direction n'a absolument rien à faire avec cela.

L'hon. M. FULLERTON: Je ne crois pas que nous ayons à y voir.

M. LABELLE: Il est nommé par les autorités locales.

M. TUMMON: Il doit avoir l'approbation du médecin attitré du chemin de fer. En outre, le National-Canadien contribue annuellement à la caisse, et alors je ne vois pas pourquoi ce médecin devrait être maintenu.

Le PRÉSIDENT: Je vais tenir compte de cela.

L'hon. M. FULLERTON: Nous allons y voir.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner pour nous réunir de nouveau sur convocation du président.

Le Comité s'ajourne à 5 heures 27 de l'après-midi, ce jour-là, pour se réunir de nouveau à l'appel du président.

QUESTIONS POSÉES PAR M. F. R. MACMILLAN—LE 4 AVRIL 1935—ET RÉPONSES

QUESTIONS

	NOM: Quebec Oriental Railway Atlantic, Quebec & Western Ry. ENDROIT: Matapédia à Gaspé	Inverness Railway. Jonction d'Inverness à Inverness.	Kent Northern Ry. Kent Jct. à Richibouctou.	Quebec, Montreal & Southern Ry. St-Lambert à Sorel et Fortierville, et embranchement de Noyan.	St. John & Quebec Ry. Centreville à Westfield Beach.
1. Les noms et endroits des six embranchements acquis par la Compagnie de chemin de fer en 1929.					
2. Les renseignements suivants concernant chaque embranchement.					
1. Longueur en milles.....	202.25	60.79	26.49	190.47	157.86
2. Somme versée.....	\$3,500,000.00	\$375,000.00	\$60,000.00	\$5,920,361.51	\$6,000,000.00
3. Somme nécessaire pour mettre le chemin de fer en bon état financier.....	\$757,129.00	\$757,129.00	\$75,317.00	\$791,961.00	\$131,448.00
4. Sommes des dettes consolidées et autres dont chacun est grevé.	Le C.N.R. a acheté au comptant l'actif matériel.	Le C.N.R. a acheté au comptant l'actif matériel.	Le C.N.R. a acheté au comptant l'actif matériel.	Le C.N.R. a acheté au comptant l'actif matériel.	\$6,000,000
5. Si une partie des obligations a été garantie par les gouvernements provinciaux, quelle partie est-ce?					\$3,272,023 Oui
6. Certaines de ces lignes appartenait-elles aux gouvernements provinciaux? Lesquelles?	Non	Non	Non	Non	
7. L'excédent ou le déficit de chacune desdites lignes, chaque année, depuis son acquisition.	1929 95,495 1930 471,546 1931 521,567 1932 430,830 1933 367,584 1934 433,471	1929 43,481 1930 115,773 1931 99,911 1932 73,186 1933 77,507 1934 65,456	1929 9,631 1930 42,714 1931 23,987 1932 26,042 1933 27,404 1934 27,418	1929 23,214 1930 43,209 1931 241,098 1932 191,333 1933 150,789 1934 180,574	1929 141,080 1930 316,466 1931 217,586 1932 126,220 1933 118,398 1934 134,866
	2,320,493	\$475,314	\$157,196	\$830,217	\$1,054,610
8. Les frais d'intérêts de chaque ligne, chaque année, soit sous forme d'intérêts, de dette consolidée ou d'argent employé pour acheter les chemins de fer ou les remettre en bon état financier.	1929 102,083 1930 168,834 1931 194,890 1932 199,379 1933 203,435 1934 206,897	1929 10,304 1930 25,285 1931 29,892 1932 33,412 1933 34,509 1934 35,228	1929 1,000 1930 4,441 1931 6,268 1932 6,575 1933 6,660 1934 6,758	1929 135,676 1930 306,555 1931 327,490 1932 338,232 1933 335,480 1934 335,020	1929 92,738 1930 278,697 1931 279,183 1932 279,253 1933 279,333 1934 279,470
	\$1,085,518	\$168,626	131,702	\$1,778,453	\$1,488,674

