

Le comité sénatorial permanent des Transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le mardi 23 avril 1974.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-5, autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada se réunit aujourd'hui à 10 heures afin de poursuivre l'étude du projet de loi.

Le sénateur Maurice Bourget (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, je crois que nous avons le quorum et à moins que le sénateur Flynn ne s'y oppose, je ne suis pas tenu de dénombrer tous les sénateurs.

Honorables sénateurs, comme vous le savez, nous poursuivons l'étude du bill C-5. Nous accueillons aujourd'hui tous les témoins qui ont comparu lors de la dernière réunion, notamment M. Cooper, M. Corner, M. Taylor d'Air Canada et M. Sheehan, je crois.

En outre, ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir le président des Chemins de fer Nationaux du Canada, M. MacMillan, et j'aimerais lui souhaiter la plus cordiale bienvenue.

Des voix: Bravo.

Le vice-président: Monsieur MacMillan, avez-vous des observations à faire avant que les sénateurs vous posent des questions?

M. M. J. MacMillan, président, Chemins de Fer Nationaux du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, je ne ferai pas une déclaration préliminaire de la façon habituelle, principalement à cause du fait qu'à la lecture du compte rendu de votre réunion de la semaine dernière, j'ai constaté qu'une telle déclaration avait été faite.

Si vous me le permettez, et j'admets que je fais appel à votre bienveillance, j'aimerais faire une brève déclaration personnelle.

Comme certains d'entre vous en sont peut-être au courant, je suis sur le point de prendre ma retraite; de fait je la prendrai dans environ une semaine, et lorsque je me rappelle mes comparutions à Ottawa, je me rends compte qu'elles ont débuté au sein des comités parlementaires du Sénat. Pendant de très nombreuses années, et cela remonte à environ 35 ans, j'ai assisté souvent aux réunions des comités du Sénat et j'ai guidé les discussions sur des projets de loi de cette nature au sein du comité sénatorial pendant environ 15 ans. Pour des motifs personnels et par

nostalgie, j'ai pensé revenir ici la dernière semaine avant ma retraite et me voici.

Il est toujours difficile de savoir ce qu'il faut dire en guise de déclaration préliminaire. Je sais que vous vous intéressez à deux ou trois questions. Traditionnellement, le Sénat s'est toujours intéressé aux aspects très généraux du fonctionnement de nos sociétés.

Faute de mieux, j'ai pensé que je pourrais peut-être dire quelques mots au sujet de la situation en 1973. Je devrais débiter en disant que d'après la méthode traditionnelle habituelle, nous étudierions l'année 1973, car le présent projet de loi date réellement d'un an. Nous avions l'habitude d'essayer d'examiner les rapports annuels avant les vacances de Pâques, et il s'agissait de rapports annuels de l'année précédente et non de deux années auparavant. En conséquence, la législation venait beaucoup mieux à propos, car nous examinions devant la Chambre des communes et le Sénat des années courantes lorsqu'elles étaient en cours.

De toute façon, l'année dernière, le Canadien National a accompli des progrès malgré les graves difficultés qu'il a rencontrées. Le volume du trafic a été très élevé et nous avons assuré le mouvement d'un très grand nombre de voyageurs et de marchandises. Nous nous tirions extrêmement bien d'affaires avant d'être aux prises avec le conflit de travail qui est survenu en juillet et qui s'est poursuivi jusqu'en septembre. Une fois résolu, nous devions faire face non seulement au problème d'assurer le transport normal d'énormes quantités de marchandises mais également à celui d'essayer de rattraper le retard en ce qui concerne les marchandises accumulées au cours de la grève. Nous étions donc dans une situation très désavantageuse pendant le reste de l'année à cause de ces deux facteurs.

Comme si tout n'allait pas suffisamment mal, la situation a été envenimée par des grèves dans les usines de deux constructeurs de wagons de chemin de fer chez qui nous avions placé des commandes. Nous avions prévu la livraison de cet équipement, mais nous ne l'avons pas reçu. Ce concours de circonstances a été très désavantageux.

Les télécommunications et nos activités non ferroviaires n'ont cessé de progresser au cours de l'année, et l'ensemble des perspectives à ce moment-là étaient encore assez bonnes.

S'il ne s'était pas produit d'agitation ouvrière ni la grève qui a suivi, je crois que nous aurions réalisé des bénéfices à la fin de 1973. Ils n'auraient pas été considérables, mais ils se seraient probablement élevés à 10 millions de dollars; toutefois, à la suite de la perte du trafic que nous avions prévu, nous avons perdu des revenus bruts de 60 millions de dollars et nos dépenses connexes ont diminué d'environ 30 millions de dollars au cours de cette période, et la grève a entraîné ainsi des pertes nettes s'élevant à 30