

train de voyageurs, doit présenter un état des dépenses et recettes de la compagnie attribuables au transport des voyageurs par le service en question, pour une période de cinq ans. Cela a été fait par la compagnie lorsque cette dernière a déposé une demande de subvention du service en question et, par l'Ordonnance n° 15534 du 23 décembre 1972, le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports a fait savoir que, d'après ses calculs, ledit service de train de voyageurs avait subi des pertes réelles de \$2,694,978, \$2,766,194 et \$2,747,303 respectivement pour les années 1968, 1969 et 1970.

2. Les Chemins de fer nationaux n'analysent pas leur trafic de fret pour une ligne donnée ou une étendue géographique donnée, car cela n'aurait aucune utilité pour la direction. Des statistiques sont parfois établies dans le cas de lignes secondaires à faible trafic qu'on considère non rentables et on compare les recettes du système ferroviaire attribuables au trafic partant de stations sur cette ligne ou y aboutissant aux frais évitables du système ferroviaire attribuables au trafic en question, conformément à l'article 253(3) de la Loi sur les chemins de fer. Compte tenu du type et de la densité du trafic entre les deux points en question, une analyse détaillée de ce genre ne semble pas justifiée en ce moment et l'extraction des données imposerait une importante dépense de temps et d'argent.

CN—LE COMPTE PROFITS ET PERTES 1962-1972

Question n° 946—M. Gauthier (Roberval):

1. Quels ont été les profits ou pertes réels des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'exploitation des trains-services voyageur, entre Montréal—Chambord—Chicoutimi et Chambord—Dolbeau en passant par Chibougamau, et Québec—Chicoutimi, pour chaque année de 1962 à 1972?

2. Quels sont les profits ou pertes réels des Chemins de fer nationaux au Canada pour l'exploitation des trains de transport de «fret» entre Montréal—Chambord—Chicoutimi et Chambord—Dolbeau—Chibougamau pour chaque année de 1962 à 1972?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Voici la réponse de la direction des chemins de fer Nationaux du Canada: 1. En vertu des articles 260 et 261 de la loi sur les chemins de fer, la compagnie, en même temps qu'elle dépose une demande de suppression d'un service de train de voyageurs, doit présenter un état des dépenses et recettes de la compagnie attribuables au transport des voyageurs par le service en question, pour une période de cinq ans. Cela a été fait par la compagnie lorsque cette dernière a déposé une demande de subvention du service en question et, par l'Ordonnance n° 15534 du 23 décembre 1972, le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports a fait savoir que, d'après ces calculs, ledit service de train de voyageurs avait subi des pertes réelles de \$1,526,000, \$1,603,932 et \$1,488,342 respectivement pour les années 1968, 1969 et 1970.

2. Les chemins de fer Nationaux n'analysent pas leur trafic de fret pour une ligne donnée ou une étendue géographique donnée car cela n'aurait aucune utilité pour la direction. Des statistiques sont parfois établies dans le cas de lignes secondaires à faible trafic qu'on considère non rentables et on compare les recettes du système ferroviaire attribuables au trafic partant de stations sur cette ligne ou y aboutissant aux frais évitables du système ferroviaire attribuables au trafic en question, conformément à l'article 253(3) de la Loi sur les chemins de fer. Compte tenu du type et de la densité du trafic entre les deux points en question, une analyse détaillée de ce genre ne semble pas

justifiée en ce moment et l'extraction des données imposerait une importante dépense de temps et d'argent.

Questions au Feuilleton

AIR CANADA—L'ASSURANCE DES VOYAGEURS

Question n° 1061—M. Reynolds:

1. Air Canada agit-elle comme agent d'une compagnie d'assurance et touche-t-elle des commissions sans détenir un permis à cette fin et, dans l'affirmative, en vertu de quelle autorisation?

2. D'autres compagnies aériennes sont-elles ou seront-elles autorisées à agir ainsi et, dans l'affirmative, cela est-il considéré comme un empiètement sur le secteur de l'assurance?

3. Les compagnies d'assurance peuvent-elles à leur tour, agir comme compagnies aériennes?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Voici la réponse de l'administration d'Air Canada et de la Commission canadienne des transports: 1. Air Canada vend de l'assurance voyage dans ses bureaux du centre-ville dans toutes les provinces du Canada sauf, l'Île-du-Prince-Édouard. Elle est autorisée à agir ainsi dans chaque cas par les administrations provinciales intéressées.

2. D'autres compagnies aériennes jouent également le rôle d'agents. L'administration d'Air Canada ne considère pas cette pratique comme un empiètement sur le secteur de l'assurance.

3. Une compagnie d'assurance ne pourrait exploiter un service aérien commercial que si elle était légalement constituée en société à l'échelon fédéral possède ce pouvoir légal et nous ne croyons pas qu'une compagnie constituée en société à l'échelon provincial le détienne. En outre, aucune compagnie d'assurance n'est autorisée par la Commission canadienne des transports à exploiter un service aérien commercial.

MINISTÈRE DES POSTES—LES SALAIRES ET TRAITEMENTS

Question n° 1413—M. Knight:

1. Combien d'employés travaillaient à plein temps au ministère des Postes, au 31 janvier 1970?

2. Combien parmi eux gagnaient plus de \$15,000 par an, réparti par tranches de \$1,000 de traitement?

3. Combien d'employés travaillaient à plein temps au ministère des Postes, au 31 janvier 1973?

4. Combien parmi eux gagnaient plus de \$18,000 par an, réparti par tranches de \$1,000 de traitement?

L'hon. André Ouellet (ministre des Postes): 1. Au 31 janvier 1970, le ministère des Postes comptait 41,008 employés à plein temps.

2. Cent neuf employés gagnaient plus de \$15,000 par an. En voici la répartition par tranche de \$1,000:

25	gagnaient entre 15,000 et 15,999
18	gagnaient entre 16,000 et 16,999
10	gagnaient entre 17,000 et 17,999
16	gagnaient entre 18,000 et 18,999
10	gagnaient entre 19,000 et 19,999
5	gagnaient entre 20,000 et 20,999
8	gagnaient entre 21,000 et 21,999
4	gagnaient entre 22,000 et 22,999
4	gagnaient entre 23,000 et 23,999
3	gagnaient entre 24,000 et 24,999
1	gagnait entre 25,000 et 25,999