9. Chiffre d'ensemble des bénéfices ou des pertes de chaque chemin de fer et pour chaque année, intérêts compris, ainsi que la moins-value et autres charges que de droit	1929	197,578	53,785	10,631	158,890	233,818
	1930	650,380	141,058	47,155	349,764	595,163
	1931	716,457	129,803	30,255	568,588	496,763
	1932	630,209	106,598	32,617	529,565	405,473
	1933	571,019	112,012	34,064	486,269	397,731
	1934	640,368	100,684	34,176	515,594	414,336
		\$3,406,011	\$643,940	\$188,898	\$2,608,670	\$2,543,284

ANNOTATIONS RELATIVES AUX RÉPONSES 7 ET 9:—Aucune donnée sur le chiffre des recettes du réseau en général portées au compte exploitation et provenant des lieux traversés par les lignes en question ou leur étant destinées. Tout ce qui existe sur le réseau visé sont des données purement approximatives étayées sur des tarifs calculés au prorata; or, les recettes du reste du réseau manquant, le document ne fournit pas un tableau exact de la situation

APPENDICE "B"

QUESTIONS POSÉES LE 28 MAI PAR M. MACMILLAN, DÉPUTÉ, ET RÉPONSES

1ère Question: A quelles dates le chemin de fer Canadian-Northern, le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc passèrent-ils aux mains de l'Etat?

Réponse: Le Canadian Northern, le 1er octobre 1917; le Grand-Tronc-Pacifique, le 9 mars 1919; le Grand-Tronc, le 21 mai 1920.

2e Question: Quel était le bilan, déficit ou surplus, de chacun d'eux à la date de leur passage aux mains de l'Etat?

Réponse: Le Canadian Northern, *\$2,086,568.08 de déficit; le Grand-Tronc-Pacifique, \$22,897,595.62 de déficit; le Grand-Tronc, \$1,166,499.57 de surplus.

*Exception faite pour le crédit, au compte des surplus en terrains, de \$37,030,668.39.

3e Question: A quelle date l'administration et l'exploitation des Chemins de fer de l'Etat furent-elles confiées au Canadian Northern?

Réponse: Les Chemins de fer de l'Etat furent confiés, administration et exploitation, au Canadian Northern à la suite de l'ordonnance en Conseil C.P. 2854—20 novembre 1918.

4e Question: Quel fut le bilan, déficit ou surplus, des chemins de fer Nationaux à la date désignée à la question 3?

Réponse: Il fut englobé dans le fonds du revenu consolidé.

5e Question: Quel fut le bilan, déficit ou surplus, des chemins de fer Nationaux au 31 décembre 1922? Si les données sont disponibles, prière d'indiquer les chiffres distincts de chaque réseau désigné à la question 1 et des chemins de fer de l'Etat.

Réponse: Canadian Northern, \$120,346,777.37 de déficit; Grand-Tronc-Pacifique, \$76,636,809.59 de déficit; Grand-Tronc, 25,945,844.99 de déficit; Etat, \$12,022,469.52 de déficit.

6e Question: Quel fut le bilan, déficit ou surplus, des chemins de fer Nationaux au 31 décembre 1934?

Réponse: \$789,040,675.42 de déficit.

7e Question: Quelles furent les avances de l'Etat:

(a) Pour couvrir les déficits de caisse des lignes de l'Est pour les années 1927 à 1934 inclusivement?

(b) Pour couvrir les déficits de caisse du reste du réseau national pour les années 1932 à 1934 inclusivement?

Réponse: Réseau de l'Est, \$45,007,202.68; reste du réseau national, \$148,276,305.68.

8e Question: Les sommes désignées à la question 7 sont-elles comprises dans le montant indiqué en réponse à la question 6? Si non, ne devraient-elles pas l'être, si l'on veut arriver à un chiffre raisonnablement comparable aux données fournies en réponse aux questions 2 et 4?

Réponse: Les sommes désignées à la question 7 ne sont pas comprises dans le montant indiqué en réponse à la question 6. La somme désignée en réponse à la question 6 est conforme aux comptes vérifiés.

9e Question: Le rapport des vérificateurs sur les comptes du réseau national en date du 22 mars 1935, indique, à la page 23, un montant de \$38,358,332 constitué par des intérêts non inscrits aux comptes du National-Canadien.

