

M. MacMillan: Il y a plusieurs années—je ne connais pas la date exacte, mais cela n'a pas réellement d'importance—nous nous sommes rendus compte qu'il fallait modifier le service ferroviaire rural. Vous vous rappellerez qu'à l'origine, nous avions des trains de voyageurs sur presque toutes les voies ferrées du Canada, comme le Canadien Pacifique d'ailleurs; puis, il y a eu les trains mixtes, les trains omnibus de marchandises et ces autres moyens de transporter à la fois personnes et des marchandises. Si la charge ne suffisait pas à remplir un wagon, elle était divisée en: marchandises de messagerie et marchandise LCL; les marchandises de messagerie étaient chargées dans un wagon faisant partie d'un train de voyageurs et les marchandises LCL étaient parfois entassées dans une moitié de ce wagon ou transportées dans un wagon ouvert d'un train omnibus de marchandises.

Mais ce service est bientôt devenu insuffisant et nous avons alors jugé préférable de transporter les marchandises par camions.

Un problème juridictionnel s'est immédiatement posé; est-ce que ces véhicules devaient rouler sur la route nationale, sous le nom même du chemin de fer, la société mère ou sous un autre nom qui les assujettirait automatiquement à la juridiction provinciale.

On a choisi comme nom la Canadian National Transportation Limited, organisme fédéral constitué en société par des lettres patentes qui avaient été rédigées bien des années auparavant, mais dont on ne s'était jamais servi. Nous avons donc mis cette société sur pied et nous avons présenté des demandes aux commissions provinciales de contrôle de la circulation routière, car j'ai alors décidé que nous ne susciterions pas de politique constitutionnelle et que nous nous en remettrions automatiquement et entièrement à l'autorité des commissions provinciales du contrôle de la circulation. Ainsi fut fait; puis, nous avons obtenu des diverses commissions provinciales du Canada les droits nécessaires à l'exploitation de ces véhicules.

Le travail justifiait parfois l'établissement de groupes indépendants de camionneurs que le CNTL employait directement. Dans d'autres cas, ils ne l'étaient pas. Nous engageons aussi, nous le faisons toujours, un certain nombre d'employés des Messageries à qui, des accords sur l'ancienneté conféraient le droit de conduire certains de ces véhicules. Dans certains cas, et les Maritimes en constituent un bon exemple, la CNTL a acheté les camions et a demandé le droit d'exploiter ces véhicules qui servent essentiellement aux marchandises de messagerie. Ces marchandises, qui auraient autrefois été transportées par chemin de fer, le sont aujourd'hui par camion. Il s'agit en grande partie de déplacements d'un point à un autre et la direction se fonde sur la distance du trajet pour déterminer ce qu'elle doit verser aux Messageries. Si la CNTL se montre concurrentielle avec les autres messageries dans les prix qu'elle exige, le travail lui sera confié.

Pour ce qui est de la comptabilité, les connaissements et les factures pro forma viennent des messageries du CN; dans les Maritimes, les conducteurs sont des employés des messageries du CN et leurs salaires sont imputés à la CNTL; le service des messageries paye la CNTL pour chaque déplacement entre ces divers points.

C'est ce rapport qui régit la majeure partie des déplacements.

J'ai lu le Hansard et noté l'intérêt que vous portez à ce sujet; je me suis informé du chargement habituel d'un transporteur et on m'a répondu qu'en terme de dollars, il

s'agissait d'environ 1 pour cent des gains bruts de la CNTL dans les Maritimes. Si je comprends bien, il s'agit de charges de camions transportées par la CNTL qui fournit ses propres connaissements et factures pro forma; conformément aux taux publics qui s'y appliquent.

Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'aimerais poser une question supplémentaire. Quand vous dites que la CNTL est un exploitant, est-ce que cela veut dire qu'elle a ses propres vendeurs ou qu'elle compte sur ceux des messageries du Canadien national? La CNTL cherche-t-elle à obtenir ses propres contrats.

M. MacMillan: En principe, non; car autrement, le volume serait plus qu'un pour cent.

Le sénateur Riley: Bon.

M. MacMillan: Ils ont peut-être quelques vendeurs, mais je doute qu'ils soient nombreux. Il y a, dans les provinces de l'Atlantique, des fonctionnaires qui travaillent à la fois pour le service des messageries et la CNTL.

Le sénateur Riley: Si je comprends bien, la CNTL a, dans les Maritimes, une filiale qui s'appelle Eastern Transport. Est-elle exploitée par les messageries du CN?

M. MacMillan: Nullement. La CNTL, dont le siège social est à Toronto, est la société mère et elle exploite ce que nous appelons des sociétés indépendantes de transport. C'est de Truro qu'Eastern est gérée et celle-ci fait rapport au directeur général de la CNTL, à Toronto.

Le sénateur Riley: Vous avez dit tout à l'heure, que cette organisation vise à desservir les régions rurales où les lignes de chemins de fer ont été abandonnées.

M. MacMillan: A l'origine, oui.

Le sénateur Riley: Et l'idée a évolué, je crois.

M. MacMillan: C'est exact.

Le sénateur Riley: Vous avez des camions qui font la navette, mettons, entre Saint-Jean et Halifax. Vous dites qu'il s'agit d'un service de nuit. Il s'agit surtout de chargements expédiés par camion au Nouveau-Brunswick, disons de Saint-Jean et Moncton directement à Halifax, sans aucun arrêt?

M. MacMillan: C'est exact, monsieur. Il en est ainsi.

Le sénateur Riley: En fait, les messageries du CN se trouvent à concurrencer d'autres transporteurs dotés de permis en se servant de la CNTL. Et si j'ai bonne mémoire, on m'a répondu que la CNTL envoie à la fin de l'année un compte au service des messageries du Canadien National; le compte ne couvre que les frais d'exploitation et de l'amortissement de l'équipement; mais en étudiant le bilan, je me rappelle m'être demandé pourquoi la CNTL aurait un actif important, en plus de son matériel de roulement?

M. MacMillan: Eh bien je crois qu'on fait erreur en vous disant que le compte ne couvre que les frais d'exploitation, car je sais...

Le sénateur Riley: C'est ce que je veux savoir.

M. W. R. Corner, vice-président, comptabilité, Canadien National: Je puis peut-être vous donner des éclaircissements à ce sujet. Quand la CNTL transporte des colis