Tout ou partie de cet argent devrait-il s'ajouter au montant désigné en réponse à la question 6 si l'on veut arriver à une donnée raisonnablement comparable aux chiffres fournis en réponse aux questions 2 et 4?

Réponse: Le montant désigné en réponse à la question 6 correspond aux comptes vérifiés.

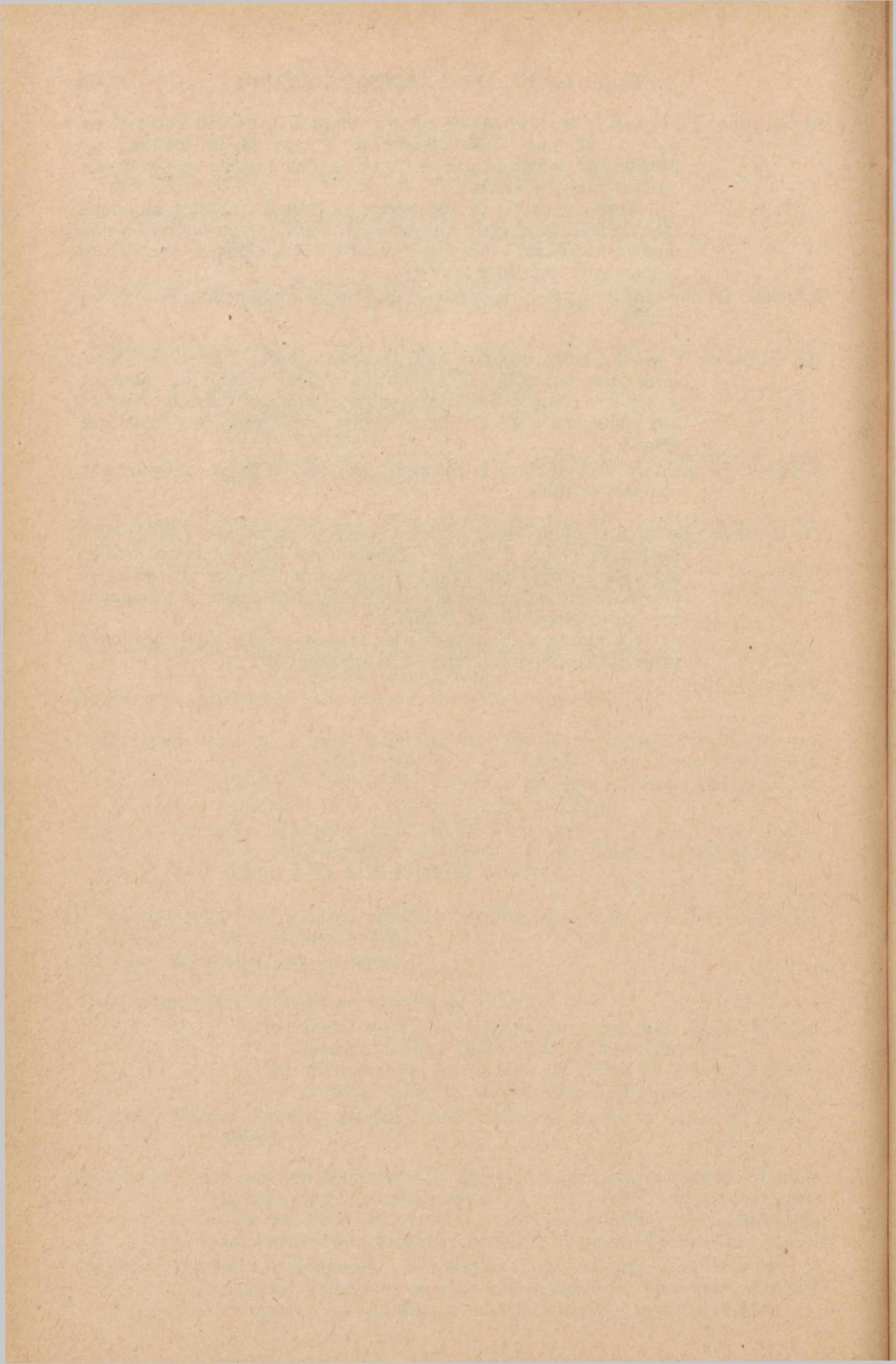
10e Question: Y a-t-il d'autres sommes qu'il faudrait ajouter à la somme figurant dans la réponse à la question 6 pour obtenir un montant justement comparable aux montants indiqués dans la réponse aux questions 2 et 4? Dans l'affirmative, veuillez donner des détails.

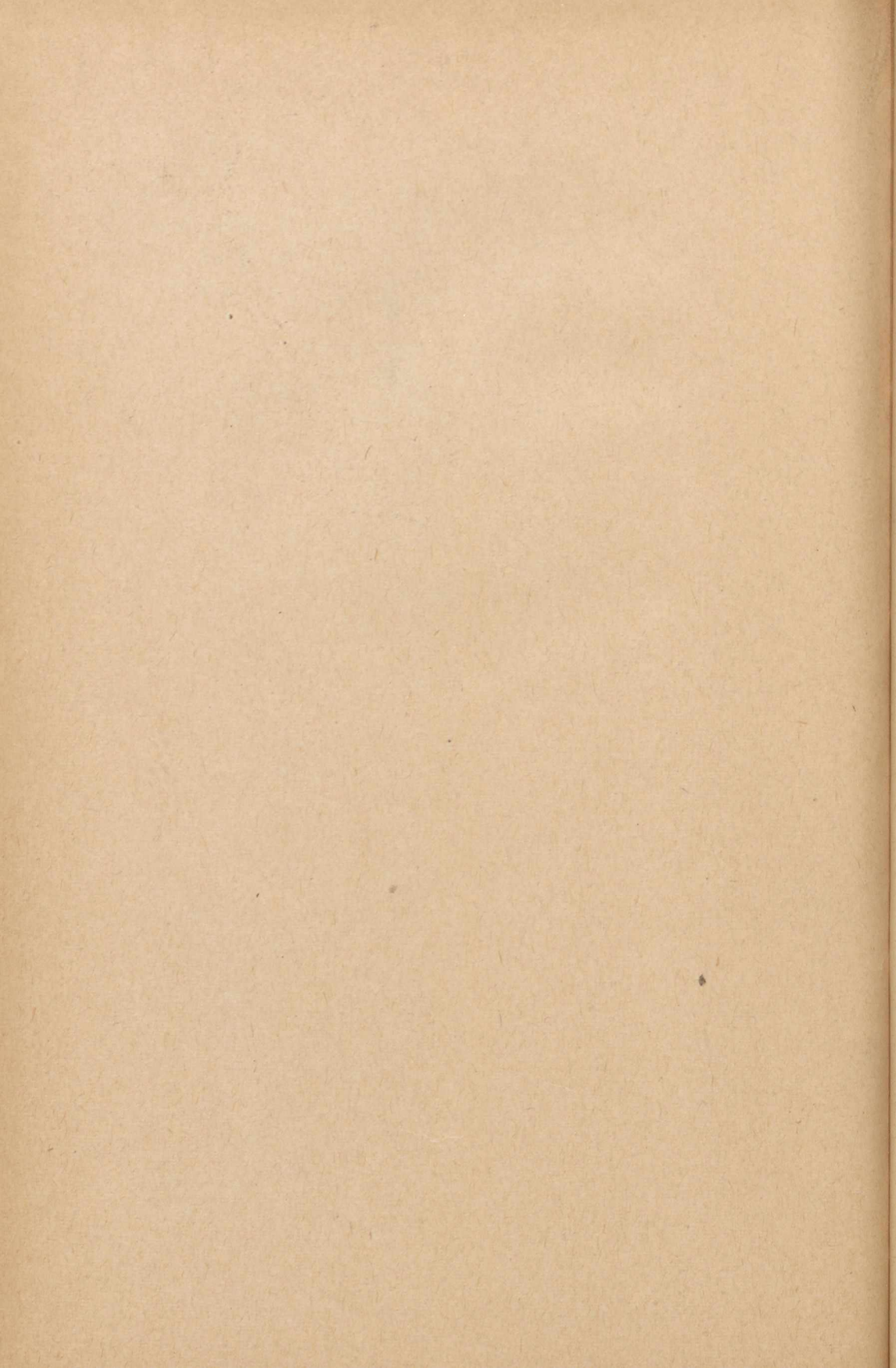
Réponse: Le montant indiqué dans la réponse à la question 6 est conforme aux comptes certifiés.

11e Question: Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année 1934 parle d'une dette à longue échéance contractée envers le public, de prêts octroyés par l'Etat et portant intérêts, et des dépenses effectuées en faveur des chemins de fer Nationaux et atteignant un chiffre global de \$2,782,677,478.

Ce montant comprend-il les avances visées à la question 7 et les autres montants visés à la question 10?

Réponse: Non.





SESSION DE 1935
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'Etat

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 6

SÉANCE DU JEUDI 6 JUIN 1935

QUATRIÈME RAPPORT

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1936

UNIVERSITY OF CHICAGO
PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS DEPARTMENT

1912

RESEARCH REPORT ON THE THEORY OF THE QUANTUM

BY ALBERT EINSTEIN

PHYSICS DEPARTMENT

1912

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS DEPARTMENT

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES,

LE JEUDI, 6 juin 1935.

La séance est ouverte à 11 heures a.m. sous la présidence de M. Geary.

Sont présents: MM. Beaubien, Chaplin, Euler, Fraser, Geary, Gobeil, Hanbury, Heaps, Speakman, Stewart et Tummon.

Le président présente un projet de rapport lequel, après étude, est adopté sur la proposition de M. Hanbury.

Le comité s'ajourne sine die.

Le secrétaire du comité,

A. A. FRASER.



QUATRIÈME RAPPORT

CHAMBRE DES COMMUNES,

LE JEUDI, 6 juin 1935.

Votre Comité, conformément à l'Ordre de renvoi du 4 mars 1935, a étudié les rapports annuels renfermant les comptes des Chemins de fer Nationaux du Canada et de la Marine marchande du gouvernement canadien et, à propos de ces comptes, a interrogé les témoins qui suivent:

- L'honorable G. P. Fullerton, K.C., président, Conseil de régie, Chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. J.-E. Labelle, K.C., régisseur, Chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. S. J. Hungerford, président, Chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. S. W. Fairweather, directeur, Bureau d'économie politique, Chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. B. J. Roberts, contrôleur, Division des garanties du gouvernement, Ministère des Finances;
- M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux, Chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. O. A. Matthews, George A. Touche & Company, comptables et vérificateurs.

Votre Comité a étudié le Bill N° 24, Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, autorisant la prestation de fonds pour couvrir les dépenses effectuées et les dettes contractées pendant l'année civile 1935, et dans son deuxième rapport, présenté le 9 avril 1935, il a rapporté ledit Bill sans modifications. Le ministre des Chemins de fer et Canaux s'est expliqué longuement à la Chambre des communes au sujet de ce bill.

Votre Comité a étudié les item Nos 293, 294, 295, 296 et 297 (vapeurs du National-Canadien et Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes) du Budget des dépenses de l'année financière 1935-1936. Il les a approuvés et recommandés à la Chambre dans son troisième rapport en date du 10 avril 1935.

Dans le budget des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1935 et les prévisions budgétaires de la Canadian National Steamships, les revenus d'exploitation pour l'année atteignent un total de \$180,000,000.00, alors que les frais d'exploitations se chiffrent à \$163,200,000.00. Outre les frais d'exploitation, il y a d'autres item divers imputés sur les revenus d'exploitation, y compris l'intérêt sur la dette fondée due au public qui s'élève à \$62,600,000.00, qui accusent un déficit approximatif de \$45,000,000.00 sur les opérations de l'année. Toutefois, de ce montant, ne sont pas requises en espèces les sommes de \$1,020,000.00 constituant la réserve de dépréciation, et \$780,000.00 qui est l'amortissement de l'escompte sur la dette fondée, soit en tout \$1,800,000.00; de sorte que les exigences nettes approximatives en espèces ou compte déficitaire pour l'année s'élèvent à \$44,000,000.

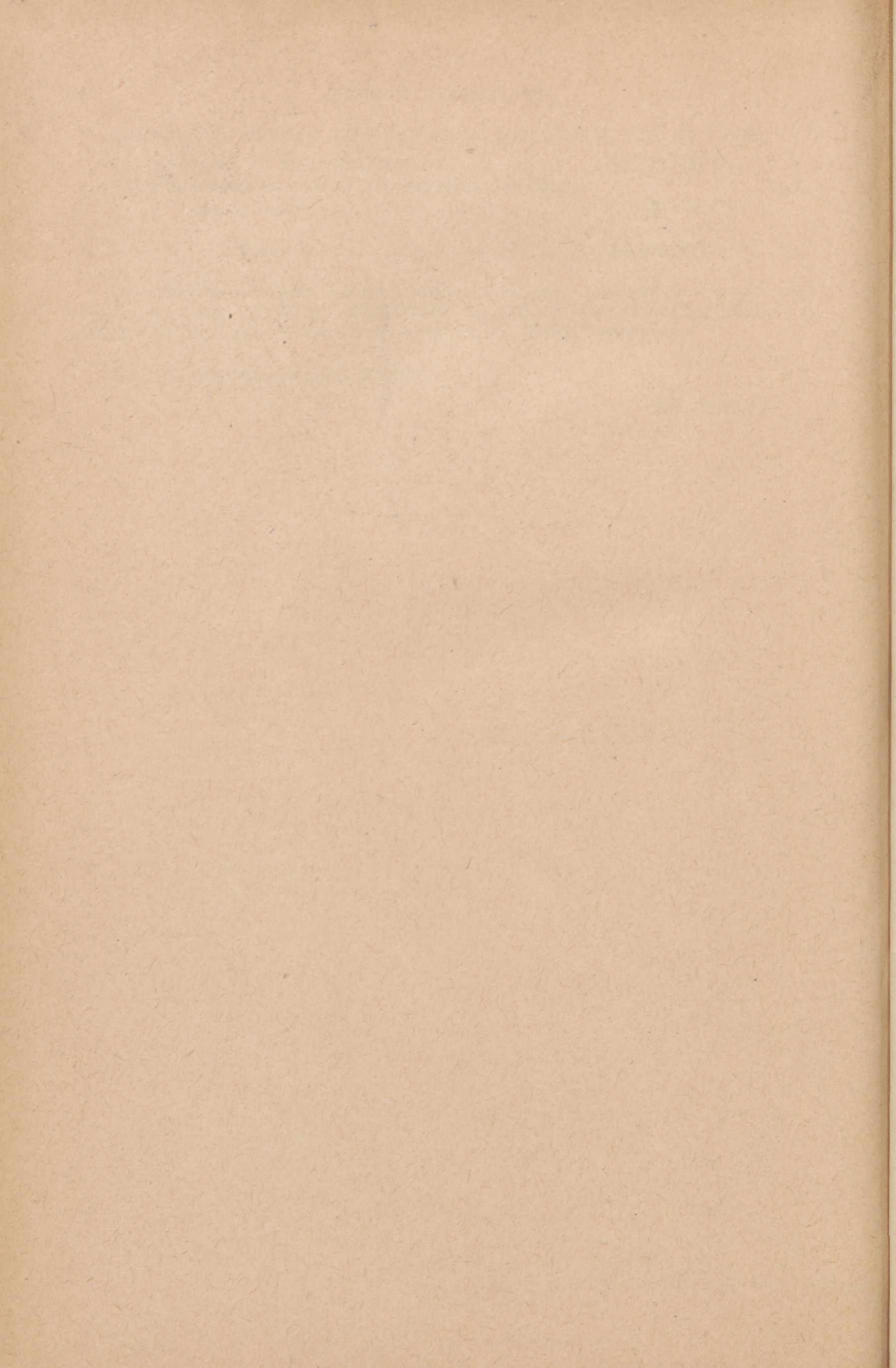
An estime les dépenses totales de capital pour l'année, ainsi qu'il suit:

Additions et améliorations.....	\$5,279,600 00
Placements et valeurs représentant des dépenses de capital.....	220,400 00
	<hr/>
Total.....	\$5,500,000 00

Ces chiffres n'exigent aucun commentaire, sauf que sur le chapitre des hôtels, une somme d'environ \$600,000.00 est prévue pour l'hôtel Saskatoon, et \$300,000.00 pour parachever la construction de l'hôtel Vancouver.

Le tout respectueusement soumis.

Le président.



Rollé par
Harpoll's Press Co-operative
Garde:

