

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1956 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE

1956

COMITÉ SESSIONNEL
DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCES DU

VENDREDI 16 MARS ET DU

LUNDI 19 MARS 1956

Rapport d'Air-Canada (1955) et Budget (1956).

Rapport des vérificateurs au Parlement.

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, Président, Air-Canada.

M. F. P. Turville, de George A. Touche et Cie, comptables agréés.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956.

1956

COMITÉ SESSIONNEL

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. H. P. CAVERS

Vice-président: M. A. DUMAS

Messieurs

Bell	Hahn	Langlois (<i>Gaspé</i>)
Byrne	Hamilton (<i>Notre-Dame-de-Grâce</i>)	Lavigne
Carter	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Légaré
Carrick	Hanna	McCulloch (<i>Pictou</i>)
Cavers	Harrison	Mitchell (<i>Sudbury</i>)
Churchill	Healy	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Follwell	Johnston (<i>Bow-River</i>)	Power (<i>Québec-Sud</i>)
Fulton	Knight	St-Laurent (<i>Témiscouata</i>)
Gillis		Weaver

Secrétaire du Comité,
Antoine Chassé.

SEANCES DU

LE VENDREDI 16 MARS ET DU

LUNDI 19 MARS 1956

Rapport d'Air-Canada (1955) et Budget (1956)

Rapport des vérificateurs au Parlement

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, Président, Air-Canada.

M. F. P. Turville, de George A. Touche et Cie, comptables agréés.

ORDRES DE RENVOI

Chambre des Communes

MARDI 6 mars 1956.

Il est résolu,—Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, au *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre; que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement de la Chambre concernant la restriction sur le nombre de membres, ledit comité se compose des Messieurs Bell, Byrne, Carter, Carrick, Cavers, Churchill, Dumas, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hanna, Harrison, Healy, James, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, Macdonnell, McCulloch (*Pictou*), Murphy (*Westmorland*), St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver.

MERCREDI 7 mars 1956.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Mitchell (*Sudbury*), soit substitué à celui de M. James; et

Que le nom de M. Hamilton (*York-Ouest*) soit substitué à celui de M. Macdonnell sur la liste des membres dudit Comité.

LUNDI 12 mars 1956.

Il est ordonné,—Que le rapport annuel d'Air-Canada pour 1955 et le rapport annuel des vérificateurs présenté au Parlement relativement à Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955, déposés ce jour même, ainsi que le budget d'établissement d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955, déposé le mercredi 7 mars 1956, soient déferés audit Comité.

Il est ordonné,—Que les rapports annuels pour l'année 1955 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que le rapport des vérificateurs présenté au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et les budgets pour l'année 1956 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, déposés ce jour, soient renvoyés au comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, de même que les articles suivants du budget des dépenses de 1956-1957:

Crédit n° 454—Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1956.

Crédit n° 460—Service de transbordement North-Sydney/Port-aux-Basques et des ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1956.

Crédit n° 466—Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Crédit n° 467—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*—Déficit d'exploitation durant 1956.

Que la résolution adoptée par la Chambre, le 26 janvier 1956, et renvoyant certains crédits au comité des subsides soit annulée dans la mesure où ladite résolution a trait aux crédits numéros 454, 460, 466 et 467.

JEUDI 15 mars 1956.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Power (*Québec-Sud*) soit substitué à celui de M. Dumas sur la liste des membres dudit Comité.

VENDREDI 16 mars 1956.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit fixé à 10 membres.

Il est ordonné,—Que ledit Comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,

Léon-J. Raymond.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 16 mars 1956.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Que son quorum soit fixé à 10 membres.
2. Qu'il ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer au jour le jour 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

Respectueusement soumis,

Le président,

H. P. CAVERS.

(Note: Ledit rapport a été adopté par la Chambre le même jour.)

PROCÈS-VERBAUX

Chambre des Communes, Salle 277,

VENREDI 16 mars 1956.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: MM. Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce), Hamilton (York-Ouest), Hanna, Knight, Légaré, McCulloch (Pictou), Murphy (Westmorland), Power (Québec-Sud) et Weaver.

Le secrétaire du Comité invite le Comité à se choisir un président.

M. McCulloch (Pictou) propose que M. Cavers soit élu président.

M. Fulton propose qu'il n'y ait pas d'autre candidature, sur quoi le secrétaire déclare que M. Cavers est élu président.

M. Cavers prend place au fauteuil et remercie les membres de l'avoir élu.

Sur la motion de M. Byrne,

Il est résolu,—Que le Comité sollicite la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Sur la motion de M. Weaver,

Il est résolu,—Que le quorum du Comité soit fixé à dix membres.

Sur la motion de Power (Québec-Sud),

Il est résolu,—Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages.

Sur la motion de M. Fulton,

Il est résolu,—Que le Comité adresse immédiatement à la Chambre un rapport comprenant les recommandations formulées au cours de la présente séance.

Le président fait savoir aux membres du Comité qu'il a été avisé du fait que le président et d'autres fonctionnaires d'Air-Canada assisteraient à la séance du Comité lundi prochain.

Après un peu de discussion il est entendu que les différents rapports que le Comité doit étudier soient considérés comme lus et que l'on poserait des questions sur les différents points contenus dans ces rapports.

À 10h.15, sur proposition de M. Weaver, le Comité s'ajourne à 10 heures du matin, le lundi 19 mars 1956.

Salle 277,

LUNDI le 19 mars 1956.

Le Comité se réunit à 10 heures du matin sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Byrne, Cavers, Churchill, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce), Hamilton (York-Ouest), Hanna, Harrison, Knight, Langlois (Gaspé), Légaré, Lavigne, Murphy (Westmorland) et Weaver.

Aussi présents: Le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce et de la Production de défense; M. John Dickey, assistant parlementaire; et les fonctionnaires suivants d'Air-Canada: M. G. R. McGregor, président; M. W. S. Harvey, contrôleur; M. S. W. Sadler, vérificateur des comptes généraux; M. R. C. MacInnis, directeur des relations publiques, et M. C. P. Edwards, membres du conseil d'administration; ainsi que MM. F. P. Turville, J. D. Morison, et D. T. G. Padley, experts comptables de la société de comptabilité *George A. Touche and Company*.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. McGregor est appelé.

À midi le Comité suspend ses travaux.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend la séance à 3h.30 de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Follwell, Fulton, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Harrison, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, Murphy (*Westmorland*), St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver.

Aussi présents: Les mêmes que dans la matinée.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

Le témoin, M. McGregor, répond aux questions qu'on lui a posées dans la matinée et dépose les documents suivants:

"Tableau comparatif des coefficients de chargement des services aériens de trafic-voyageurs de l'Amérique du Nord pour l'année 1955; Tableau comparatif du pourcentage des absences non motivées en comparaison du total des places retenues pour les années 1954 et 1955; et Pourcentage des places réservées et non livrées aux voyageurs par suite de ventes trop considérables de billets, pour Air-Canada et selon la Conférence sur le trafic aérien, en 1955."

Sur la motion de M. Carrick,

Il est résolu,—Que ces tableaux constituent l'appendice "A" des Procès-verbaux et témoignages des séances de la journée.

À 6h. de l'après-midi, le Comité suspend la séance.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 8h.15 du soir sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Follwell, Fulton, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Harrison, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver.

Aussi présents: L'honorable George C. Marler, ministre des Transports, et les mêmes que dans la matinée.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

Le témoin, M. McGregor, répond aux questions qui lui ont été posées au cours de l'après-midi.

Il dépose un certain nombre de documents qui figurent en appendice à la suite des Procès-verbaux et témoignages de ce jour: Service du Mexique, 1955 (Appendice "B"); Tableau comparatif des tarifs du trafic-voyageurs pour l'Ouest du Canada (Appendice "C"); Recommandations d'Air-Canada au ministère des Transports pour l'année financière 1956-1957 (Appendice "D"); Tableau des embarquements au Canada en 1955 (Appendice "E").

M. Hamilton (*York-Ouest*), appuyé par M. Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), propose:

"Que le Comité assigne comme témoins et interroge certaines personnes qui représentent d'autres compagnies de transport aérien afin de compléter l'étude du rapport d'Air-Canada en ce qui concerne le volume actuel du trafic aérien et son développement éventuel et en raison de la lumière que la discussion peut jeter sur le rôle de la concurrence dans ce développement."

Le président déclare que la motion est irrégulière parce qu'elle attribue au Comité des pouvoirs qui ne sont pas de sa compétence en vertu de son mandat. Sur quoi M. Hamilton (*York-Ouest*), appuyé par M. Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), en appelle de la décision du président.

La décision du président est maintenue par le vote suivant: POUR: MM. Byrne, Carrick, Follwell, Hanna, Harrison, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver. (13). CONTRE: MM. Bell, Churchill, Fulton, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*) et Hamilton (*York-Ouest*). (6).

M. Hamilton (*York-Ouest*), appuyé par M. Fulton, propose:

"Que le Comité assigne comme témoins et interroge des représentants de l'industrie canadienne de l'aviation afin de compléter l'étude de cette partie du rapport d'Air-Canada qui a trait aux types d'avion disponibles pour le transport aérien à l'avenir."

Après discussion, la motion est mise aux voix et défaite par le vote suivant: POUR: MM. Bell, Churchill, Fulton, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*) et Hamilton (*York-Ouest*). (5). CONTRE: MM. Byrne, Carrick, Follwell, Hahn, Hanna, Harrison, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*) et Weaver. (14).

Le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955 est adopté.

Le Comité étudie ensuite le budget d'exploitation et le budget d'établissement d'Air-Canada pour l'année 1956, qui sont aussi adoptés.

Le Comité étudie le rapport des vérificateurs présenté au Parlement.

M. Turville est appelé.

Le rapport des vérificateurs est ensuite adopté.

Au nom du Comité le président remercie les fonctionnaires d'Air-Canada et les membres de la société de comptabilité *George A. Touche & Co.* pour leur précieuse collaboration.

À 10h.25 du soir, le Comité s'ajourne à 10 heures du matin, le mardi 20 mars 1956.

Le secrétaire du Comité,

Antoine Chassé.

TÉMOIGNAGES

Le 19 mars 1956

10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Je déclare la séance ouverte.

Avant que le Comité commence ses travaux, je désire remercier M. McGregor et ses collaborateurs de l'invitation qu'il a fait au Comité de visiter l'entreprise de la voie maritime du Saint-Laurent et des grands Lacs à partir d'un point en aval d'Iroquois jusqu'à Montréal, pour de là revenir à Ottawa. Nous avions espéré qu'il aurait été possible de faire les arrangements voulus pour que cette visite se fit avant la fin des séances du Comité, mais il a été impossible de nous procurer un avion à cette fin. J'espère, toutefois, que, grâce à la collaboration des membres du Comité et des dirigeants d'Air-Canada, nous pourrons faire cette tournée plus tard au cours de l'année et examiner du haut des airs l'entreprise de la voie maritime du Saint-Laurent.

Nous sommes heureux d'avoir avec nous aujourd'hui le très honorable C. D. Howe, qui est le ministre responsable de l'exploitation d'Air-Canada et qui est chargé d'en faire rapport à la Chambre des communes.

Nous sommes heureux aussi d'avoir avec nous M. G. R. McGregor, président d'Air-Canada, ainsi que ses collaborateurs: M. W. S. Harvey, contrôleur; M. E. MacInnis, directeur des relations publiques; M. Turville et quelques autres hauts fonctionnaires d'Air-Canada.

Étant donné les circonstances, il a été décidé vendredi dernier, au cours de notre séance d'organisation, de dispenser le président de donner lecture du rapport d'Air-Canada. En conséquence, je demande au Comité s'il consent à ce que le rapport soit inclus au procès-verbal sans qu'il en soit donné lecture.

Nous commencerons l'étude du rapport à la page 3 et nous prendrons en considération toutes les questions qui pourront être posées.

M. KNIGHT: Monsieur le président, je n'ai pas lu le rapport et j'ai songé sérieusement qu'il pourrait être opportun d'en faire la lecture en comité. Malgré l'entente qui a eu lieu, je suis en faveur de la lecture du rapport en comité; mais, puisqu'il y a eu entente je n'insisterai pas. Toutefois, quand viendra le temps d'étudier le rapport des Chemins de fer nationaux du Canada, qui est un rapport plus compliqué que celui-ci, nous pourrons peut-être nous demander alors s'il ne sera pas préférable de lire le rapport en comité avant d'en faire l'étude.

Le PRÉSIDENT: Le Comité prendra la chose en considération. Quant à moi, je dois me plier aux désirs du Comité sur ce point.

Le Comité consent-il à l'inclusion du rapport dans le procès-verbal sans que lecture en soit faite en comité?

Adopté.

AU TRÈS HONORABLE MINISTRE
DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE, OTTAWA.

MONTRÉAL, LE 29 FÉVRIER 1956

Monsieur le Ministre,

Le conseil d'administration d'Air-Canada a l'honneur de vous soumettre son rapport annuel pour l'année 1955.

Les premiers objectifs de la Compagnie demeurent toujours d'assurer un service de transport aérien de premier ordre et de maintenir une saine situation financière.

Dans l'ensemble, l'année a été excellente. Le volume du trafic et les recettes d'exploitation ont atteint de nouveaux sommets, et les opérations se sont poursuivies en toute efficacité et régularité. Le fait le plus marquant a peut-être été l'introduction, pour la deuxième année consécutive, d'un nouveau type d'avion qui a permis de mettre à la disposition du public un service de transport encore meilleur. Ces nouveaux avions ont permis d'accroître la fréquence et la rapidité des envolées, le confort des voyageurs, et ils ont apporté une augmentation sensible de l'espace disponible. Air-Canada a été la première ligne aérienne de l'Amérique du Nord qui ait acheté et mis en service des turbopropulseurs à hélices.

La Compagnie a transporté le plus grand nombre de voyageurs et les plus fortes cargaisons de marchandises et de courrier de son histoire. Elle a ainsi bénéficié de la puissance économique grandissante du Canada, en même temps qu'elle collaborait elle-même au progrès de la nation. Selon les prévisions, cet accroissement de trafic a correspondu à un accroissement encore plus grand des facilités de transport aérien.

Air-Canada accuse un surplus financier de \$190,095 pour ses opérations de l'année. Il est réconfortant de constater que c'est la cinquième année consécutive qu'Air-Canada réalise un surplus.

Cependant la Compagnie se rend nettement compte de la faible marge qui existe entre les recettes et les dépenses, problème général dans l'état actuel de développement de l'industrie du transport aérien. C'est pourquoi l'expansion du marché et la productivité des services restent des nécessités fondamentales.

TABLEAU SOMMAIRE DE L'ANNÉE

	1955	1954
Revenu net.....	\$190,095	\$496,146
Voyageurs transportés.....	1,682,195	1,438,349
Milles-voyageurs parcourus.....	969,392,395	852,475,532
Tonnes-milles de cargaisons.....	12,175,433	10,192,705
Tonnes-milles de courrier.....	7,704,144	6,942,299
Tonnes-milles payantes.....	116,706,465	102,305,202
Tonnes-milles disponibles.....	202,176,930	158,093,399
Étendue du réseau en milles.....	23,714	24,016
Nombre de milles parcourus.....	36,246,607	32,327,405

REVUE FINANCIÈRE

Voici un relevé des résultats d'exploitation de 1955, comparés à ceux de 1954:

	1955	1954	AUGMENTATION (OU DIMINUTION)
Recettes d'exploitation.....	\$77,428,254	\$68,764,252	\$8,664,002
Frais d'exploitation.....	76,770,922	67,731,512	9,039,410
Recettes nettes d'exploitation.....	\$ 657,332	\$ 1,032,740	\$ (375,408)
Revenu d'autres sources — net.....	528,366	257,242	271,124
Frais d'intérêt.....	\$ 1,185,698	\$ 1,289,982	\$ (104,284)
	995,603	793,836	201,767
Revenu net.....	\$ 190,095	\$ 496,146	\$ (306,051)

La capacité de gain de la Compagnie a continué de s'accroître et les recettes brutes l'emportent de 12.6 p. 100 sur l'année précédente. Le trafic-voyageurs, qui forme l'armature de l'industrie du transport aérien, figure pour \$61,105,243, augmentation de 15 p. 100. Les recettes de fret et de messageries accusent également de la fermeté et se chiffrent respectivement par \$3,352,593 et \$1,929,598, soit une augmentation d'ensemble de 30 p. 100. Les recettes aéropostales s'élèvent à \$8,297,605, un recul de 1 p. 100, en dépit d'une hausse de volume de 11 p. 100. Les recettes postales représentent moins de 11 p. 100 de l'ensemble des recettes brutes, soit la plus faible proportion dans l'histoire de la Compagnie.

Les dépenses d'exploitation ont également augmenté de 13.3 p. 100, en raison surtout de l'amélioration apportée au service et, en particulier, de l'accroissement du nombre de milles parcourus et des dépenses qu'entraîne la mise en exploitation de nouveaux types d'appareils. Les autres facteurs ont été la hausse du coût de la main-d'œuvre et d'une bonne partie du matériel et des fournitures nécessaires au fonctionnement d'une ligne aérienne. Le bordereau de salaires de la Compagnie en 1955 s'est élevé à \$34,509,686, soit à 45 p. 100 des dépenses totales d'exploitation.

Air-Canada s'est efforcé de compenser la hausse des dépenses par un accroissement de productivité. En profitant du volume plus considérable de trafic, en introduisant des appareils de meilleur rendement, et en améliorant le rendement du personnel, on est parvenu à réduire le prix de revient unitaire par tonne-mille disponible.

Un indice des progrès de TCA et de la réalisation graduelle de son programme de modernisation de ses appareils est le fait que les dépenses de capital, en 1955, ont atteint \$15,200,000 et que, au 31 décembre, ses engagements pour l'acquisition de nouveaux appareils au cours des deux prochaines années approchaient les \$15,500,000. Ces engagements futurs sont partiellement compensés par les \$4,000,000 de paiements déjà effectués. Les dépenses au compte Immeubles et Matériel pour l'année comprennent un montant de \$10,200,000 représentant le solde acquitté sur treize Viscount, pièces de rechange incluses, livrés durant l'année, et \$2,300,000 de paiement initial sur l'achat d'autre matériel.

Le financement de cette expansion a exigé de nouveaux emprunts de \$10,400,000 auprès des Chemins de Fer Nationaux du Canada; en fin d'exercice, ces emprunts s'élevaient à \$13,500,000.

Pour 1955, Air-Canada n'a pas d'impôt sur le revenu à payer, par suite de l'inclusion dans son revenu d'éléments déjà imposés les années précédentes.

REVUE DES OPÉRATIONS ET DU TRAFIC

Dans presque toutes les phases de son activité, la Compagnie accuse un progrès constant, comme en font foi les comparaisons statistiques suivantes:

	1955	1954	AUGMENTATION POURCENTAGE
Nombre de milles parcourus.....	36,246,607	32,327,405	12
Nombre de voyageurs transportés.....	1,682,195	1,438,349	17
Milles-voyageurs parcourus.....	969,392,395	852,475,532	14
Places-milles disponibles.....	1,380,919,409	1,179,624,399	17
Tonnes-milles de courrier.....	7,704,144	6,942,299	11
Tonnes-milles de fret aérien.....	9,951,059	8,345,258	19
Tonnes-milles de messageries aériennes.....	2,167,137	1,787,000	21
Tonnes-milles payantes.....	116,706,465	102,305,202	14
Tonnes-milles disponibles.....	202,176,930	158,093,399	28

Expansion des services

Air-Canada a mis à la disposition du public 28% de tonnes-milles et 17% de places-milles de plus en 1955 que l'année précédente.

Six vols transcontinentaux ont été portés à l'horaire chaque jour durant les mois de pointe: quatre de première classe et deux de classe touriste. Une septième envolée s'effectuait entre l'est du Canada et les villes de l'Alberta. Les Super Constellation ont assuré un service "express" entre Vancouver et les aéroports de l'est, avec escale unique à Winnipeg; tandis que d'autres vols desservaient un certain nombre de villes et offraient ainsi au public un service de transport aérien étendu. Il y a eu aussi accroissement général de la fréquence des envolées sur les routes interurbaines.

Le 1^{er} avril, TCA a introduit les nouveaux appareils Viscount, turbopropulseurs à hélices, entre Montréal et Winnipeg. Le 4 avril, le service des Viscount s'est étendu aux États-Unis, sur la ligne Toronto-New-York. Au 1^{er} novembre, ces appareils desservaient 14 villes et assuraient un service transcontinental entre Montréal et Vancouver. Les voyageurs ont fait à ce nouveau type d'avion un accueil enthousiaste et, pendant toute l'année, les coefficients de chargement des Viscount ont été uniformément élevés.

Pendant l'été, Air-Canada a affecté les Super Constellation à la traversée de l'Atlantique, huit fois par semaine; elle a réduit cet horaire à six par semaine durant les mois d'hiver. Par ailleurs le service à destination de la Floride, des Bermudes et des Antilles a été plus fréquent durant cette dernière saison. En mai, la Compagnie a retiré les Super Constellation des routes du Sud et y a utilisé exclusivement des North Star.

À la suite d'un échange de parcours qu'elle a négocié avec les Canadian Pacific Air Lines et fait approuver par les autorités de l'aéronautique canadienne, la Compagnie a étendu ses services le long de la vallée du St-Laurent ainsi que dans le nord du Québec et de l'Ontario. Aux termes de cet accord, Air-Canada a abandonné son service entre Toronto et Mexico et obtenu en retour le droit d'exploiter les lignes de Québec, du Saguenay et Sept-Îles, et de Val d'Or, Rouyn-Noranda et Earlton, que desservaient antérieurement les CPA. Cet échange a permis de rattacher ces centres au réseau national. Pour la première fois également, un service a été établi entre Québec et les Provinces Maritimes. Cet échange de parcours a pris effet le 1^{er} novembre.

À la suite de la construction d'un nouvel aéroport à Timmins, Air-Canada a commencé à desservir ce centre, en même temps qu'il suspendait ses opérations à Porquis Junction. Le service de transport aérien s'est ainsi rapproché des grands centres de population de cette partie du nord de l'Ontario.

Les opérations de transport aérien se sont poursuivies avec une grande régularité et plus de 96 p. 100 des parcours prévus ont été effectués.

Le trafic-voyageurs

En transportant 1,682,195 voyageurs, soit une augmentation de 17 p. 100, Air-Canada a établi un nouveau record de trafic et contribué à rendre les voyages aériens de plus en plus populaires. Au cours de l'année, Air-Canada a transporté son dix-millionième voyageur. Il y a eu une augmentation de 14 p. 100 des milles-voyageurs parcourus, qui atteignent le chiffre de 969,392,395, un autre record pour la Compagnie. Au cours des dix dernières années, le trafic-voyageurs s'est multiplié par neuf, et l'on compte plus de milles-voyageurs parcourus en 1955 que durant les onze premières années de la Compagnie. La prospérité générale et un énergique programme de vente ont contribué à ce développement.

Au cours de 1955, la Compagnie n'a apporté aucun changement fondamental à ses tarifs-voyageurs. Depuis 1947, il y a eu une baisse générale de la moyenne des tarifs-voyageurs. Cela contraste nettement avec la hausse de l'indice des prix à la consommation, comme on le voit à la page 18. On ne saurait donc considérer aujourd'hui l'avion comme un mode de transport coûteux. Ses tarifs font de mieux en mieux concurrence à ceux des transports de surface, surtout depuis l'établissement de la classe touriste qui, en 1955, figure pour 32 p. 100 de la totalité du trafic-voyageurs de TCA. De même, au cours de l'an dernier, la Compagnie a étendu son tarif touriste à ses services du Sud et appliqué à l'Atlantique les tarifs de familles qui jouissent d'une si grande vogue sur tous les parcours de l'Amérique du Nord.

Le volume du trafic-voyageurs pour les services outre-mer a été satisfaisant. Le coefficient de chargement du service de l'Atlantique-Nord a été l'un des plus élevés des douze lignes aériennes concurrentes; il y a eu une légère augmentation du nombre des voyageurs aux Bermudes et aux Antilles.

Sur presque tous les parcours, le volume du trafic a continué d'accuser des fluctuations saisonnières marquées.

Courrier aérien

Le volume du courrier accuse aussi une augmentation, la Compagnie en ayant transporté 7,704,144 tonnes-milles, soit une hausse de 11 p. 100. La plus grande fréquence des envolées, dans plusieurs cas, a accéléré le service. Depuis que le ministère des Postes a inauguré le transport aérien de tout le courrier de première classe en 1948, le Canada jouit d'un des services aéropostaux les plus rapides du monde. Il est intéressant de voir que les États-Unis, l'an dernier, ont inauguré un même service général de transport aérien du courrier à titre expérimental.

Aux termes de sa convention contractuelle pour le courrier intérieur, qui prévoit un tarif unitaire décroissant au fur et à mesure que le volume du courrier augmente, la Compagnie a touché 3 p. 100 de recettes de plus qu'en 1954, mais la recette par tonne-mille de courrier est tombée de \$1.03 à 96 cents. Depuis 1946, alors qu'Air-Canada recevait \$3.12 par tonne-mille de courrier, cette tendance à la baisse du revenu unitaire a été constante. Voir graphique, page 10.

Sur l'Atlantique-Nord, le courrier aérien s'est accru de 13 p. 100, mais la recette a fléchi de 12 p. 100 par suite de l'application de tarifs réduits. Le volume du courrier des services du Sud a été faible.

Trafic-marchandises

On constate une saine augmentation dans le volume du transport des marchandises, avec un total de 12,175,433 tonnes-milles de marchandises. L'accroissement du fret aérien a été vigoureux, les cargaisons de 1955 l'emportant de 19 p. 100 sur celles de 1954. Les tonnes-milles de messageries ont augmenté de 21 p. 100.

Air-Canada a fourni de grandes facilités pour le transport aérien des marchandises. Non seulement la Compagnie a transporté des marchandises à chacune de ses 150 envolées quotidiennes, mais encore elle a prolongé son service régulier tout-cargo Montréal-Winnipeg jusqu'à Vancouver, en utilisant au lieu des cargos Bristol prévus, des appareils North Star modifiés. Comme ces appareils pouvaient donner à meilleur compte un meilleur service que les trois cargos aériens Bristol de la Compagnie, ces derniers ont été vendus, de même que l'unique cargo DC-3.

Le service transcontinental tout-cargo a fonctionné à la cadence de cinq vols de nuit par semaine, du lundi au vendredi, et bien que les cargaisons aient été loin d'atteindre la capacité disponible de transport, on a gardé l'espoir que l'existence de ce service amènera dans l'avenir plus d'expéditions aériennes.

Le mouvement du fret aérien, à l'intérieur du Canada comme pour les services d'outre-mer, demeure malheureusement orienté dans un seul sens.

Néanmoins, le volume de fret aérien sur l'Atlantique-Nord a été considérable et Air-Canada l'a encore emporté sur tous les autres transporteurs qui desservent Montréal.

Il y a eu un recul du trafic-marchandises entre le Canada et les Antilles.

Immeubles et matériel

La Compagnie a vendu quatre avions et en a acheté treize nouveaux. En fin d'exercice, le parc de TCA comprenait 7 Super Constellation, 14 Viscount, 22 North Star et 26 DC-3.

Le nombre de places disponibles est passé à 2,600, augmentation de 90 p. 100 pour les cinq dernières années. Peu de lignes aériennes au monde sont pourvues d'aussi bons appareils pour le genre de service requis. Le haut degré de rendement réalisé en 1955 peut être attribué aux saines méthodes d'entretien et de révision des appareils ainsi qu'à la valeur du personnel technique.

La performance des Viscount a été particulièrement remarquable. On peut normalement s'attendre qu'un nouveau type d'appareil présente quelques problèmes d'utilisation lorsqu'on le met en service. Cependant, dès le début, les Viscount ont très bien fonctionné, sans poser de problème sérieux et tout indique qu'ils donneront, pour plusieurs années à venir, un service régulier, économique et apprécié du public, en été comme en hiver. Du double point de vue de l'exploitation et du trafic, les Viscount constituent d'excellents appareils de rayon moyen.

Avant de mettre les Viscount en service régulier, la Compagnie a procédé à tout un programme de démonstrations publiques au Canada et aux États-Unis. Le nouvel appareil a été présenté à des milliers de personnes tandis que la presse, la radio et la télévision marquaient un vif intérêt. La présentation s'est appuyée sur une campagne de publicité étendue.

Trois North Star ont été convertis en cargos aériens, d'une capacité de neuf tonnes chacun.

Un certain nombre de North Star pour le transport des voyageurs ont été transformés, en vue d'assurer un plus grand nombre de places disponibles dans la classe touristique. Ce programme de transformation se poursuit.

À Winnipeg, la Compagnie a construit un nouvel et spacieux entrepôt pour son matériel et ses fournitures.

Elle a également construit dans cette ville un atelier moderne d'essai de moteurs, qui comprend la première cellule d'essai de moteurs turbopropulseurs que possède une compagnie d'aviation en Amérique du Nord.

La Compagnie a établi de nouveaux comptoirs à Calgary, Ottawa, Chicoutimi, Sept-Îles, Moncton et St-Jean (N.-B.). Dans plusieurs villes, on a agrandi et rénové les bureaux afin d'assurer un meilleur service à la clientèle toujours croissante. On a étendu les services téléphoniques afin de faciliter et de hâter la réservation des places.

Air-Canada a cessé en juillet d'entretenir et de réviser les appareils du C.A.R.C. à Winnipeg, par suite de la décision de l'Aviation militaire de reprendre ce service à sa charge. La Compagnie a finalement absorbé dans ses cadres permanents 352 des 666 employés qu'elle avait engagés temporairement pour l'exécution de ce contrat.

Aéroports et pistes

En 1955, le ministère des Transports a apporté de grandes améliorations aux aéroports et aux pistes du Canada. On a entrepris ou achevé de prolonger les pistes principales à Calgary, Saskatoon, Winnipeg, la tête des Grands Lacs, Windsor, London, Timmins, Toronto, Fredericton et Gander. Tous ces travaux ont amélioré le service.

Dans plusieurs aéroports, on a procédé à l'installation de phares d'approche de grande et de moyenne intensités. On a poursuivi de même l'installation de radiophares d'alignement de très haute fréquence. Un système de radar pour le contrôle terrestre des approches a été établi à Gander et l'on a arrêté des plans pour des installations du même type dans d'autres aéroports canadiens. Toutes ces aides tendent à améliorer la régularité des vols.

De nouvelles aérogares, de conception moderne, ont été construites à Calgary, Saskatoon, Sudbury et Timmins. On a ajouté une aile importante à l'aérogare d'Ottawa et commencé la construction de la nouvelle gare à Dorval pour les services nationaux et internationaux. L'insuffisance des installations au sol pour le mouvement des voyageurs et des marchandises reste un problème urgent dans plus d'un aéroport canadien, mais il s'est fait de véritables progrès l'an dernier.

La coopération entre Air-Canada et le ministère des Transports, qui date des tout débuts de la voie aérienne transcontinentale du Canada, s'est poursuivie l'an dernier dans le même esprit constructif.

Réseau aérien

À la fin de l'année, les opérations d'Air-Canada s'étendaient sur un réseau aérien de 23,714 milles, au Canada et aux États-Unis, aux Îles britanniques, en Europe continentale, aux Bermudes et aux Antilles. Air-Canada, dont le service initial en 1937 se limitait à un parcours de 122 milles, est devenue l'une des plus grandes lignes aériennes du monde, au service du Canada tant à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur. La carte du réseau aux pages 14 et 15 donne une idée de l'ampleur des opérations.

Air-Canada a reconnu dès ses débuts qu'il lui incombe de donner un service adapté aux centres canadiens, petits et grands. En 1955, la Compagnie a desservi 12 villes ayant, avec leurs banlieues, une population de 25,000 à 100,000 et 15 villes de moins de 25,000 de population. Il existe en Amérique peu de lignes régulières qui desservent une aussi forte proportion de centres d'un potentiel de trafic relativement aussi faible.

Personnel

À la fin de l'année, la Compagnie comptait 8,503 employés. Cela représente une augmentation de 6 p. 100 et soutient bien la comparaison avec l'augmentation de 28 p. 100 des opérations exprimée en tonnes-milles disponibles. Le personnel d'Air-Canada, bien qu'il consiste en grande partie d'hommes et de femmes plutôt jeunes, est compétent et averti. Au 31 décembre, 446 employés avaient plus de 15 années de services; 1,233 autres en compaient plus de 10; et 2,010 autres étaient au service de la Compagnie depuis plus de cinq ans. Les aptitudes techniques et les autres aptitudes spéciales du personnel sont remarquables.

La Compagnie a poursuivi son programme de formation du personnel: initiation des nouveaux employés à l'esprit de l'entreprise, apprentissage, enseignement technique, et préparation à la direction.

Des relations harmonieuses ont continué d'exister entre la direction de la Compagnie et ses groupes de travailleurs syndiqués.

Développement

L'expansion constante de l'aviation dans le monde paraît chose certaine et plus particulièrement dans un pays d'une richesse grandissante et ayant l'immensité géographique du Canada.

Air-Canada entreprendra de développer encore ses services en 1956. Ce développement consistera surtout en une plus grande fréquence des vols, sans additions importantes, pour l'instant, aux parcours existants. Les livraisons de nouveaux appareils nous permettront d'augmenter sensiblement la capacité disponible pour tous les types de trafic. Le matériel nouveau que l'on compte mettre en service en 1956 coûtera \$8,250,000.

Air-Canada a poussé encore plus loin son étude des avions de l'avenir en raison des délais de plus en plus prolongés entre la commande d'un nouveau type d'avion et sa livraison. La Compagnie entend poursuivre l'étude approfondie des possibilités techniques des grands appareils à turbopropulseurs et à réaction actuellement en cours de création. Il est indispensable que le personnel technique de la Compagnie procède à des analyses très fouillées, en cette époque de progrès techniques révolutionnaires et de hausse énorme des prix du matériel de vol.

À cet égard, l'expérience acquise avec les Viscount turbopropulsés sera précieuse lorsque s'ajouteront au parc de TCA de nouveaux appareils à turbines. Air-Canada est aujourd'hui l'une des deux lignes aériennes de l'Amérique du Nord qui se soient familiarisées avec les appareils actionnés par turbines.

En plus des onze Viscount déjà commandés au 31 décembre, une autre commande de onze Viscount a été donnée. Cela portera la flotte de Viscount d'Air-Canada à 36 au printemps de 1958. Peu à peu, leur utilisation s'étendra à d'autres parcours domestiques de rayon moyen. Deux autres Super Constellation seront mis en service cette année, ce qui renforcera nos services transcontinentaux et transatlantiques.

Les perspectives financières laissent entrevoir certaines difficultés. Le coût plutôt élevé des opérations de transport aérien au Canada et la hausse de la main-d'œuvre et du matériel donnent naissance à un problème d'une certaine ampleur. Air-Canada va s'efforcer, comme par le passé, d'accroître sa productivité et de profiter des économies qui résultent de l'accroissement du trafic.

Pour ce qui est des appareils, du personnel, de l'expérience et de l'organisation, la Compagnie est en état d'affronter l'enjeu tout aussi bien que les promesses de l'avenir. Elle fera tous ses efforts pour maintenir le standard de service qui lui a valu sa réputation.

Quand aux réalisations de l'année, il faut en donner crédit à la loyauté et au dévouement du personnel de la Compagnie. Le Conseil d'administration est heureux de profiter de cette occasion pour lui rendre hommage.

Au nom du Conseil d'administration,

Le Président,

R. G. MCGREGOR.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1955

ACTIF

DISPONIBILITÉS

Encaisse.....	\$ 1,107,940
Fonds de roulement.....	46,786
Dépôts spéciaux.....	24,013
Comptes à recevoir	
Gouvernement du Canada.....	\$ 1,541,171
Soldes à recevoir d'autres exploitants — trafic.....	1,495,616
Système de crédit de voyage.....	1,268,180
Agents.....	631,644
Autres.....	1,289,334

6,225,945

Matériel et fournitures..... 7,500,155

Autres disponibilités..... 174,002

\$15,078,841

FONDS D'ASSURANCE..... 6,000,000

IMMOBILISATIONS

Immeubles et matériel..... \$68,220,975

Moins: Amortissement à ce jour..... 31,513,964

\$36,707,011

Avances sur achats d'avions..... 4,006,363

40,713,374

\$61,792,215

PASSIF

EXIGIBILITÉS

Comptes à payer.....	\$ 4,942,687
Soldes à payer à d'autres exploitants — trafic.....	2,409,197
Dépôts sur crédits de voyage.....	1,257,150
Traitements et salaires.....	1,146,457
Transport payé d'avance.....	2,176,862
Autres exigibilités.....	180,797

 \$12,113,150

EMPRUNTS ET OBLIGATIONS — Chemins de Fer Nationaux du Canada

Billets.....	\$13,500,000
Obligations 37/8%, échéant le 1 ^{er} janvier 1973.....	20,000,000
	<hr/> 33,500,000

RÉSERVES

Assurance.....	\$ 6,000,000
Révision.....	468,266
	<hr/> 6,468,266

CAPITAL-ACTIONS

Actions ordinaires —	
capital autorisé: 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100	
capital émis: 50,000 actions entièrement payées.....	5,000,000

SURPLUS

Surplus au 1 ^{er} janvier 1955.....	\$ 3,819,119
Revenu net, exercice 1955.....	190,095
Régularisation des impôts sur le revenu d'années antérieures..	228,174
Régularisation de la provision pour assurance de 1954.....	473,411

 Surplus — au 31 décembre 1955..... 4,710,799

 \$61,792,215

W. S. HARVEY,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et registres d'Air-Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1955 et sommes d'avis que cette compagnie a tenu les livres de comptabilité requis.

Le bilan ci-dessus et l'état du revenu s'y rapportant ont été établis sur une base conforme à celle de l'exercice précédent et sont, à notre avis, dressés de façon à présenter un tableau authentique et impartial de l'état des affaires d'Air-Canada au 31 décembre 1955, et des revenus et dépenses de l'année, le tout au meilleur de notre connaissance et selon les explications qui nous ont été fournies, et d'après les livres d'Air-Canada.

À notre avis, Air-Canada n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,

Daté à Montréal, ce 17 février 1956.

Comptables agréés.

ÉTAT DU REVENU

RECETTES D'EXPLOITATION:	1955	1954
Voyageurs.....	\$61,105,243	\$53,123,868
Courrier.....	8,297,605	8,371,344
Messageries et fret aérien.....	5,436,802	4,220,672
Excédents de bagages.....	579,108	484,841
Nolisements.....	334,057	250,307
Services accessoires — net.....	1,675,439	2,313,220
Total.....	\$77,428,254	\$68,764,252
DÉPENSES D'EXPLOITATION:		
Frais de vol.....	\$16,749,503	\$14,614,919
Frais au sol.....	12,807,609	11,008,253
Entretien.....	21,656,662	19,346,433
Amortissement.....	4,308,467	3,883,838
Service des voyageurs.....	4,682,401	4,031,000
Ventes et réservations.....	10,191,730	8,975,232
Annonces et publicité.....	2,186,660	1,830,414
Frais généraux et d'administration.....	4,187,890	4,041,423
Total.....	\$76,770,922	\$67,731,512
RECETTES NETTES D'EXPLOITATION:.....	\$ 657,332	\$ 1,032,740
Revenu d'autres sources — net.....	528,366	257,242
	\$ 1,185,698	\$ 1,289,982
Frais d'intérêt.....	995,603	793,836
REVENU NET.....	\$ 190,095	\$ 496,146

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant commencer à la page 3 l'étude du rapport adressé, le 29 février 1956, au très honorable ministre du Commerce à Ottawa.

M. HAHN: Monsieur McGregor, je constate qu'on rapporte ici un surplus de \$190,095. Étant donné le volume de trafic d'Air-Canada, comment ce résultat se compare-t-il avec ceux des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ou du Trans-World Airlines?

M. MCGREGOR: C'est un revenu net beaucoup moins considérable que celui d'une grosse compagnie de transports aériens des États-Unis. Je ne pourrais établir une comparaison avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Les rapports financiers de ces lignes sont incorporés dans le rapport du Pacifique-Canadien et je ne sais pas quels sont leurs revenus.

M. HAHN: Pourriez-vous nous dire comment on pourrait comparer ces chiffres avec ceux d'une région de population égale, comme le serait l'Australie ou un autre pays du même genre?

M. MCGREGOR: Je ne possède pas ces renseignements. Peut-être que la Commission des transports aériens les aurait.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que ce bénéfice moins élevé ne serait pas dû au fait que vous avez une réglementation plus sévère quant aux services terrestres? Je causais de cela il y a quelques jours avec une personne qui m'a dit que le revenu net d'Air-Canada était probablement moins élevé que celui des lignes privées des États-Unis pour la bonne raison qu'Air-

Canada fait avec plus de soins l'examen et la révision des moteurs d'avion aux différents ports d'atterrissage, autrement dit que le travail des mécaniciens est exécuté avec beaucoup plus de soins que sur certaines des grandes lignes aériennes des États-Unis.

M. MCGREGOR: Je crois, monsieur le président, que toutes les grandes lignes aériennes qui servent le public sont extrêmement soigneuses en ce qui concerne les travaux d'entretien du matériel. Je crois que la différence du revenu net est plutôt occasionnée par la différence dans le volume des affaires. Les lignes comme l'American Air Lines et la United Air Lines ont quatre fois le volume d'affaires d'Air-Canada quant aux services à l'intérieur du pays et elles peuvent ainsi bénéficier de l'efficacité accrue qui résulte d'un volume d'affaires plus considérable. Une autre chose qui a pu influencer le rapport de 1955, c'est qu'il y a eu des déboursés considérables occasionnés par l'introduction d'une nouvelle flotte d'avions. Une innovation de ce genre entraîne toujours de fortes dépenses pour la formation du personnel volant aussi bien que du personnel attaché au sol.

M. HAHN: Quel rapport y a-t-il entre le revenu net de l'année dernière et celui de l'année précédente?

M. MCGREGOR: Le revenu net indiqué dans le dernier rapport est moins considérable, en proportion que celui de l'année précédente.

M. HAHN: Vous ne pourriez pas nous donner la proportion?

M. MCGREGOR: Oui, nous pourrions trouver cette proportion rapidement. Les revenus bruts ont augmenté d'environ \$8,500,000.

M. HAHN: Nous pourrions remettre cette question à plus tard.

M. FULTON: À la page 3, on peut lire le commentaire suivant: "Selon les prévisions, cet accroissement de trafic a correspondu à un accroissement encore plus grand des facilités de transports aériens." Est-il question ici d'un accroissement en chiffres absolus ou en pourcentages et comment cet accroissement s'exprimerait-il en pourcentages?

M. MCGREGOR: Je dois vous dire que la première page n'est qu'un résumé de ce qui paraît dans les autres pages.

M. FULTON: Et, pour ce qui est du tableau de la page suivante, est-ce la même chose? Les explications sont-elles données subséquentement?

M. MCGREGOR: Oui.

La page 3 est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Page 4: "Tableau sommaire de l'année".

M. HAHN: Je constate qu'il y a une diminution de 302 milles dans l'étendue du réseau. Avons-nous supprimé une route?

M. MCGREGOR: Oui. La raison principale de la différence, c'est qu'on a échangé avec les lignes aériennes du Pacifique-Canadien la route de Mexico, qui était une longue route, pour des routes un peu plus courtes desservant Québec, Sept-Îles, Val d'Or, Rouyn et le reste.

M. KNIGHT: Cette route du sud était-elle en dehors du pays tandis que celles que vous avez reçues en échange du Pacifique-Canadien sont à l'intérieur du pays?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOLLWELL: Pourquoi a-t-on fait cet échange?

M. MCGREGOR: C'est là une de ces opérations qui apparemment ont fait l'affaire de tous les intéressés. Le *Canadian Pacific Air Lines* exploitait une ligne isolée de sa base d'entretien, qui est située à Vancouver, et il lui fallait transborder ses avions. Cette ligne coïncidait étroitement avec nos lignes entre Montréal et les Maritimes et il donnait aussi un service entre Mexico et Vancouver. Le service Mexico-Toronto concordait bien avec

les plans du *Canadian Pacific Air Lines* et nous leur avons suggéré de demander à la Commission des transports aériens de permettre l'échange. *Canadian Pacific Air Lines* étudia la proposition et décida qu'elle lui serait avantageuse au point de vue financier. Elle fit la demande à la Commission et celle-ci lui accorda sa demande.

M. HAHN: Nous constatons que le rapport accuse une augmentation dans le chiffre des voyageurs transportés et dans celui des milles-voyageurs parcourus tandis qu'il accuse une diminution dans l'étendue du réseau en milles et que le revenu net est inférieur de \$306,000 au revenu enregistré en 1954.

Si j'ai bien compris la première partie de votre explication, cette diminution serait due à l'achat de nouveaux avions. Est-ce que cette diminution ne figurerait pas au chapitre de la dépréciation annuelle? Dans le cas contraire, quelle proportion de cette diminution serait-elle due à de nouvelles immobilisations?

M. MCGREGOR: L'achat de nouveaux avions est une dette d'immobilisation et la dépréciation annuelle commence quand les avions sont affectés au service. Les dépenses supplémentaires que j'ai mentionnées sont des dépenses relatives à la formation du personnel nécessaire pour maintenir ces avions en circulation.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la page 4?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de ce revenu net de \$190,000, je constate que ce chiffre est très rapproché du chiffre estimatif qui figure dans vos prévisions budgétaires de l'année dernière. D'autre part, votre budget de l'année dernière indiquait un revenu net d'autres sources de \$640,000. Pourriez-vous expliquer la différence entre ce chiffre estimatif et le revenu net obtenu?

M. MCGREGOR: Oui, mais je préférerais discuter cette question plus à fonds quand nous en viendrons à la discussion de ce point.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette question pourra être discutée quand nous en serons à la page 5.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Puis-je continuer à poser des questions au sujet de la page 3 et de la page suivante? Ainsi, par exemple, la compagnie *Northwest Airlines* a un revenu net de \$3,000,000 sur des recettes brutes de \$62,000,000 ou à peu près. Est-ce que la différence du revenu net d'une compagnie aérienne de ce genre et *Air-Canada* peut s'expliquer entièrement par l'observation qu'a faite le président, à savoir qu'*Air-Canada* dépense beaucoup plus pour l'entretien?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi tout à fait. À vrai dire, je ne sais comment le coût d'entretien de *Northwest Air Lines* se compare avec le nôtre, mais je crois qu'il est à peu près semblable. Pour ce qui est de la flotte aérienne de *Northwest Air Lines*, une forte proportion des avions de cette compagnie sont complètement dépréciés. Dans notre cas, en raison de l'acquisition de 13 avions *Viscount* en 1955 et l'introduction récente de 7 avions *Super-Constellation*, une forte proportion de notre flotte subit une dépréciation annuelle. Je crois que c'est là la principale cause de la diminution du revenu net, quoique ce ne soit pas la seule cause. Nos frais de combustible sont à peu près de 30 p. 100 plus élevés que ceux des compagnies américaines et il est incontestable que les frais de combustible constituent une proportion importante des frais d'exploitation d'une ligne aérienne.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les frais de combustible sont plus élevés, mais comment vos salaires se comparent-ils avec ceux des compagnies américaines?

M. MCGREGOR: Ils sont un peu moins élevés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que cette différence dans les salaires compense le coût plus élevé du combustible? Est-ce que la différence dans les salaires n'amène pas les dépenses des deux compagnies à peu près au même niveau?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De combien s'en faut-il pour que les frais d'exploitation soient égaux ?

M. MCGREGOR: À mon avis la différence des salaires ne représente qu'un tiers de la différence dans le coût du combustible.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au cours des années dernières, vous n'avez pas eu à faire face à ce problème de la dépréciation annuelle. Vos avions du type DC-3 et du type North Star étaient complètement dépréciés, et cependant vous n'avez pas réalisé ce montant.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il à cela une autre raison que le coût du combustible ?

M. MCGREGOR: Nous dépensons probablement plus d'argent par tonne-mille pour les services d'exploitation des aéroports. Ce n'est pas là un gros montant, mais nos coûts d'atterrissage ont une tendance à être plus élevés. C'est là une comparaison très difficile à établir, car le coût varie considérablement selon les circonstances aux États-Unis. Les frais d'exploitation des aéroports, en raison des conditions atmosphériques, particulièrement pendant les mois du printemps et de l'automne, sont au Canada un facteur du budget d'exploitation beaucoup plus important qu'aux États-Unis, bien que la compagnie *Northwest Air Lines* exploite aussi une route du nord.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour ce qui est de l'entretien lui-même, je suppose que votre compagnie de même que les compagnies comme la *Northwest Air Lines* sont assujéties à des règlements de circulation passablement rigides ?

M. MCGREGOR: Oui; mais, dans le cas d'Air-Canada au moins, les règlements des compagnies elles-mêmes sont encore plus rigides que les règlements imposés par les gouvernements dans d'autres pays.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais, dans le cours ordinaire des choses, il y a, sans doute, un minimum de réglementation passablement rigide qui régit l'activité de toute compagnie ?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que vous avez dit il y a un moment que la flotte de la *Northwest Air Lines* est déjà complètement dépréciée et que cela pouvait aider à cette compagnie à produire un revenu net plus considérable. Ces avions sont sans doute aussi modernes que ceux d'Air-Canada ?

M. MCGREGOR: Non. D'après les renseignements que je possède, les plus récents achats de la *Northwest Air Lines* sont des achats d'avions du type Boeing Strato Cruiser qu'elle a achetés il y a six ans environ.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comment les flottes de cette compagnie se comparent-elles à celles que vous aviez par exemple, l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Leurs avions sont beaucoup plus vieux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Plus vieux que les avions de votre flotte de l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Je l'ai déjà dit, nous avons 14 avions Viscount, qui sont les avions les plus modernes en usage, et 7 avions Super-Constellation, qui sont parmi les avions à longue portée les plus modernes à l'heure actuelle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cependant, ces avions ne constituent pas la plus grande partie de votre flotte ?

M. MCGREGOR: En valeur, oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais vous avez plus d'avions anciens que d'avions modernes ?

M. MCGREGOR: Oui, mais le montant engagé pour chaque avion de type ancien est beaucoup moindre que le montant engagé pour les nouveaux avions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais la flotte de la *Northwest Air Lines* — et je parle en ce moment du type d'avion que vous venez de mentionner — serait plus moderne que les vieux avions que vous possédez ?

M. MCGREGOR: Il serait à peu près aussi ancien que nos avions North Star. Je crois que cette compagnie possède des DC-3, des DC-4 et des avions Stratocruiser, qui sont des avions contemporains de nos avions North Star.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour ce qui est du nombre de voyageurs transportés, pourriez-vous nous donner des statistiques générales quant au coefficient de chargement ?

M. MCGREGOR: Le coefficient de chargement est mentionné plus loin, sur la page suivante, je crois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce coefficient s'applique aussi au trafic-marchandises ?

M. MCGREGOR: Les deux coefficients sont donnés séparément.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a un moment, monsieur le président, nous discutons les frais d'exploitation respectifs des lignes canadiennes et des lignes américaines. Je me demande si M. McGregor pourrait nous dire ce qu'il pense de l'effet du système d'imposition du Canada sur l'exploitation de son réseau aérien par rapport à ce qui existe aux États-Unis à cet égard. Je pose cette question parce que j'ai lu avec intérêt le mémoire que la compagnie a présenté à la Commission Gordon. Dans ce mémoire elle attache une importance considérable à ce facteur. Cette question de taxation est-elle l'un des problèmes auxquels une compagnie canadienne de transports aériens doit faire face pour maintenir ses frais à un bas niveau et soutenir la concurrence ?

M. MCGREGOR: Les taxes imposées à l'exploitation des lignes aériennes en 1955 se sont élevées à \$1,600,000, monsieur Hamilton. Je crois que c'est là probablement beaucoup plus que l'industrie du transport aérien aurait payé aux États-Unis. Une bonne partie de cette somme consiste en taxes de vente portant sur le matériel employé à l'intérieur du pays par Air-Canada et *Canadian Pacific Air Lines*. Elles ne comprennent pas les taxes portant sur les avions destinés aux services d'outre-mer.

Nos frais d'atterrissage sont généralement plus élevés qu'ailleurs et je crois que la chose est peut-être tout à fait normale, car l'exploitation de nos aéroports, dans les conditions qui existent au Canada, est généralement plus coûteuse. De plus, la fréquence des vols n'est pas aussi élevée qu'elle le serait dans plusieurs des grandes villes des États-Unis. Mais je dois dire que la somme de \$1,600,000 est une somme considérable comme revenu net.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je voudrais en arriver à un véritable point de comparaison. Vous mentionnez, par exemple, les droits d'atterrissage et vous dites qu'on peut les prendre en considérations dans le coût d'exploitation des aéroports. Je remarque que, dans votre mémoire à la Commission Gordon, vous mentionnez le fait que la *United Air Lines* paierait \$4.65 pour l'atterrissage d'un avion d'un poids comparable à un North Star, tandis qu'au Canada il faut payer \$19.90 pour l'atterrissage d'un North Star. En ajoutant cette assertion à vos remarques précédentes, dois-je croire qu'il en coûte quatre fois plus cher au Canada qu'aux États-Unis pour l'exploitation d'un aéroport ?

M. MCGREGOR: Non, je ne le pense pas, monsieur Hamilton. Et l'exemple cité dans le mémoire présenté à la Commission Gordon ne représente pas exactement le rapport qui existe entre les frais d'exploitation dans les deux pays. Il est difficile de comparer l'ensemble des circonstances qui existent dans un pays avec les circonstances qui existent dans l'autre pays, car les droits d'atterrissage exigés pour un certain type d'avion varient considérablement d'un aéroport à l'autre aux États-Unis. L'aéroport d'Idlewild, dans l'État de New-York, par exemple, exige des droits plus élevés que ceux qui sont imposés sur des routes semblables au Canada. En plusieurs autres endroits, le droit payé par une ligne aérienne dépend de la fréquence d'utilisation d'un aéroport par une ligne aérienne donnée.

Je peux vous donner des chiffres révélateurs quant aux droits exigés pour les divers types d'avions. Ainsi le droit d'atterrissage payé par le ministère des Transports à tous les points d'atterrissage du réseau canadien est de \$3.30. À Boston, le droit est de \$4.10; à Cleveland il varie entre \$2.71 et \$5 selon la fréquence des atterrissages; à Chicago, il varie entre \$2.89 et \$7.37. Les membres du comité voient qu'il est difficile de faire une comparaison générale. Pour l'avion Viscount le tarif canadien est de \$12. Le tarif américain le plus élevé, à l'exclusion de l'aéroport d'Idlewild, est un peu plus de \$8; et ce tarif s'abaisse jusqu'à \$4 dans le cas des atterrissages fréquents. Mais le droit d'atterrissage à Idlewild est de \$16.50. Pour les avions North Star, que l'on peut comparer aux DC-4 quant au poids et qui sont presque aussi lourds que les DC-6, le tarif canadien est de \$19.60, tandis que le tarif le plus élevé aux États-Unis, à l'exception encore d'Idlewild, est de \$10, en exceptant aussi l'aéroport de San-Francisco. Le tarif canadien pour les avions Super-Constellation est \$33.25, tandis que le tarif américain le plus élevé, à l'exception d'Idlewild, est de \$21. C'est le tarif qui a cours à San-Francisco.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ainsi vous êtes toujours prêt à soutenir ce que vous avez déclaré dans votre mémoire à la Commission Gordon, à savoir que les droits d'atterrissage payables par les lignes canadiennes sont parmi les plus élevés du monde et qu'ils sont notamment plus élevés que ceux des États-Unis?

M. MCGREGOR: Oui, à tout considérer, je crois qu'on peut dire que nos tarifs sont à peu près le double du tarif moyen.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Espérez-vous qu'il y aura prochainement une réduction de ces droits d'atterrissage?

M. MCGREGOR: Du point de vue de l'exploitation d'une ligne aérienne, je le désirerais. Mais, du point de vue de l'efficacité de l'exploitation des aéroports, je serais bien surpris si l'on pouvait effectuer des réductions.

M. HAHN: Je me demande, monsieur le président, si nous prendrons en considération le rapport de la Commission royale et si nous l'étudierons en même temps que nous étudions les autres rapports.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce rapport n'a été mentionné que comme un à-côté des questions posées. Je ne crois pas que nous puissions permettre une discussion générale du rapport de la Commission Gordon, car ce rapport traite d'un autre aspect de la question.

M. HAHN: Il nous sera permis, cependant, de nous référer à ce rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui, pour expliquer certaines questions soumises à l'étude. Mais je ne crois pas que notre Comité ait reçu le mandat d'étudier tous les faits que la compagnie d'Air-Canada a soumis à la Commission Gordon.

M. HAHN: Vous allez probablement constater à un moment donné que vous aurez discuté le rapport tout entier.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'aurais peut-être dû poser moi-même ces questions à M. McGregor. Alors il m'aurait fallu trouver les renseignements moi-même. Peut-être que M. McGregor voudrait aussi faire des commentaires sur la question du stationnement dans les hangars des aéroports et autres questions de ce genre. Est-ce que ces frais sont relativement élevés au Canada?

M. MCGREGOR: Non, les droits de location des hangars sont relativement bas. Nous louons de l'espace dans les hangars de plusieurs aéroports. Dans d'autres aéroports, tels que ceux de Toronto, Montréal, Winnipeg et Vancouver, nous possédons et entretenons nos propres hangars.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que vos frais ont augmenté dans ce domaine au cours des dernières années?

M. MCGREGOR: Ils ont augmenté, mais ils étaient extrêmement bas il y a six ans.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Dois-je comprendre qu'ils sont beaucoup plus élevés cette année qu'ils ne l'étaient il y a six ans?

M. MCGREGOR: Cela est exact.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la page 4?

M. HAHN: Je crois que M. McGregor a mentionné le fait que les tarifs de salaires étaient quelque peu plus bas.

Le PRÉSIDENT: Nous en viendrons à cette question plus tard.

M. KNIGHT: J'ai une question à poser sur un point de la page 5.

Le PRÉSIDENT: Avant d'en arriver à la page 5, allons-nous adopter la page 4?

Adopté.

Nous en venons maintenant à la page 5, "Revue financière".

M. KNIGHT: Ma question se rapporte aux recettes aéropostales qui accusent un recul de 1 p. 100 en dépit d'une hausse de volume de 11 p. 100.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. KNIGHT: Est-ce que cela signifie que vous avez accordé au ministère des Postes des contrats plus avantageux pour lui et que le service aéropostal coûte moins cher au public?

M. MCGREGOR: Toute la question du transport par tonne-mille est discutée un peu plus loin dans le rapport.

M. KNIGHT: Y a-t-il un autre facteur qui est la cause d'un écart aussi considérable?

M. MCGREGOR: L'un des facteurs les plus importants est le tarif de transport transatlantique. Le contrat de transport postal à l'intérieur du pays intervenu entre le ministère des Postes et Air-Canada comporte, cependant, des taux décroissants par tonne-mille à mesure que le volume du courrier augmente.

M. FULTON: Je ne voudrais pas attaquer avant le temps des questions qui se trouvent aux pages 10 et 11, mais j'aimerais que vous me donniez des explications à ce sujet. Cela éviterait peut-être la nécessité de poser d'autres questions. Vous dites que le volume du transport aéropostal a aussi augmenté, la compagnie ayant parcouru pour ce transport un total de 7,704,144 tonnes-milles, ce qui représente une augmentation de 11 p. 100; et vous dites ensuite que la compagnie de transport aérien a reçu un revenu de 3 p. 100 plus élevé qu'en 1954, mais que le prix payé par tonne-mille a diminué d'un pour cent en dépit d'une hausse de volume de 11 p. 100. Puis, à la page 11, vous dites: "Aux termes de sa convention contractuelle pour le courrier intérieur, qui prévoit un tarif unitaire décroissant au fur et à mesure que le volume du courrier augmente, la compagnie a touché 3 p. 100 de recettes de plus qu'en 1954."

M. MCGREGOR: C'est bien cela.

M. FULTON: Voudriez-vous, s'il vous plaît, concilier ces deux affirmations?

M. MCGREGOR: L'assertion qu'on trouve à la page 5 a trait au réseau tout entier, tandis que le taux d'augmentation mentionné à la page 11 a trait seulement à l'exploitation du réseau à l'intérieur du pays et non à l'exploitation totale, qui comprend de plus les services d'outre-mer.

M. FULTON: J'attendrai que nous soyons rendus à la discussion de la page 11 pour demander des détails à cet égard. Le contrat en question est-il si avantageux pour le ministère des Postes que vous receviez en réalité moins de recettes à mesure que vous transportez plus de courrier?

M. MCGREGOR: Non, le contrat intervenu avec le ministère des Postes n'a trait qu'au transport du courrier à l'intérieur du pays et ce que nous obtiendrons en recettes du ministère des Postes augmentera avec le volume du transport, mais pas nécessairement au même rythme que l'augmentation de ce volume. L'augmentation de volume de 11 p. 100 pour l'ensemble du système comprend les services d'outre-mer, qui ont subi une diminution prononcée de tarif à la fin de l'année 1954.

M. FULTON: Vous prétendez que la diminution de recettes est due entièrement à ce brusque abaissement du tarif de transport. Est-ce que cet abaissement du tarif a été l'objet aussi d'un contrat avec le ministère des Postes ?

M. MCGREGOR: Non. C'est là un tarif qui a fait l'objet d'une entente internationale auquel notre ministère des Postes doit se soumettre.

M. FOLLWELL: Est-ce que cela signifie que vous transportez du courrier à un coefficient de chargement inférieur au coefficient possible? Cela signifie-t-il que, en dépit du fait que vous transportez plus de courrier, vos avions ne sont pas plus chargés pour cela, parce qu'ils avaient l'espace voulu pour transporter ce courrier ?

M. MCGREGOR: L'espace disponible d'un avion peut être employé de différente façon quant à la proportion de voyageurs, de courrier, ou de marchandises.

M. FOLLWELL: Est-ce que les chargements de vos avions n'étaient pas complets auparavant ?

M. MCGREGOR: Ce n'était pas ce qui arrivait. Mais je pense que nos voyages étaient moins fréquents.

Le PRÉSIDENT: À la page 5, on voit que les frais d'intérêt ont été beaucoup plus élevés en 1955 qu'en 1954. Est-ce que cette augmentation est attribuable à l'achat de nouveaux avions ?

M. MCGREGOR: Elle est surtout attribuable à des transactions de grande envergure. Nous avons effectué environ 18 p. 100 de tonnes-milles de plus et une grande partie de ces frais d'intérêt sont dus à l'entretien que ce service accru a nécessité.

M. FULTON: Des frais d'intérêt ?

M. MCGREGOR: Je vous demande pardon. Cette augmentation est due entièrement à l'achat de nouveaux avions. En deux ans nous sommes passés de \$11,500,000 à \$13,500,000 d'emprunts.

M. KNIGHT: Cet espace disponible supplémentaire n'est pas tout employé. L'espace disponible a augmenté beaucoup plus vite que l'emploi de cet espace.

M. MCGREGOR: Nous disons dans le rapport que nous avons porté la capacité de chargement à un niveau plus élevé que le volume de trafic auquel nous nous attendions, et cela a produit exactement les conditions que vous mentionnez.

M. KNIGHT: Est-ce que cela signifie que vous avez fait des déboursés pour l'avenir et que vous avez actuellement plus d'espace qu'il ne vous en faut? Je fais allusion à la ligne qui se trouve au haut de la page 7.

M. FULTON: Je croyais que nous en étions à la page 5.

M. KNIGHT: "Air-Canada a mis à la disposition du public 28 p. 100 de tonnes-milles et 17 p. 100 de places-milles de plus en 1955 que l'année précédente."

M. MCGREGOR: C'est exact. Cette augmentation du matériel volant nous donne plus d'espace disponible. C'était là une condition à laquelle nous visions.

M. FULTON: Au titre de "Revenu d'autres sources-net", à la page 5, vous avez la somme de \$528,366. Sans cela, vous auriez eu un déficit cette année. Voudriez-vous avoir l'obligeance de dire quelles sont ces autres sources? Je ne vois pas de détails à ce sujet.

M. MCGREGOR: Cette somme se compose de plusieurs éléments. Il y a d'abord l'intérêt d'une caisse d'assurance de 6 millions de dollars, qui est maintenu à ce chiffre pour répondre aux réclamations qu'on pourrait présenter contre cette caisse. Il y a ensuite les escomptes pour paiements au comptant qui sont crédités à ce compte. Il y a encore l'intérêt sur les paiements progressifs qui dépassent les exigences des fabricants. C'est-à-dire que les paiements faits d'avance portent intérêt et sont crédités à ce compte. Il y a ensuite l'intérêt sur l'emprunt des chemins de fer Nationaux, les bénéfices réalisés sur le change étranger, transactions qui nous sont avantageuses et qui sont représentées par cette somme. Il y a aussi l'intérêt sur les contributions aux Caisses de pension qui sont remboursées à la compa-

gnie, dans les cas où la compagnie contribue à une caisse de pension un montant équivalent à celui qui est versé par l'employé. La somme en question comprend aussi l'intérêt sur les remises d'impôts sur le revenu au gouvernement fédéral, et différentes autres recettes, dont la principale dépasse un peu \$329,000 et que j'ai déjà mentionnée, l'intérêt provenant de la caisse d'assurance.

M. FULTON: Est-ce que cette augmentation du revenu d'autres sources est quelque chose d'accidentel ou vous attendez-vous à ce que ce revenu augmente au fur et à mesure que la caisse d'assurance augmente?

M. MCGREGOR: Non. L'augmentation de 1955 sur 1954 peut être considérée comme considérable, et je ne m'attends pas à une augmentation semblable l'année prochaine.

M. FULTON: Au fur et à mesure que votre exploitation augmente, aurez-vous une caisse d'assurance plus considérable et, par conséquent, un intérêt plus considérable?

M. MCGREGOR: Cela est possible; ce serait là une décision réservée au conseil d'administration, mais rien n'indique qu'il ait l'intention d'augmenter cette caisse à l'heure actuelle.

M. FOLLWELL: Quel est l'objet de cette caisse d'assurance? Est-ce pour faire face à certaines obligations envers le public et pour payer des dommages causés à la propriété?

M. MCGREGOR: C'est pour faire face à toutes réclamations qu'on peut faire contre la compagnie pour des dommages non garantis par les assurances de l'extérieur. Nous avons, en effet, une police d'assurance pour nous protéger contre toutes les réclamations relatives aux avions et à leur contenu. Cette police comporte une limite de 2 millions de dollars et cette clause, par expérience, a été jugée désirable. Dans certaines conditions défavorables qui pourraient se présenter, nous pourrions avoir plusieurs années successives où les pertes causées par les accidents s'élèveraient à 2 millions de dollars. Le fonds d'assurance est maintenu dans un état de liquidité parfaite et placé dans des obligations émises ou garanties par le gouvernement et son but est de réduire le coût de l'assurance si nous étions assurés pour la totalité des risques dans des compagnies privées.

M. HAHN: Vous mentionnez sur cette même page d'autres facteurs tels que l'augmentation du prix de la main-d'œuvre. Cela comprend-il de nouveaux contrats ou y a-t-il plus d'employés? Qu'est-ce qui constitue cette augmentation?

M. MCGREGOR: Les deux facteurs que vous avez mentionnés. Le nombre total de nos employés a augmenté, comme vous le verrez plus loin dans le rapport, et la moyenne du salaire payé à chaque employé a aussi augmenté. La compagnie a huit différents contrats d'engagement et la moyenne accuse une augmentation de $3\frac{1}{4}$ p. 100 en 1955 sur la moyenne de 1954.

M. HAHN: Pourriez-vous nous donner, en pourcentages, le rapport entre le salaire d'une heure de travail et le revenu par mille depuis un certain nombre d'années?

M. MCGREGOR: Oui, mais je voudrais le faire d'une façon un peu différente, car le revenu par mille varie selon les types d'avions et il n'est pas juste de dire que le travail exigé pour l'exploitation d'un avion Super-Constellation pendant un mille ait le moindre rapport avec le coût de la main-d'œuvre nécessaire pour faire fonctionner un DC-3 pendant un mille. Mais, si vous désirez un tableau comparatif basé sur les places disponibles ou les tonnes-milles parcourues, nous nous ferons un plaisir de vous le procurer.

M. HAHN: Pourrions-nous avoir les deux tableaux comparatifs?

M. MCGREGOR: Nous vous le donnerons après le déjeuner.

M. FULTON: Voudriez-vous avoir la bonté de nous donner de plus amples explications sur vos frais d'exploitation? La chose qui paraît évidente et qui semble vous avoir inquiétés, c'est que ces frais d'exploitation ont un peu dépassé 9 millions de dollars, tandis que vos recettes se sont élevées à un peu moins de 9 millions de dollars. Quels sont les principaux facteurs qui ont concouru à l'augmentation de vos frais d'exploitation? Est-ce que c'est l'introduction de nouveaux avions?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait. De fait, le coût de la tonne-mille — s'il nous est permis de faire usage de cette mesure — a diminué, ce qui est une situation tout à fait satisfaisante. Le principal facteur de cette augmentation des frais d'exploitation est l'addition de nouveaux services, soit une augmentation de 18 p. 100 de la quantité de tonne-mille en exploitation en 1955 comparativement en 1954. L'écart entre l'augmentation des déboursés et l'augmentation des recettes peut, je le crois, être attribué avec raison aux deux facteurs que je viens de mentionner: augmentation du coût de l'heure de travail d'un ouvrier et frais additionnels résultant de l'introduction de nouveau matériel.

M. FULTON: Espérez-vous qu'il viendra un moment où l'augmentation des services et celle des recettes s'équilibreront, c'est-à-dire que l'augmentation des services ne produira pas une augmentation de frais et, autrement dit, que l'augmentation des frais sera plus que contrebalancée par le rendement ou la plus grande capacité de transport des nouvelles unités ajoutées en vue d'accroître le service, ce qui ne semble pas être le cas jusqu'ici? Viendra-t-il un temps où les deux augmentations s'équilibreront ou, mieux encore, un temps où les recettes l'emporteront sur les déboursés?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il est tout à fait raisonnable d'espérer que ce jour viendra. Ce qui me porte à le croire, c'est que l'efficacité des nouveaux avions constitue une amélioration notable sur nos anciens avions. À mesure que le nombre de ces avions modernes s'accroîtra, nous verrons diminuer davantage le coût du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises par mille en dépit de l'augmentation continue du prix des matériaux et de la main-d'œuvre.

M. FULTON: Et d'après vous, votre flotte aérienne n'augmente pas avec les besoins, comme c'est le cas aux États-Unis. Et les additions que vous avez faites à votre flotte ne signifient pas n'est-ce pas? que vous n'aurez pas à entreprendre un programme considérable d'immobilisation en vue d'exploiter votre réseau au moyen d'avions moins nombreux mais plus efficaces?

M. MCGREGOR: Vous avez raison. Jusqu'ici nos achats considérables d'avions n'ont fait que répondre à la demande croissante de la clientèle avec une seule petite exception: la vente de 4 avions en 1955. Et la compagnie se propose de faire face aux besoins croissants en achetant de nouveaux avions et en remplaçant les anciens au cours des cinq ou six prochaines années.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la page 5?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les avions dont vous vous êtes débarrassés, monsieur McGregor, étaient-ils des avions pour le transport des voyageurs ou pour le transport des marchandises?

M. MCGREGOR: C'étaient des avions pour le transport des marchandises.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Tous les quatre?

M. MCGREGOR: Tous les quatre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est là la seule occasion que vous avez eue de vous débarrasser de certains vieux avions ou c'est la seule occasion où vous avez jugé à propos de le faire.

M. MCGREGOR: Par un concours de circonstances assez compliqué, les avions de transport se sont changés en avions à voyageurs, car ils ont été échangés pour des avions à voyageurs qui avaient été transformés en cargos du type North Star.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Aviez-vous une autre raison de vous en débarrasser? Étaient-ce des avions qui donnaient un bon rendement ou trouviez-vous que leur exploitation était coûteuse?

M. MCGREGOR: En principe, ils ne donnaient pas un mauvais rendement; mais il est très désirable pour une compagnie de transport aérien de réduire le plus possible le nombre des marques d'avion qu'elle emploie. Trois des avions en question étaient des cargos du type Bristol, qui étaient, pour ainsi dire, des orphelins dans notre flotte, car ils étaient les seuls avions de notre flotte avec les châssis et les moteurs qu'ils avaient. Cela nous obligeait

à garder un assortiment séparé de pièces de rechange pour ces avions ainsi qu'une équipe spéciale de mécaniciens familiers avec ce genre d'avion. Il est beaucoup plus avantageux pour Air-Canada d'exploiter des cargos North Star et des avions à voyageurs du type North Star que de garder, comme je l'ai dit, un petit groupe d'avions orphelins.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que ces cargos dont vous vous êtes débarrassés étaient des cargos utilisables seulement pour des petites distances ?

M. MCGREGOR: Non, ce n'était pas précisément des cargos pour petites distances. Ils étaient employés sur la route transcontinentale. Ils étaient plus lents que les autres avions de la flotte, à l'exception des DC-3.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ils ne convenaient pas aussi bien, alors, que les avions North Star aux envolées transcontinentales ?

M. MCGREGOR: Non, ils ne donnaient pas un rendement aussi satisfaisant que les North Star.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Quand les avez-vous achetés ?

M. MCGREGOR: Je vais vous donner la date exacte de leur achat, monsieur Hamilton. Je crois que nous en avons pris livraison au mois de décembre 1953.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce sont donc des avions que vous vous êtes procurés à l'époque où votre concurrent essayait de s'introduire dans le transport des marchandises ?

M. MCGREGOR: Ils nous sont arrivés à peu près à ce moment-là. Mais ils avaient été commandés auparavant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Et vous vous en êtes complètement débarrassés maintenant ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. BYRNE: Monsieur le président, je voudrais demander à M. McGregor s'il a l'impression que les lignes aériennes des États-Unis nous enlèvent une forte proportion du trafic transcontinental.

M. MCGREGOR: Nous en perdons un peu, surtout dans le trafic qui devrait appartenir normalement au Canada entre Vancouver et New-York.

M. BYRNE: Et diriez-vous que c'est la *Northwest Airlines* qui est notre principal concurrent pour ce trafic ?

M. MCGREGOR: Oui, mais cette compagnie n'est pas notre seule concurrente. *Northwest Airlines* est notre principal concurrent, à mon avis, parce qu'elle part de Seattle, qui est un endroit extrêmement rapproché de Vancouver.

M. BYRNE: Vous avez dit que ses avions sont plus ou moins démodés ou que, du moins, ils sont complètement dépréciés ?

M. MCGREGOR: Ils le sont à un degré beaucoup plus considérable que les avions de notre flotte.

M. BYRNE: Il est probable que cette compagnie se lancera dans le service transcontinental au moyen d'avions à réaction longtemps avant qu'Air-Canada ait atteint ce stade de développement. J'ai appris qu'elle espère traverser le continent dans un espace d'environ quatre heures. Si elle devance à ce point Air-Canada, cela peut devenir une question sérieuse.

M. MCGREGOR: Je crois que la *Northwest Airlines* est l'une des quelques grandes lignes américaines qui n'ont pas encore commandé d'avions à réaction.

M. BYRNE: Naturellement, nous, non plus, nous n'en avons pas commandé ?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAHN: Puisque nous en sommes sur ce point, je voudrais faire remarquer que la *United Airlines* fait des envolées en partant de Vancouver et de Seattle à destination de

New-York et, pour ce qui est des envolées qui partent de Vancouver, je pense que cette ligne est plus employée que la *Northwest Airlines*.

M. MCGREGOR: Oui, mais je suis certain que la *United Airlines* ne maintient pas un service transcontinental à partir de Seattle.

M. BYRNE: Son service part de San-Francisco.

M. HAHN: Vous parlez de San-Francisco, mais il est question ici de Seattle, qui est la route naturelle à suivre. Je l'ai prise l'année dernière: Vancouver-Seattle-New-York.

M. MCGREGOR: Très bien. Vous avez pris la *United Airlines* pour voler en partant de Seattle?

M. HAHN: C'est cela. J'ai pris la *United Airlines*.

M. MCGREGOR: Très bien.

M. HAHN: Il y a une autre question à considérer dans les frais d'exploitation. Je sais que ce n'est pas une question de grande importance, mais elle a cependant une certaine portée. L'année dernière nous avons discuté assez longuement la question des billets gratuits. Si je suis bien informé, il n'y a pas eu de changement de programme sur ce point, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAHN: Très bien.

M. FOLLWELL: Vous nous avez dit l'année dernière, monsieur McGregor, que la compagnie Air-Canada ne projetait pas de se lancer dans l'exploitation des avions à réaction et je crois que vous nous avez donné plusieurs raisons pour justifier cette attitude. Mais, comme la discussion nous a amené à parler des avions à réaction, vous venez de nous déclarer que la plupart des lignes américaines ont commandé des avions de ce type. Vous n'en avez pas encore commandé, mais pourriez-vous dire au Comité quels sont vos plans pour l'avenir, pour un avenir immédiat, par exemple?

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette question vient un peu plus loin dans le rapport et que nous pourrions attendre d'être rendus là pour la discuter.

M. FOLLWELL: Très bien, mais M. McGregor pourrait bien discuter la question dès maintenant et il n'aurait pas besoin d'y revenir plus tard.

M. MCGREGOR: Eh bien, monsieur Follwell, une demande sera présentée au conseil d'administration d'Air-Canada au cours des cinq prochaines semaines au sujet de l'achat d'avions à réaction. Je ne sais quel accueil recevra cette demande. Elle comporte une forte dépense d'immobilisation, mais je ne pourrais vous en dire plus long à l'heure actuelle. Voilà où en sont nos plans à l'heure actuelle. Les études techniques relatives aux différentes propositions qui pourraient être adoptées à défaut de l'achat d'avions à réaction sont presque terminées.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la revue financière?

M. FULTON: J'ai une autre petite question à poser qui découle de la réponse que vous avez faite il y a quelque moment au sujet du "Revenu d'autres sources". En lisant les titres, si j'ai bonne mémoire, vous avez dit que l'une des sources de revenu était un prêt au National-Canadien. Est-ce exact? Si oui, comment pouvez-vous recevoir un paiement d'intérêt du National-Canadien quand vous devez, je crois, environ 13 millions de dollars au National-Canadien? Comment pouvez-vous expliquer cela?

M. MCGREGOR: Les conditions ont changé rapidement, monsieur Fulton, au cours de la période à l'étude. Au commencement de cette période, si ma mémoire ne fait pas défaut, nous avions encore une somme d'argent prêtée au National-Canadien. À la fin de la période, la situation avait bien changé. Voici ce qui s'est passé. Le National-Canadien nous devait de l'argent au commencement de l'année et il nous l'a payé en entier le 29 avril. Depuis cette date, c'est nous qui sommes devenus les débiteurs.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Knight. Je m'excuse.

M. FULTON: À la page 6, sous le même titre de "Revue financière", vous dites que vous avez réellement emprunté \$10,400,000 au cours de l'année et que, à la fin de l'année, ces emprunts s'élevaient à la somme de \$13,500,000. Est-il question ici d'emprunts du National-Canadien ou de l'ensemble des emprunts qui s'éleverait à \$13,500,000?

M. MCGREGOR: Il s'agit des emprunts contractés envers le National-Canadien, qui s'élevaient à \$13,500,000.

M. FULTON: J'en conclus alors que vous avez commencé l'année avec une dette de \$3,000,000 à l'égard du National-Canadien?

M. MCGREGOR: C'est tout à fait cela, monsieur Fulton. C'est là une opération un peu compliquée. Étant donné que le National-Canadien a des facilités d'emprunt auprès du gouvernement, nous avons fait une entente avec lui pour emprunter au-delà de nos besoins réels. Nous avons emprunté une somme globale de \$10,000,000. Et, parce que nous n'avons pas eu besoin de tout ce montant, nous en avons reprêté une partie au National-Canadien. Voilà pourquoi, sous le titre de "Revenu d'autres sources", nous avons porté à notre crédit l'intérêt de ce prêt, tandis que l'intérêt que nous payons sur notre emprunt de \$10,000,000 figure au chapitre des dépenses. Ce n'est pas le revenu net de cette double opération qui figure dans le titre général "Revenu d'autres sources".

M. FULTON: Très bien.

M. MCGREGOR: Nous pourrions vous donner un résumé de ces opérations avec toutes les dates pertinentes, si vous le désirez.

M. FULTON: Ou bien nous pourrions discuter cette question lors de l'examen du budget?

M. MCGREGOR: Nous le pourrions.

M. FULTON: Eh bien, quelle serait la meilleure façon de procéder?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il serait préférable que nous vous fournissions un mémoire sur ce sujet, monsieur Fulton.

M. FULTON: Je vous en serais reconnaissant.

M. MCGREGOR: Très bien.

M. FULTON: Étant donné que votre caisse d'assurance, si je vous ai bien compris, s'élève à environ 6 millions de dollars et que vos emprunts à l'heure actuelle, ou à la fin de l'année 1955, s'élevaient à \$13,500,000, je me demande quel sera le résultat de ces deux facteurs sur le titre "Revenu d'autres sources". Mais, j'y pense, les frais d'intérêt figureront toujours sous un titre séparé.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Knight.

M. KNIGHT: Monsieur McGregor, la feuille de paie de votre compagnie représente 45 p. 100 des frais d'exploitation. Est-ce que ce pourcentage est demeuré assez stable depuis quelques années? Comment, par exemple, ce pourcentage se compare-t-il avec celui de l'année 1954?

M. MCGREGOR: Oui, ce pourcentage est assez stable. Il a diminué de 1 p. 100 cette année.

M. KNIGHT: Il a diminué?

M. MCGREGOR: Oui il a diminué, mais il a varié entre 46 et 45 p. 100 depuis trois ans.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre intitulé "Revue des opérations et du trafic" est-il adopté?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avant de passer à un autre chapitre, monsieur le président, j'aurais une question à poser. L'année dernière, monsieur McGregor, vous avez fait, n'est-ce pas? un inventaire physique du matériel et des fournitures.

M. MCGREGOR: Nous le faisons chaque année, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vous demande pardon, monsieur McGregor. Je ne tiens pas à différer d'opinion avec vous, mais le rapport des vérificateurs de l'année

dernière nous dit qu'ils n'ont pas fait un véritable inventaire physique. Quoi qu'il en soit, la question n'est pas très importante. Voici où je veux en venir. Quand vous faites un inventaire physique, vous trouvez un écart entre ce qui paraît dans les livres et ce que vous avez réellement en magasin. Quel était le montant de cet écart ?

M. MCGREGOR: Je peux vous donner ce chiffre dans un moment, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'aimerais bien à connaître ce chiffre, parce qu'il a une certaine répercussion sur votre bilan d'exploitation.

M. MCGREGOR: L'écart était un surplus, autrement dit un crédit, de \$48,058.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): \$28,000 ?

M. MCGREGOR: \$48,000.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): \$48,000 ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres termes, quand vous avez fait l'inventaire physique, vous avez découvert que vous possédiez \$48,000 de plus que vous ne pensiez ?

M. MCGREGOR: Plus que nos livres ne l'indiquaient.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Très bien. J'en suis enchanté. Cela prouve que je suis un meilleur comptable que mon compagnon de bureau.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous avons eu tous les deux une petite discussion à ce sujet hier soir.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et cette différence, par conséquent, a amené une réduction de vos frais d'exploitation pour 1955 ?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cette somme a pris combien de temps à s'accumuler ?

M. MCGREGOR: En 1955, cet écart représentait une différence qui s'était accumulée pendant un an. Une année, je crois que c'est en 1953, nous n'avons pas fait un inventaire complet en raison de certains changements. Mais, normalement, la compagnie fait un inventaire physique tous les ans et, pour certains articles, un inventaire sommaire. C'est-à-dire que le nombre de rondelles ou autres petits articles de ce genre est calculé au poids. Je crois que la différence dont il est question s'est produite au cours d'une période de dix-huit mois. La valeur d'immobilisation totale est de l'ordre de . . .

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): \$7,500,000 ?

M. MCGREGOR: C'est cela, \$7,500,000.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je suppose qu'un surplus ou un déficit comme celui que vous venez de mentionner est tout à fait normal ?

M. MCGREGOR: Oui, et le résultat peut-être tout à fait contraire en 1956.

M. HAHN: Est-ce que vous dépréciez annuellement votre stock de matériel au même taux que vos avions ?

M. MCGREGOR: Cela dépend des articles. Les gros articles tels que les moteurs de rechange et les articles particulièrement coûteux comme les arbres-manivelles sont considérés comme du matériel d'immobilisation et dépréciés chaque année, mais il n'en est pas ainsi des approvisionnements dont il se fait une consommation régulière.

M. HAHN: Les avions Bristol que vous avez vendus avaient été complètement dépréciés, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Oui, Nous avons vendu les moteurs et les pièces de rechange ensemble. La différence entre la valeur comptable et le prix de vente des quatre avions et leurs pièces de rechange a constitué un petit crédit.

M. HAHN: Quand vous avez acheté ces avions en 1953, combien de temps espériez-vous les garder en service ?

M. MCGREGOR: Nous n'espérons pas les garder longtemps, car nous avons déjà formulé alors le programme que nous avons exécuté. Nous avons calculé la dépréciation sur ces articles sur une base de cinq ans.

M. HAHN: Voudriez-vous nous expliquer ce que vous voulez dire par une base de cinq ans ?

M. MCGREGOR: C'est une formule selon laquelle la valeur totale d'un article est supprimée pendant la durée probable de l'emploi de cet article au lieu de défalquer un pourcentage fixe chaque année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Grâce aux éclaircissements que mon compagnon de bureau a obtenu au sujet de cet écart de \$48,000,000 dans l'inventaire, nous savons que cet écart a réduit les frais d'exploitation et a concouru à produire le revenu net de \$190,000.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne sais si vous avez répondu complètement à M. Fulton, mais je voudrais revenir à cette question du "Revenu d'autres sources", qui diffère beaucoup de ce que vous aviez prévu dans votre budget de l'année dernière. Dois-je comprendre que vous considérez ce montant comme exceptionnel ?

M. MCGREGOR: Me demandez-vous si j'espère que ce revenu d'autres sources sera plus considérable une autre année ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui. Est-ce que cette source de revenu va se répéter ?

M. MCGREGOR: Je ne le pense pas. Quand nous avons préparé notre budget pour 1955, nous nous attendions que le revenu provenant d'autres sources serait ce que nous avons indiqué dans ce budget. Certaines choses ne se sont pas produites et certaines autres choses se sont produites en 1955 qui ont amélioré la situation. Je ne pense pas que nous puissions nous tromper au même degré dans vos prévisions du revenu provenant d'autres sources pour l'année 1956.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Serait-il alors logique d'affirmer que notre revenu net de \$190,000, qui est si rapproché du revenu net prévu l'année dernière, est aussi un résultat inattendu, puisqu'il a bénéficié du \$48,000 dont nous venons de parler et d'une somme d'environ deux cent mille dollars de revenus d'autres sources et qui ne se répétera peut-être pas ?

M. MCGREGOR: Non, je ne le pense pas. Nous espérons recueillir un certain bénéfice de la vente des avions Viscount beaucoup plus tôt que nous ne l'avons reçu, de sorte que notre revenu s'est trouvé diminué de ce fait d'un montant d'environ \$500,000. En d'autres termes, comme il arrive dans la plupart des budgets, ce qui est arrivé ici est une série de petites différences qui s'annulent les unes les autres.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À moins qu'il n'y ait une amélioration dans les services d'exploitation, si les conditions sont les mêmes l'année prochaine, nous aurons à enregistrer une perte ?

M. MCGREGOR: Le budget d'exploitation de 1956, qui sera soumis plus tard au comité, ne prévoit pas un déficit.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non. Mais, si vous voulez annoncer un surplus, vous espérez qui se produira une amélioration dans les revenus d'exploitation.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a une question que je désirerais poser maintenant, car je ne sais si j'aurai une autre chance de la poser. Au sujet de votre caisse d'assurance, avez-vous payé toutes les réclamations qui se rapportent aux accidents de Moose-Jaw et de Brampton ?

M. MCGREGOR: Dans le cas de Moose-Jaw, toutes les réclamations ont été payées. Dans le cas de Brampton, toutes, à l'exception d'une seule, ont été payées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce une réclamation considérable qui n'est pas encore réglée ?

M. MCGREGOR: Je ne sais pas. La question est entre les mains des assureurs.

M. FULTON: Si j'ai bien compris, on a déclaré à la Chambre que le ministère de la Défense nationale a assumé la responsabilité de l'accident de Moose-Jaw ?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Votre caisse d'assurance n'a donc pas été touchée par suite de cet accident ?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Quant à l'accident de Brampton, les réclamations ont-elles été payées à même votre caisse d'assurance ?

M. MCGREGOR: Oui. Elles sont payées à même notre caisse d'assurance jusqu'à concurrence de 2 millions de dollars.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le ministère de la Défense nationale est chargé de régler toutes les réclamations relatives à l'accident de Moose-Jaw ?

M. MCGREGOR: Non. Les réclamations des voyageurs seulement. La perte de l'avion est à notre charge.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Toutes les réclamations contre la compagnie ont été assumées par le ministère de la Défense nationale ?

M. MCGREGOR: Oui, mais la perte de l'avion est un montant considérable au débit de la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre, vous nous avez parlé des divers contrats de travail et de l'augmentation générale de salaire qui a été accordée. Est-ce qu'une partie de l'augmentation est due à l'uniformisation des heures de travail en général, c'est-à-dire à la réduction des heures de travail ?

M. MCGREGOR: Pas en 1955.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il actuellement des négociations en cours pour 1956 ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avec l'association des Pilotes ?

M. MCGREGOR: Non, l'entente avec l'association des Pilotes a été conclue récemment en 1956.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y aura-t-il une augmentation générale dans le total des salaires payés aux employés par suite de la diminution des heures de travail ?

M. MCGREGOR: Pour toute la main-d'œuvre en général ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non, pour les salaires découlant des ententes que vous avez conclues.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que les heures de travail aient été changées d'une façon appréciable. Je puis vous donner les détails de l'entente, si vous le désirez. Le tarif horaire du salaire des pilotes sera augmenté.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il sera augmenté ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il eu une réduction, par exemple, dans le total des heures de travail des pilotes pendant un mois ?

M. MCGREGOR: En moyenne, non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il un nombre maximum d'heures? Y a-t-il eu une diminution du maximum des heures de travail des pilotes pour une période de temps donnée?

M. MCGREGOR: Oui, pour "une période de temps donnée", comme vous le dites.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est la "période de temps donnée" dont il est question?

M. MCGREGOR: Il est question du nombre d'heures de travail fourni en un jour ou en une seule envolée.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous nous dire quels sont les changements qui ont été apportés cette année au contrat de l'année dernière?

M. MCGREGOR: Je pourrais, monsieur Hamilton, vous donner ce renseignement; mais, comme dans beaucoup de choses de ce genre, l'explication serait longue et compliquée. J'ai entre les mains un mémoire qui décrit en détail la situation actuelle et j'ai aussi un résumé de l'entente qui vient d'être conclu. Je pourrais verser ces documents au compte rendu ou vous les distribuer personnellement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous donner certains renseignements au Comité? Je crois que ces renseignements nous intéresseraient tous. Vous avez dit qu'il était question des heures de travail dans les limites d'une période de 24 à 28 heures. Pourriez-vous nous dire quel est le changement qui a été effectué dans le maximum des heures de travail à fournir au cours de cette période dont vous avez parlé?

M. MCGREGOR: Certainement, je pense que je le pourrais. Peut-être que la façon la plus facile de donner ces explications serait de décrire les conditions de travail d'après l'ancienne entente et les conditions de travail d'après la nouvelle entente et d'attirer l'attention sur les différences.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous faire cela en quelques mots?

M. MCGREGOR: Je crois que oui. Examinons la portée de certaines clauses de l'entente. Dans l'ancienne entente, il y avait une clause qui disait: "Un cycle ne dépassera pas 30 heures de vol au cours d'une période d'envolée de plusieurs jours consécutifs." La clause 4 disait: "Un cycle ne dépassera pas 85 heures de vol par mois." Ce chiffre demeure le même par rapport à tous les cycles. Voici la nouvelle clause 4:

(4) Pour les fins de la présente entente, une période de service commencera une (1) heure avant l'heure fixée par l'horaire pour le départ ou à l'heure où le pilote se fait porter rentrant, en choisissant celle de ces deux heures qui est la plus tardive, et se continuera jusqu'à quinze (15) minutes après la fin du vol. Cette période de service se continuera sans interruption jusqu'à ce qu'elle soit interrompue par une période de repos de huit (8) heures aux endroits où il y a des chambres à coucher à l'aéroport ou dans les environs ou par une période de dix (10) heures dans les cas où l'arrêt a lieu à un aéroport où il n'y a pas de facilité pour dormir. Une période de service ne peut jamais être interrompue au domicile du pilote par une période de repos de moins de dix (10) heures.

Et la clause 10 dit:

Dans une envolée à l'intérieur du pays un pilote ne restera pas en service plus de quatorze (14) heures au cours d'une période de vingt-quatre (24) heures.

Voilà le point dont il était question. Les heures de travail par mois sont les mêmes d'après les deux ententes, c'est-à-dire 85 heures, et les heures de service par semestre sont les mêmes, c'est-à-dire, 255 heures.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comment ces périodes de dix heures de repos à domicile et ce maximum de quatorze heures de service se comparent-ils avec le contrat antérieur?

M. MCGREGOR: Cela n'était pas défini dans le contrat précédent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les choses n'étaient pas définies du tout?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A-t-on réalisé un profit dans la vente des avions de transport ?

M. MCGREGOR: Oui, un petit profit. Ce profit est la différence entre le prix de vente et la valeur des articles après la dépréciation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'écart entre le prix de vente et la valeur des articles après la dépréciation. À quel compte cet écart a-t-il été crédité ?

M. MCGREGOR: Au compte de dépréciation. Je puis vous fournir le montant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette somme figure aussi dans le revenu net indiqué au bilan ?

M. MCGREGOR: Oui, elle figure au montant de \$10,000 pour les quatre avions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour les quatre ? \$2,500 chacun ou \$10,000 pour chacun ?

M. MCGREGOR: Les quatre ont été vendus dans une seule transaction.

Le PRÉSIDENT: On a réalisé \$10,000 par la vente des quatre avions ?

M. MCGREGOR: \$10,000 pour les quatre avions et leurs pièces de rechange.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est là une somme de \$10,000 réalisée après une dépréciation complète des appareils ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Proposez-vous de vendre certains avions cette année ?

M. MCGREGOR: Nous espérons qu'il nous sera possible d'en vendre l'hiver prochain, si d'autres avions Viscount nous sont livrés conformément aux commandes, mais cela ne sera pas une vente considérable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous estimez que le matériel que vous possédez vous sera nécessaire pour l'expansion normale ?

M. MCGREGOR: Je crois que nous pourrions peut-être disposer de six DC-3.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre "Revue financière" est-il adopté ?

M. HAHN: Je voudrais revenir sur une déclaration que M. McGregor a faite en réponse à une question posée par M. Hamilton au sujet de la collision de Brampton. À combien s'élevait la dépréciation sur l'avion qui a été victime de la collision de Brampton ?

M. MCGREGOR: Cette dépréciation était bien petite, car nous ne possédions cet avion que depuis moins d'un an.

M. HAHN: Pourriez-vous donner au Comité le chiffre de la perte réelle sur cet avion ?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous le donner cet après-midi, si cela fait votre affaire.

M. HAHN: Très bien. Pour revenir aux frais d'exploitation, je vois que rien n'est mentionné dans les dépenses pour les services de bureau ainsi que pour les services médicaux et juridiques. Comment ces services sont-ils payés ?

M. MCGREGOR: Ils sont payés de deux manières différentes. Ces services sont fournis par les Chemins de fer nationaux du Canada et nous leur avons payé, je crois, la somme de \$50,000 en 1955 pour ces services. Mais, si, dans l'un de ces trois services, ils emploient du personnel spécifiquement et exclusivement pour Air-Canada, le salaire de ces employés est porté à la charge d'Air-Canada en sus du paiement annuel que j'ai mentionné.

M. HAHN: Est-ce que ce paiement annuel représente exactement ce qui est dû au National-Canadien pour ces trois services ?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire: Est-ce que ce paiement représente exactement ce qu'il en coûte pour fournir ces services ? Réellement, je ne le sais pas.

M. HAHN: Vous n'avez aucun moyen de vous rendre compte si cet arrangement est profitable ou si vous vous trouvez à subventionner le National-Canadien ?

M. MCGREGOR: Non. Je ne sais même pas quel est le salaire payé aux employés de ces services.

M. HAHN: Avez-vous véritablement besoin pour vous-mêmes d'un service de bureau, d'un service juridique et d'un service médical ?

M. MCGREGOR: Nous en avons grand besoin et le fait que le National-Canadien possède pour ces services un personnel disséminé sur une grande étendue géographique signifie qu'il en coûterait bien plus cher à Air-Canada d'établir son propre service que de se servir de celui que le National-Canadien possède déjà.

M. HAHN: Dans quels cas auriez-vous besoin d'un service juridique séparé ? Vous avez dit, je crois, que dans certains cas vous auriez besoin de services séparés.

M. MCGREGOR: Je ne faisais pas allusion particulièrement au service juridique. De fait, la seule fois, autant que je puis me rappeler, que nous avons eu recours à un service juridique extérieur, c'est à l'occasion de l'audition de la demande du *Canadian Pacific Airlines* relativement à l'exploitation d'un service de trafic-marchandises transcontinental, et cela ne paraît pas dans le rapport de 1955. Je faisais allusion plutôt aux cas où le National-Canadien emploie du personnel dans l'un de ces trois services pour l'usage exclusif d'Air-Canada. Il y a, par exemple, un médecin qui est stationné à l'aéroport de Dorval et il y en a un à Malton. Ce sont des employés à plein temps et leur salaire et leurs dépenses sont portés au compte d'Air-Canada en sus de la somme de \$50,000 par année que j'ai mentionnée.

M. HAHN: Vous dites que vous ne possédez aucun moyen pour déterminer si cette somme de \$50,000 est un bon ou un mauvais marché pour nous ou pour le National-Canadien ?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il soit à propos de se demander si l'arrangement est favorable à l'une des parties au détriment de l'autre. Je crois que la somme de \$50,000 est acceptable au National-Canadien, autrement celui-ci demanderait davantage. D'autre part, je suis absolument certain que, si Air-Canada voulait mettre sur pied des services destinés à remplir ces fonctions, il lui en coûterait davantage.

M. HAHN: Je vous remercie.

M. FULTON: La dernière phrase du chapitre "Revue financière" de votre rapport se lit comme suit:

"Pour 1955, Air-Canada n'a pas d'impôt sur le revenu à payer, par suite de l'inclusion dans son revenu d'éléments déjà imposés les années précédentes."

Pourrions-nous obtenir de plus amples renseignements à ce sujet ? D'après le rapport des vérificateurs au Comité, je vois qu'Air-Canada a bénéficié d'une remise pour les années 1952 et 1953; mais, à mon avis, cela n'explique pas complètement la situation.

M. MCGREGOR: Je pourrais peut-être vous lire à ce sujet un petit mémoire que j'ai en mains.

Air-Canada n'est pas sujet à l'impôt des corporations sur le revenu pour 1955, parce que, dans son revenu, il y a un montant qui a déjà été taxé au cours des années précédentes, à savoir un montant de \$400,000 pour transport payé d'avance. Ce montant se rapporte surtout à l'année 1954, bien que cette somme soit un passif dans les livres de comptabilité d'Air-Canada, mais elle a été mentionnée comme un revenu dans la préparation de la formule d'impôt.

Ceci s'est fait en conformité des exigences de la Loi de l'impôt sur le revenu.

M. FULTON: Et dois-je comprendre que c'est là le seul point qui explique la situation ?

M. MCGREGOR: Il y a d'autres points de moindre d'importance, monsieur Fulton, mais c'est là le plus important. À mon avis, nous pouvons nous attendre à payer de nouveau de l'impôt sur le revenu en 1956.

M. FULTON: Avez-vous un compte continu de frais de transport payés d'avance ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Et vous payez l'impôt sur ce compte chaque fois qu'il est préparé ?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Il est inclus dans le revenu de l'année en question et sujet à l'impôt, si la compagnie se trouve dans l'obligation de payer l'impôt sur le revenu ?

M. MCGREGOR: Oui. En d'autres termes, nous devons toujours du transport à des personnes qui ont acheté des billets.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cette question soulève dans mon esprit un point intéressant, monsieur le président. Je suppose qu'il est question ici des billets qui ont été achetés en 1954 et qui n'ont été employés que l'année suivante. Et cependant ces sommes figuraient au chapitre des recettes en 1954. Est-ce bien cela ?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que ce soit tout à fait cela. Nous ne considérons pas ces sommes comme des recettes avant de les avoir gagnées, mais les autorités de l'impôt sur le revenu considèrent qu'elles sont imposables parce que nous avons l'argent en mains.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres termes — ce n'est pas une mauvaise plaisanterie que je veux faire — vous préparez deux rapports différents: l'un pour fins d'impôt sur le revenu et l'autre pour présentation à ce Comité.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Dans le rapport préparé pour les autorités de l'impôt sur le revenu, ces sommes figurent comme des recettes pour l'année pendant laquelle elles vous ont été versées; mais, dans le rapport que vous préparez pour notre Comité, ces sommes figurent comme des recettes pour l'année pendant laquelle elles ont été gagnées.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres termes, le système que vous suivez dans la préparation du rapport que vous nous présentez est plus conforme aux méthodes courantes de comptabilité que le système que vous suivez dans le rapport que vous préparez pour le ministère du Revenu national, alors que vous faites figurer au chapitre des revenus des sommes que vous n'avez pas encore réellement gagnées.

M. MCGREGOR: C'est tout à fait exact, monsieur Hamilton. Étant donné que le prix des billets est remboursable, nous ne savons pas si le prix des billets est remboursable, nous ne savons pas si le prix d'un billet payé d'avance restera dans notre caisse ou s'il sera remboursé au client avant que nous ayons réellement transporté ce client.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Y a-t-il des variations considérables d'une année à l'autre dans ce montant ou reste-t-il toujours à peu près le même ?

M. MCGREGOR: Il varie considérablement selon les mois au cours d'une année, mais du 31 décembre d'une année au 31 décembre de l'année suivante il n'y a pas, à mon avis, beaucoup de différence. L'année dernière ce montant était de \$300,000 et il est de \$400,000 en 1955.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est donc là une des principales raisons de la diminution importante de votre impôt sur le revenu au cours de l'année à l'étude ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Est-ce que cela inclut aussi le prix des billets vendus sur abonnement ?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Revue financière" ?

M. HAHN: Combien en coûte-t-il de plus pour acheter des billets de transport aérien de cette façon et payer ainsi pour ses vacances après les avoir prises ?

M. MCGREGOR: Cela varie beaucoup selon les différents systèmes d'achat, mais je crois que ces billets reviennent à 12 ou 17 p. 100 de plus que le prix régulier. Cela dépend du prix du billet et du nombre de mois que l'on prend pour le payer.

M. HAHN: Avons-nous de la difficulté à percevoir le prix de ces billets ?

M. MCGREGOR: Nous ne nous servons pas encore de ce système.

M. HAHN: Si je suis bien informé, ces transactions se font par l'intermédiaire d'une agence.

Le PRÉSIDENT: Nous ne nous servons pas du tout de ce système; du moins, c'est ce que je pense.

M. MCGREGOR: C'est bien cela. Dans la plupart des cas les compagnies de transport aérien ne prennent aucun risque quand il s'agit d'argent. Dans la plupart de ces systèmes à tempérament, les compagnies de transport recueillent des renseignements au sujet de la solvabilité de leurs clients éventuels et les ententes qu'elles peuvent conclure avec eux. Ces ententes et ces renseignements sont remises à une banque ou à une compagnie de financement, si celles-ci les jugent acceptables.

M. HAHN: Air-Canada a-t-il songé à mettre en vigueur un plan de ce genre ?

M. MCGREGOR: Oui, Air-Canada y songe et y a songé presque constamment depuis deux ans. Nous ne sommes pas très enthousiastes au sujet de ce système qui consiste à vendre à crédit une marchandise qui est complètement consommable. Nous croyons que ce n'est pas là une pratique très morale. En effet, un voyageur ne rapporte de son voyage que des photos et un teint hâlé.

M. FULTON: Et un compte de dépenses.

M. MCGREGOR: D'autre part, si nous n'adoptons pas le système, nous sommes dans une situation d'infériorité au point de vue de la concurrence, ce qui est particulièrement dommageable en certains endroits.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur McGregor, vous nous avez donné plusieurs raisons qui expliquent pourquoi Air-Canada a à faire face à des frais d'exploitation plus élevés. Avez-vous quelque chose à ajouter à ce que vous avez déjà dit à ce sujet ? J'ai ici en mains les chiffres de plusieurs compagnies. Le rapport de *Capital Airlines* pour 1953 accuse un revenu net de \$1,500,000 sur un montant de recettes brutes de \$40,000,000. *Northwest Airlines* accuse un bénéfice de \$3,000,000 sur un montant de recettes brutes de \$62,000,000 et K.L.M. déclare un revenu net de \$2,000,000 sur un montant de recettes brutes de \$76,000,000. Je mentionne ces compagnies parce que leurs services peuvent être comparés sous certains rapports avec ceux de notre compagnie. Pouvez-vous songer à d'autres raisons qui expliqueraient pourquoi il y a une si grande différence entre le revenu net de ces compagnies et le montant de revenu net de \$190,000 que nous avons réalisé l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Oui, je crois qu'il y a deux ou trois autres choses que je pourrais mentionner. Toutes les lignes de transport aérien grandissent très rapidement et je crois que leur budget doit refléter le coût d'une bonne partie de ce développement. D'après ce que je peux comprendre, bien que, naturellement, je n'aie pas accès aux livres de ces compagnies, plusieurs des autres compagnies de transport n'abordent pas le problème de la même façon que nous l'abordons. On m'a dit, par exemple, que la plupart des compagnies de transport aérien, les grosses compagnies américaines en particulier, considèrent comme capital d'immobilisation les cours de formation de leurs pilotes, ce qui représente une somme d'environ \$25,000 par pilote.

C'est peut-être là un système soutenable. D'autre part, rien ne nous assure qu'un pilote pour lequel on a dépensé \$25,000 ne nous quittera pas à la fin du mois. Mais, dans une période d'expansion rapide, si on capitalise tous les frais normalement occasionnés par cette expansion, ces frais peuvent se révéler dans le bilan au détriment de la compagnie qui se finance de cette manière. Le même principe s'applique sur d'autres points. On pourrait compter comme capital d'immobilisation toutes les pièces de rechange, mais, là encore, nous n'avons pas adopté cette pratique. Nous sommes d'avis que ce système serait avantageux à la longue mais que, pendant des périodes d'expansion rapide, il tend à nous faire paraître en mauvaise posture en face des autres compagnies de transport aérien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À propos de formation des pilotes, puis-je vous demander combien de nouveaux pilotes vous avez accepté aux cours de formation l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Je vais vous donner ce chiffre dans un moment, si je le puis. J'imagine que le nombre de ces nouvelles recrues est d'environ 100.

Le nombre des nouvelles recrues de 1955 est réellement de 50. Le nombre des nouveaux pilotes qui ont commencé à servir en 1955 est beaucoup plus considérable, cependant. Il est d'environ 100, dont plusieurs avaient été acceptés en 1954.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce là ce que l'on peut considérer comme un nombre normal pour chaque année? Est-ce que vous vous attendez à en accepter un nombre semblable cette année?

M. MCGREGOR: À peu près le même nombre.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Comment répartissez-vous les frais de formation sur une certaine période de temps? Est-ce que cette somme de \$25,000 ne représente que le cours de formation ou représente-t-il tout ce qu'il en coûte à la compagnie pour préparer un pilote jusqu'à ce qu'il soit tout à fait compétent et capable de diriger seul un avion?

M. MCGREGOR: C'est là le coût approximatif total de la formation d'un pilote jusqu'au grade de premier officier. La formation subséquente n'est pas comprise dans ce chiffre. Je puis ajouter qu'une forte proportion de cette somme est englobée par les frais d'exploitation de l'avion employé pour fins de formation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si vos chiffres sont exacts, il en coûterait alors \$2,500,000 par année pour la formation de 100 nouveaux pilotes. Ce serait là la somme qu'il faudrait ajouter aux frais d'exploitation.

M. MCGREGOR: Oui, c'est ce qu'il en coûterait pour la formation de 100 pilotes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il faudrait répartir cette somme sur une période de deux ans. En effet il y en a 40 qui ont commencé leur formation en 1955.

M. CARRICK: M. Hamilton vient de toucher à une question qui revient constamment, la question de l'efficacité relative des lignes privées et des lignes du gouvernement. Y a-t-il des choses que vous pourriez dire au Comité, monsieur McGregor, pour jeter de la lumière sur ce sujet?

M. MCGREGOR: Peut-être. Si on parle de l'efficacité de l'exploitation purement au point de vue financier, je crois que, compte tenu des différences qui existent entre notre compagnie et les compagnies avec lesquelles nous nous comparons — et nous n'oublions jamais de le faire — et compte tenu aussi de certaines différences fondamentales, telles que le coût du combustible, je crois qu'on peut soutenir sincèrement qu'il n'y a aucun indice d'inefficacité dans l'exploitation de notre ligne.

Comme je l'ai mentionné antérieurement, nos frais pour le transport d'une tonne-mille sont très satisfaisants. Si on considère l'efficacité à d'autres points de vue, au point de vue, par exemple, de la qualité du service des voyageurs, nous pouvons établir des comparaisons encore plus concluantes sur des points fondamentaux comme le défaut de transporter les voyageurs qui ont réservé de l'espace. On peut établir des comparaisons en faisant des calculs sur une base de milles-voyageurs transportés. Nous avons établi de telles comparaisons et je possède à ce sujet des tableaux qui pourraient être intéressants pour le Comité. Ces tableaux indiquent les erreurs de ce genre commises par Air-Canada pour chaque millier de voyageurs transportés. Ce chiffre d'erreur est bien inférieur à celui des grandes compagnies de transport des États-Unis. Avec votre permission, je voudrais vous montrer un ou deux tableaux de ce genre. Je désire ajouter en passant que, par l'intermédiaire d'un organisme étranger, notre compagnie fait tous les six mois une étude détaillée de ses services en ce qui concerne le bien-être des clients. Pour les derniers dix-huit mois nous avons trois rapports préparés par la compagnie Cockfield Brown. Ces rapports sont basés sur un questionnaire adressé à un groupe représentatif de voyageurs que nous avons transportés au cours de la période de quatre ou cinq semaines qui a précédé l'enquête en question. De cette façon nous sommes certains d'obtenir l'opinion de gens qui ont fait une expérience récente des services d'Air-Canada.

Pour résumer ces études, je puis dire que 85 p. 100 des personnes qui se sont servi de notre réseau déclarent que notre service est bon. Sur les 15 p. 100 qui restent, environ 2 p. 100 n'ont pas d'opinion et 13 p. 100 expriment des plaintes qui varient en importance, soit sur l'ensemble de nos services, soit sur nos services de transport terrestre. Voici des tableaux dans lesquels Air-Canada est comparé avec la *United Air Lines*, la *Trans-World Airlines* et la *United States Air Lines* sur deux points fondamentaux du service de trafic-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez faire circuler ces tableaux parmi les membres du Comité.

M. CARRICK: Ne pourraient-ils pas être versés au compte rendu ?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait plutôt difficile de les incorporer au compte rendu, car c'est là un genre de tableau assez spécial.

M. MCGREGOR: On pourrait en extraire des chiffres comparatifs.

M. CARRICK: Je crois que ce serait là un type de renseignements très utile.

M. BELL: Que faut-il penser de ce chiffre de 96 p. 100 qui représente les voyages annoncés et complétés ? Comment ce résultat se compare-t-il avec celui des autres compagnies ?

M. MCGREGOR: Je crois que ce résultat est à peu près le même que celui des réseaux américains et, s'il en est ainsi — nous pouvons le vérifier — je crois que c'est tout à notre honneur; car, en général, notre flotte aérienne doit naviguer dans des conditions atmosphériques moins avantageuses.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre "Revue financière".

Adopté.

Nous abordons maintenant l'étude du chapitre intitulé "Revue des opérations et du trafic", qui commence à la page 6 et qui se poursuit jusqu'au haut de la page 9.

M. FULTON: Peut-être que vous pourriez nous donner ici plus de renseignements sur le rapport entre le pourcentage d'augmentation de vos facilités de transport et le pourcentage d'augmentation de l'emploi des facilités de transport, surtout à l'égard du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises ?

M. MCGREGOR: Certainement. Comme vous pouvez le constater dans le tableau qui se trouve au bas de la page 6, le nombre de milles-voyageurs parcourus, c'est-à-dire le nombre de voyageurs payants qui ont été transportés, a augmenté de 14 p. 100, tandis que le nombre des places-milles disponibles a augmenté de 17 p. 100. Ces renseignements se trouvent à la troisième et à la quatrième ligne du tableau. Est-ce que ceci répond à votre question ?

M. FULTON: Je crois que c'est là la seule comparaison qui soit valide, car autrement, si le nombre des milles-voyageurs parcourus était augmenté de 17 p. 100, quel rapport cela aurait-il avec les places-milles disponibles ?

M. MCGREGOR: Je crois que la seule comparaison valide est celle des milles-voyageurs, car une grosse augmentation du nombre des voyageurs sur les routes peu étendues fait monter le pourcentage d'augmentation sans produire la même augmentation dans le volume réel du transport.

M. FULTON: Est-ce que ces chiffres sont exposés à varier en vue de l'importance que vous accordez au service des avions Viscount, qui, bien que n'étant pas précisément un service de courte distance, diffère beaucoup cependant d'un service transcontinental ?

M. MCGREGOR: Je crois que cela n'est pas tout à fait exact; car, pendant la dernière partie de l'année 1955, les avions Viscount ont été employés pour le service transcontinental.

M. FULTON: Ils ont aussi été employés pour des services inter-cités, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Cela est exact. Je crois que l'un des facteurs les plus importants de cette augmentation est l'accroissement du trafic entre Vancouver et Victoria. C'est là un service très court d'avions DC-3 mais qui transporte un très grand nombre de voyageurs et qui a un grand nombre de vols au cours de la saison d'été, environ 17 vols par jour.

M. KNIGHT: Est-ce que l'idéal serait d'amener votre pourcentage d'utilisation au niveau de votre pourcentage de disponibilité ou avez-vous l'intention de maintenir vos disponibilités à un niveau plus élevé que le niveau d'utilisation ?

M. MCGREGOR: Nous voudrions maintenir le coefficient général de chargement à peu près au même niveau qu'en 1955; car, si on essaie d'élever le coefficient général de chargement à un niveau trop rapproché des disponibilités de transport, il arrive bien des fois, dans les jours de pointe par exemple, qu'on ne peut répondre d'une façon satisfaisante à la demande du public.

M. KNIGHT: Mais cela vous permettrait de présenter un meilleur bilan, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Certainement, cela nous permettrait de présenter un meilleur bilan, si c'était là le seul point à envisager.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous me donner le coefficient de chargement pour l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Il est mentionné plus loin.

Le PRÉSIDENT: Oui, il l'est.

M. MCGREGOR: Je l'ai trouvé. Il est de 72·3 p. 100.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et quel était le coefficient de chargement l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Il faudrait consulter le rapport de l'année dernière. Je pourrais vous le donner dans une minute.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être que je pourrais le trouver moi-même.

M. MCGREGOR: Je vous demande pardon. Mon renseignement était incorrect. Le coefficient de chargement était de 70 p. 100 en 1955, tandis qu'il était de 72·3 p. 100 en 1954.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous dites qu'il était de 70 p. 100 en 1955 et de 72·3 p. 100 en 1954 ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous analyser le chiffre total du chargement et nous donner le coefficient pour chaque région importante ou pour chaque route ? Quel serait le coefficient de chargement entre Toronto et Ottawa ? Est-ce que vous possédez ce renseignement ?

M. MCGREGOR: Je pourrais me le procurer. J'ai le coefficient calculé par mois, si cela peut vous être utile.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez un tableau mensuel du coefficient de chargement pour tout le Canada, mais vous n'avez pas le coefficient pour chaque section du réseau. Pourriez-vous me procurer ce renseignement ?

M. MCGREGOR: Oui. Ce serait une tâche considérable, car le trajet d'Ottawa à Toronto fait partie du trajet de Montréal à Toronto et le nombre de places varie de mois en mois, de telle sorte qu'il ne suffit pas d'additionner le nombre de voyageurs qui ont fait ce trajet. Il nous faudrait, pour calculer ce coefficient de chargement, tenir compte du nombre variable de places disponibles quand il y a des vols supplémentaires. Mais il est possible de faire ces calculs.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois qu'il serait très intéressant pour nous que vous analysiez le coefficient général de chargement afin de découvrir le coefficient de chacune des sections; car, comme vous l'avez dit vous-même il y a un instant, les périodes de pointe et certaines autres causes semblables sont des facteurs importants. Mais puis-je vous demander si vous avez constaté que, dans certains trajets de votre réseau, il y a des périodes de pointe où la demande dépasse vos disponibilités ?

M. MCGREGOR: C'est un fait. Je puis vous dire que la chose s'est présentée, bien que rarement, dans chacune des parties de notre réseau et je ne crois pas qu'il puisse en être autrement. Si le réseau était pourvu du matériel et du personnel nécessaires pour faire face aux périodes de pointe comme la Fête du Travail, les fins de semaines et les joutes finales de la Coupe Grey, les frais d'exploitation dépasseraient considérablement les recettes.

Le PRÉSIDENT: Cela ne fournira pas un tableau satisfaisant pour l'ensemble du réseau.

M. MCGREGOR: Non. Le tableau normal, c'est celui que nous vous présentons.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que les périodes de pointe dont nous parlons et qui selon vous demandent des services qui dépassent vos disponibilités, sont plus fréquentes que les veilles de congés nationaux, qui ne comportent qu'un service de fin de semaine, ou y a-t-il certains jours de la semaine où ces périodes de pointe peuvent se présenter ?

M. MCGREGOR: On peut dire qu'il y a trois fluctuations différentes. Il y a d'abord la fluctuation saisonnière, qui est la principale, et qui s'étend du 1^{er} juin au 30 septembre, au cours de laquelle les chargements sont beaucoup plus considérables que pendant les mois d'hiver. De plus les mois de juin et de septembre ont une tendance à fournir des périodes de pointe plus élevée que les mois de juillet et d'août. Enfin, il y a certains jours, surtout les fins de semaine, où il y a des pointes supplémentaires. Mais nous tâchons de répondre aux exigences de ces périodes de pointe, autant que nos moyens physiques et économiques le permettent, par l'emploi de services supplémentaires.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a donc trois périodes que vous considérez comme des périodes de pointe. Il y en a qui sont saisonnières et qui se produisent du mois de juin au mois d'août et de septembre; il y a ensuite les périodes d'affluence que sont les congés nationaux et enfin les petites affluences qui se produisent au cours de chaque semaine; et vous dites que vous pouvez faire face à certaines de ces difficultés par des vols supplémentaires?

M. MCGREGOR: Oui, nous transportons la plus grande partie de ce surplus de voyageurs au moyen de vols supplémentaires.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pouvez-vous le faire régulièrement ou y a-t-il une période d'affluence, au cours des trois mois d'été, où la demande dépasse vos facilités de service?

M. MCGREGOR: Il y a une période de pointe dans laquelle nous nous pouvons suffire à la demande.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous dites que ce ne serait pas un calcul prudent pour une compagnie de transport aérien de se pourvoir d'un matériel suffisant pour répondre aux exigences des périodes de pointe. Vous ne pourriez ainsi exploiter votre réseau d'une façon économique. Mais avez-vous songé à avoir recours à d'autres services pour vous aider à répondre à la clientèle pendant ces périodes de pointe?

M. MCGREGOR: Pas régulièrement. Il arrive parfois que nos services domestiques aident à nos services internationaux et vice versa.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais cela n'a jamais été mis en pratique pour un trajet régional?

M. MCGREGOR: Pas pour le service régulier du trafic-voyageurs sur un trajet établi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je voudrais vous poser une question bien franchement. Est-ce qu'une autre ligne de transport du pays pourrait mettre son matériel et son personnel à votre disposition pour vous aider tout en faisant de l'argent au cours des périodes d'affluence?

M. MCGREGOR: Je ne dis pas que la chose serait impossible, mais je crois que la chose n'est pas probable, car je crois que les périodes de pointe au Canada se produisent en même temps pour toutes les compagnies de transport. Nos périodes de pointe coïncident avec celles de n'importe quelle autre compagnie canadienne de transport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quand vous dites, "toute autre compagnie canadienne de transport", je suppose que vous voulez parler de toute autre compagnie de transport faisant un service régulier?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quand vous dites "toute autre compagnie canadienne de transport", je suppose que vous voulez parler de tout organisme indépendant. Avez-vous pris en considération le fait que les exploitants licenciés de la classe 4 seraient capables de se charger de ce transport?

M. MCGREGOR: Voilà justement ce que nous avons fait dans le cas du trafic-marchandises et parfois dans le cas du trafic-voyageurs.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais ces exploitants ne coopèrent pas avec vous sur une base de milles-voyageurs parcourus?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ces cas, est-ce que vous nolisiez un autre avion pour transporter votre chargement ?

M. MCGREGOR: Nous faisons l'un et l'autre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. MCGREGOR: Nous avons nolisé d'autres avions pour transporter nos chargements et nous avons aussi adressé les clients éventuels à un autre organisme que nous jugeons capable de donner le service demandé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Serait-il exact de dire que ces périodes de pointe sont les premières occasions pour un nouvel exploitant de s'introduire dans un trajet donné ? Je ne vous demande pas de vous compromettre jusqu'au point de dire que c'est là la seule occasion, mais je dis que ce serait là la première occasion où il semblerait possible d'organiser une certaine concurrence.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que votre conclusion soit tout à fait juste, monsieur Hamilton. Pour ce qui est de la concurrence, la première occasion où elle semble possible au point de vue financier, c'est quand la fréquence atteint le point dont nous avons déjà parlé, c'est-à-dire quand les deux exploitants peuvent maintenir un service à une fréquence qui permet l'emploi économique des équipes de terre. Nous avons déjà étudié ce point dans le passé et il semble que le niveau en question soit de six ou sept fréquences selon l'importance du chargement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Que voulez-vous dire par six ou sept fréquences ?

M. MCGREGOR: Six ou sept vols par exploitant.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Par jour ?

M. MCGREGOR: Par jour.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Parlez-vous de certains trajets en particulier ou de la situation générale dans tout le pays ?

M. MCGREGOR: La règle que j'ai énoncée est une moyenne. C'est la règle qui semble s'appliquer pour les trajets comme Montréal-Toronto, Montréal-New-York et Toronto-New-York, où les deux exploitants maintiennent des services selon la fréquence moyenne que j'ai indiquée.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De sorte qu'il faudrait atteindre cette fréquence pour n'importe quel trajet avant qu'un autre exploitant puisse venir s'y installer d'une façon économique ?

M. MCGREGOR: C'est là notre opinion, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De sorte que tous les vols supplémentaires au-dessus de six par jour constitueraient une période de pointe à laquelle vous ne pourriez faire face, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Il n'y a pas de raison pour qu'un exploitant ne puisse pas répondre à la demande de vols supplémentaires qui peut se présenter, pourvu qu'il ait commandé du matériel assez tôt.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Êtes-vous d'avis, par conséquent, qu'il faille, sur un trajet donné, laisser un exploitant autorisé développer son service jusqu'à dix ou douze envolées par jour pour le réduire ensuite à six et laisser un autre exploitant se charger du reste du service ? Si ce n'est pas là votre avis, comment en arrive-t-on à la situation que vous avez décrite tout à l'heure ?

M. MCGREGOR: Je dois vous dire que je n'ai absolument aucune expérience sur cette question; car, pour autant que je sache, la tendance aux États-Unis est plutôt dans le sens contraire. Quand des compagnies de transport autorisées exploitent des lignes parallèles, il y a tendance à unifier les routes et à fusionner les compagnies. Je dois donc dire que je ne possède aucune expérience pour laquelle je pourrais baser ma réponse à votre question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous possédez au Canada des routes aériennes où il y a six envolées par jour ou davantage ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelles sont ces lignes ?

M. MCGREGOR: La ligne Vancouver-Victoria, la ligne Montréal-Toronto et, l'été prochain, la ligne Montréal-Ottawa. Si nous voulons inclure dans cette énumération les lignes avec arrêts intermédiaires, il y a aussi la ligne Toronto-Winnipeg.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà donc quelles seront les routes aériennes où il y aura six vols par jour ou davantage ?

M. MCGREGOR: Oui, au cours de l'été. Pour les deux routes que j'ai mentionnées en dernier lieu, la fréquence baissera un peu au cours de l'hiver.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous nous donner une idée du coefficient de chargement entre Toronto et Montréal par exemple ?

M. MCGREGOR: Je crois que ce coefficient dépasse le coefficient moyen de la compagnie; car, sur les routes où le trafic est plus considérable, nous augmentons la fréquence des vols. Nous visons à ce qu'il n'y ait pas une trop grande différence entre les coefficients de chargement des différentes routes aériennes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, la moyenne du coefficient de chargement pour tout le pays est à peu près le coefficient moyen de chaque section de votre réseau ?

M. MCGREGOR: À l'exception des deux services à destination de New-York que j'ai mentionnés. Leur coefficient de chargement est plus élevé, car le coefficient moyen de chargement des avions Viscount est particulièrement élevé.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Air-Canada a-t-il songé à faire des changements de route autres que ceux qu'il a fait avec *Canadian Pacific Air Lines* ?

M. MCGREGOR: Il ne songe pas à faire des échanges de ce genre à l'heure actuelle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a pas de route au Canada qui pourrait être échangée avec avantage ?

M. MCGREGOR: Nous ne cessons d'examiner la situation en vue de découvrir s'il y aurait lieu d'effectuer des échanges avantageux. Tout récemment une compagnie indépendante est entrée en pourparlers avec Air-Canada au sujet de certains services dans les provinces Maritimes et, soit dit en passant, avec l'intention, nous semble-t-il, d'abandonner la concurrence.

M. CARRICK: Si M. Hamilton a fini de poser ses questions, je demande la parole. À mon avis les tableaux que M. McGregor nous a montrés (Tableaux comparatifs du pourcentage des absences non-motivées en comparaison du total des places retenues pour les années 1954 et 1955; Pourcentage des places réservées et non-livrées aux voyageurs par suite de vente trop considérable de billets, pour Air-Canada et pour l'*Air Traffic Conference Industry*, en 1955; et, Tableaux comparatifs du coefficient de chargement des services aériens de trafic-voyageurs de l'Amérique du Nord pour l'année 1955) seraient très utiles si M. McGregor pouvait nous donner les quantités en chiffres et non seulement en pourcentages. Je crois que ces chiffres devraient figurer au procès-verbal. Ils indiquent l'excellente situation d'Air-Canada.

Le PRÉSIDENT: Seriez-vous capable de faire cela ?

M. MCGREGOR: Sans difficulté.

Le PRÉSIDENT: M. McGregor pourrait probablement nous donner ces chiffres dès maintenant et ils se trouveraient ainsi au procès-verbal; mais je pense qu'il serait très difficile de reproduire ces tableaux au procès-verbal. Nous pourrions cependant avoir les chiffres pertinents.

M. MCGREGOR: Très bien. Nous pourrions, en d'autres termes, présenter les données sous forme de tableaux avec les chiffres, si cela rencontre l'approbation du Comité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, puisque nous en sommes encore aux tableaux, je désirerais poser une question à M. McGregor au sujet de l'excellent

résultat obtenu par Air-Canada dans le domaine des "absences non motivées", en d'autres termes, au sujet de la réduction du nombre de ces absences. Est-ce que cette amélioration est attribuable directement à la campagne vigoureuse que vous avez faite il y a quelques années et qui avait pour titre "Indian Chief no show" (Grand chef vient pas)? Je vous pose la question pour une raison particulière. Est-ce que la campagne en question est au moins partiellement responsable de l'amélioration?

M. MCGREGOR: Oui, l'amélioration est attribuable en partie à cette campagne. Le public a réagi très favorablement et nous croyons que les chiffres que nous avons à montrer reflètent directement l'influence de la campagne en question. Un autre facteur de premier ordre est, naturellement, le maintien de la pratique de confirmation des retenues, qui est très contestée et qui a été abandonnée par quelques compagnies américaines de transport aérien avec un effet désastreux sur le nombre de leur "absences non motivées".

M. HAHN: Monsieur le président, je vois que, dans ce chapitre intitulé "Revue des opérations et du trafic", nous avons les tonnes-milles et les places-milles disponibles. Est-ce que les tonnes-milles de courrier sont comprises dans les tonnes-milles disponibles?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Hahn. Dans les deux cas, le mot "disponibles" signifie que la place-mille ou la tonne-mille est à vendre, peu importe si elle est vendue ou non, ou, en d'autres termes, peu importe si la tonne-mille se compose de voyageurs, de courrier, de fret aérien.

M. HAHN: La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que j'ai l'impression que parfois, et même assez régulièrement, un avion ne prend pas le courrier à bord à Vancouver parce qu'il n'a pas d'espace disponible. Ce 28 p. 100 de tonnes-milles disponibles est donc un pourcentage général pour tout le pays et non un pourcentage pour un trajet particulier.

M. MCGREGOR: Vous avez raison. C'est un pourcentage général. D'autre part, il y a très peu de courrier qui n'est pas pris à bord des avions, car le ministère des Postes indique d'avance ses besoins quant au transport du courrier sur les divers trajets et l'espace nécessaire lui est réservé à cette fin. S'il arrive, pour une raison ou pour une autre, que le poids du courrier dépasse le chiffre prévu et que par ailleurs l'avion porte déjà, en voyageurs ou en fret aérien, le maximum de poids permis, nous ne pouvons porter pour le ministère des Postes plus que le poids convenu. Cela peut arriver. Mais c'est une chose qui est très rare. De fait, je crois que la chose s'est produite neuf fois seulement au cours d'une période de trois mois que nous avons étudiée.

M. KNIGHT: En d'autres termes, vous êtes toujours obligés de remplir vos engagements. Au delà du poids convenu, le ministère des Postes doit courir sa chance: vous transporterez ce courrier supplémentaire si vous le pouvez.

M. HAHN: Cela soulève une autre question. Combien de fois vos avions ont-ils transporté une plus grande quantité de courrier que celles que vous vous êtes engagés à transporter?

M. MCGREGOR: Pendant la période de Noël, on a fait certains commentaires au sujet du transport du courrier. Nous avons fait alors une analyse détaillée de la situation et, si j'ai bonne mémoire, dans 16 ou 17 cas, le poids du courrier dépassait le montant convenu. Il y aurait plus de cas que cela, si le ministère des Postes n'avait pas fait des efforts pour s'en tenir à ses engagements, s'il avait dit, par exemple: "Nous savons qu'il est convenu que tel avion DC-3 doit transporter au cours de telle envolée 1,200 livres de courrier, mais nous vous en présentons quand même 1,400 livres." Le ministère des Postes ne fait pas cela. Il s'en tient strictement aux conditions de son contrat. Je crois qu'il y avait 16 ou 17 cas seulement où le poids du courrier dépassait le poids convenu; et, sur ces 16 et 17 cas, il n'y a que 9 cas où nous n'avons pu nous charger du surplus.

M. HAHN: Si le ministère des Postes a plus de courrier à faire transporter que le minimum convenu, communique-t-il ordinairement avec l'aéroport pour s'enquérir si on pourrait accepter du courrier supplémentaire dans l'espace disponible?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que cela se fasse régulièrement, car il faut plus d'une heure ordinairement pour transporter le courrier du bureau de poste de la ville à l'aéroport. Souvent les autorités du ministère des Postes disent: "La quantité de notre courrier dépasse le maximum contenu. Êtes-vous prêts à accepter l'excédent?" Dans la grande majorité des cas, nous pouvons le faire et nous le faisons.

M. HAHN: Ne croyez-vous pas qu'il serait désirable que vous puissiez transporter plus de courrier que vous ne le faites actuellement?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: C'est là une partie du service qui est avantageuse?

M. MCGREGOR: Très avantageuse.

M. HAHN: Par conséquent, nous pourrions faire une entente avec le ministère des Postes pour élever le maximum convenu, s'il y a plus de courrier disponible?

M. MCGREGOR: Certainement. Nous étudions de nouveau la situation de temps en temps. Ainsi, au mois de septembre dernier, nous avons dépassé pour la première fois le maximum convenu dans notre entente, qui est, je crois, 700,000 tonnes-milles. En raison de l'affluence exceptionnelle de cartes de Noël, nous avons dépassé de 60,000 tonnes-milles, au mois de décembre dernier, le maximum convenu.

M. HAHN: Est-ce que cet excédent s'est produit à certains endroits seulement ou sur tout le réseau?

M. MCGREGOR: Cet excédent s'est produit sur tout le réseau.

M. HAHN: Cependant, est-ce que la chose n'était pas plus évidente en certains endroits?

M. MCGREGOR: L'affluence?

M. HAHN: Oui.

M. MCGREGOR: Je ne suis pas en mesure de vous le dire, monsieur Hahn. Il n'y a pas de doute que l'augmentation était plus grande entre les grandes villes telles que Montréal et Toronto.

M. HAHN: Je vous pose cette question, parce que je l'ai déjà soulevée auparavant. Quelqu'un a mentionné votre rapport dans le rapport à la Commission Gordon. Je crois qu'on a dit que, si nous avions plus de cargos dans nos services de l'est à l'ouest, nous ferions un profit plus considérable. Eh bien, s'il y a plus de courrier disponible dans ces endroits, si l'affluence de courrier se produit là en particulier . . .

M. MCGREGOR: Dans le passage que vous mentionnez, je faisais allusion spécifiquement au fret aérien qui se fait dans une direction bien déterminée dans un circuit donné, le chargement en direction de l'ouest dépassent de beaucoup le chargement en direction de l'est. Je ne crois pas que la même disproportion existe dans le transport du courrier.

H. HAHN: Vous avez l'impression, par conséquent, que le courrier peut parfois être expédié par d'autres routes, parce que la quantité dépasse le maximum convenu et que les autorités postales ne veulent pas prendre le risque de voir l'excédent refusé faute d'espace disponible?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est exact.

M. HAHN: Si vous pouviez transporter cet excédent de courrier, cela augmenterait vos frais d'exploitation.

M. MCGREGOR: Et cela augmenterait aussi nos recettes.

M. KNIGHT: Naturellement, les autorités du ministère des Postes n'ont aucun droit de priorité pour l'espace disponible après qu'Air-Canada a pris à bord la quantité de courrier convenue.

M. MCGREGOR: Elles n'ont aucun droit de priorité.

M. KNIGHT: Elles sont sur une base de concurrence avec les autres services de messagerie.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Revue des opérations et du trafic"?

Un MEMBRE: Non.

Le PRÉSIDENT: Nous continuerons l'étude de ce chapitre à 3h.30. Je désire faire remarquer que, si les membres du Comité désirent laisser ici leurs documents, la salle sera fermée à clef.

Le Comité suspend la séance pour la reprendre à 3h.30 de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

3h.30 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que nous sommes en nombre. Avant que nous posions de nouvelles questions à M. McGregor, il y a un certain nombre de questions qui lui ont été posées et auxquelles il est prêt à répondre. Si vous le voulez bien, je vais l'inviter à nous donner ses réponses et nous pourrons ensuite lui poser d'autres questions.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, la première question à laquelle je désire répondre est celle qui a été posée par M. Hahn, qui a demandé un tableau comparatif des recettes d'exploitation brutes et des recettes brutes totales pour les années 1954 et 1955. Voici ces chiffres. Je donnerai d'abord ceux de 1955, puis ceux de 1954. Recettes d'exploitation: \$77,428,000 et \$68,764,000. Revenu net: \$190,000 et \$496,000. Rapport entre le revenu net et les recettes d'exploitation en pourcentages: 245 p. 100 et 721 p. 100. Recettes nettes d'exploitation: \$657,000 et \$1,032,000. Rapport entre les recettes nettes et les recettes brutes d'exploitation: 849 p. 100 et 1.502 p. 100.

Vient ensuite une question posée par M. Fulton. Il a demandé des détails au sujet d'une situation assez complexe, c'est-à-dire au sujet des emprunts contractés envers les chemins de fer Nationaux du Canada et de prêts consentis aux chemins de fer Nationaux du Canada par Air-Canada au 31 décembre 1954. Emprunts des chemins de fer Nationaux du Canada du 2 septembre au 29 décembre 1954 en vue de faire face à certains engagements financiers: \$10,000,000. Montant repêché aux chemins de fer Nationaux du Canada au 30 décembre 1954, montant représentant l'excédent de l'encaisse sur les besoins en raison des livraisons retardées d'avions Viscount: \$6,900,000. Montant net de l'emprunt dû aux chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1954: \$3,100,000. Cela explique pourquoi nous avons perçu des chemins de fer Nationaux de l'intérêt sur de l'argent prêté, bien que nous fussions dans une situation d'emprunteur. Au cours de l'année 1955, du 27 janvier au 29 avril, nous avons contracté de nouveau un emprunt temporaire à l'égard des chemins de fer Nationaux pour une somme de \$6,900,000. Nouveaux emprunts des chemins de fer Nationaux, du 13 mai au 2 août 1955: \$3,500,000.

M. Hahn m'a demandé quel était le degré de dépréciation de l'avion North Star qui a péri en 1954 dans l'accident survenu à Brampton, près de Malton. La dépréciation sur cet avion Super Constellation, CF-TCG était de \$82,802 sur une valeur originale de près de \$2,000,000.

M. KNIGHT: Pourriez-vous nous dire aussi quelle était la valeur comptable de l'avion qui a péri à Moose-Jaw?

M. MCGREGOR: Cet avion avait été déprécié jusqu'à sa valeur minimum de \$30,000.

M. Carrick a posé une question au sujet des résultats des tableaux qu'on a fait circuler ce matin. M. Carrick consentira peut-être à m'exempter de la lecture de ces tableaux, car ils doivent être annexés au compte rendu. Ces chiffres ont déjà été donnés d'après les tableaux eux-mêmes.

M. Hahn a posé une question au sujet de la liste de paie par mille et au sujet de l'ensemble des services de transport de la compagnie. La liste de paie totale pour 1955 est de \$34,-509,686. Le chiffre correspondant pour 1954 est de \$30,791,557. Le nombre de places-milles en 1955 était de 1,380,919,419 et, pour 1954, il était de 1,179,624,399. Le nombre de tonnes-

milles disponibles en 1955 a été de 202,176,930 et, pour 1954, ce chiffre était de 158,093,399. Le coût de la main-d'œuvre par place-mille disponible en 1955 a été de 2.50 cents, tandis que ce coût était de 2.61 cents en 1954. Le coût de la main-d'œuvre par tonne-mille disponible en 1955 a été de 17.06 cents tandis que ce coût était de 19.18 cents en 1954. Ces chiffres démontrent la réduction du coût de la main-d'œuvre par place-mille et par tonne-mille disponible dont nous avons parlé.

Le PRÉSIDENT: Nous revenons maintenant au chapitre intitulé "Revue des opérations et du trafic", qui se trouve à la page 6 du rapport.

M. FULTON: Monsieur McGregor, le tableau qui se trouve au bas de la page 6 indique n'est-ce pas? que l'écart entre les places-milles disponibles et les milles-voyageurs parcourus est plus considérable en 1955 qu'en 1954.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: En chiffres ronds, cet écart était de \$327,000,000 en 1954 et de \$411,000,000 en 1955. Mais à la page 3 du rapport, dans la lettre d'envoi adressée au Ministre, on lit ce qui suit: "Selon les prévisions, cet accroissement de trafic a correspondu à un accroissement encore plus grand des facilités de transport aérien." Voudriez-vous nous donner des renseignements supplémentaires à ce sujet et nous dire quelle est la raison et quelle est la portée de ce programme?

M. MCGREGOR: Avec plaisir. Comme je l'ai expliqué ce matin, le degré de chargement qu'une ligne de transport aérienne peut atteindre sans nuire à l'efficacité du service a évidemment une limite. Pour ce qui est du confort de la clientèle, on pourrait maintenir pour chaque vol un coefficient de chargement de 85 p. 100; mais, si on considère l'ensemble d'une région, on ne peut guère dépasser un coefficient de 70 p. 100 sans s'exposer à ce que certains chargements soient de 100 p. 100, et que, dans certains cas, il n'y ait pas d'espace disponible pour tous ceux qui veulent voyager. La réduction du coefficient de chargement par l'augmentation du taux d'accroissement des places-milles est un effort que nous avons fait pour améliorer la qualité du service et la disponibilité des places.

M. FULTON: Est-ce que cette augmentation de places-milles disponibles va vous permettre, non seulement de répondre à la demande actuelle, mais de faire face à une demande plus considérable?

M. MCGREGOR: Oui, monsieur.

M. FULTON: D'après les chiffres que vous venez de nous donner, vous avez maintenant un petit surplus pour un certain temps. Cet écart entre la demande ordinaire et le nombre de places-milles disponibles signifie que vous avez une certaine avance. Estimez-vous que vous êtes en avance de la demande courante ou, du moins, aussi en avance que vous le désirez?

M. MCGREGOR: J'estime que nous sommes aussi en avance que nous le pouvons. Car 70 p. 100, qui est le coefficient de chargement pour 1955, est le coefficient le plus bas que nous pouvons nous permettre du point de vue financier. À mesure que nous mettrons en service de meilleurs avions, nous pourrons nous rapprocher de la situation qui existe actuellement aux États-Unis, où le coefficient de chargement est inférieur à 70 p. 100, ce qui assure une amélioration du service.

M. FULTON: Combien d'avions Viscount vous proposez-vous d'ajouter à votre flotte en plus de ceux que vous devez ajouter en 1955?

Le PRÉSIDENT: Cette question est traitée plus loin.

M. MCGREGOR: Un de ces avions Viscount nous a déjà été livré en 1956 et nous en attendons trois autres.

M. FULTON: Ce qui fera un total de quatre en plus de ceux de 1955?

M. MCGREGOR: Et en plus des deux Super Constellation.

M. FULTON: Et cela fera six avions d'une capacité considérable. Jusqu'à quel point vous proposez-vous de répondre à la demande croissante de transport aérien?

M. MCGREGOR: Nous avons commandé des avions pour les trois prochaines années, c'est-à-dire que les livraisons sont fixées pour le printemps de 1958. Nos plans visent beaucoup plus loin que cela.

M. FULTON: Quels sont les types d'avion que vous avez commandés?

M. MCGREGOR: Nous n'avons commandé que des Viscount.

M. FULTON: Combien en avez-vous commandé?

M. MCGREGOR: Le total de la flotte commandée est de 36 et nous en avons actuellement 15. Il y en a donc 21 qui nous seront livrés au cours de l'hiver de 1956-1957 et de l'hiver de 1957-1958.

M. FULTON: Vous dites ensuite à la page 7: "Six vols transcontinentaux ont été portés à l'horaire chaque jour durant les mois de pointe . . ." Estimez-vous que vous devrez organiser plus de six vols transcontinentaux?

M. MCGREGOR: Oui, en 1958.

M. FULTON: Je voudrais vous poser maintenant une question d'ordre très général. Qu'est-ce que vous avez constaté au sujet de la demande d'avions Viscount par opposition à la demande d'avions Constellation de la part du public voyageur sur les lignes transcontinentales à l'intérieur du pays? Les Viscount font actuellement le trajet transcontinental, mais avec un plus grand nombre d'arrêts, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: C'est exact. Le tableau des coefficients de chargement par types d'avion indique une préférence pour le Viscount. Cela ne veut pas nécessairement dire que les gens préfèrent de beaucoup voyager sur les Viscount qui arrêtent plus souvent que sur les Super Constellation qui arrêtent moins souvent au cours du trajet transcontinental. Le coefficient de chargement sur le Viscount est de 80 p. 100 et, pour le Super Constellation, il est entre 70 et 80 p. 100.

M. FULTON: Quelle est la différence de temps pour le trajet de Toronto à Vancouver entre les deux types d'avion?

M. MCGREGOR: Le Super-Constellation l'emporte un peu sur le Viscount par le fait qu'il n'arrête qu'une seule fois entre Toronto et Vancouver et que la vitesse du Viscount ne dépasse pas beaucoup celle du Super Constellation.

M. FULTON: Vous souvenez-vous du temps exact que prennent les deux avions pour faire le trajet?

M. MCGREGOR: Je crois que nous avons ici un horaire. Voudriez-vous que je vous donne les heures de départ et d'arrivée?

M. FULTON: Pourriez-vous me donner la différence de temps pour le trajet?

M. MCGREGOR: Le Viscount part à 8 h. 20 du matin et arrive à 6 h. 10 du soir. Cela fait une période de 9 heures 50 minutes à l'horloge et une période réelle de 12 heures et 50 minutes. Le Super Constellation fait le voyage en 10 heures.

M. FULTON: Il y a donc une différence de trois heures dans la durée du voyage?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Est-ce que, d'après votre expérience des exigences du public voyageur, cette différence de temps fait plus que contre-balancer la différence dans le coefficient de chargement? Voici ce que je veux dire. Je me demande s'il serait à propos d'employer davantage le Viscount, qui est extrêmement populaire, afin de réserver les avions Constellation pour le service d'outre-mer dans lequel il est nécessaire de faire de longues envolées sans arrêt.

M. MCGREGOR: Les Super-Constellation que nous avons commandés sont surtout destinés à augmenter nos services d'outre-mer. Nous nous proposons de commencer un service transatlantique de dix vols par semaine l'été prochain et d'élever à deux par jour le nombre des vols transcontinentaux des Constellation.

M. FULTON: Est-ce que les frais d'exploitation des avions Viscount ont été calculés en prenant en considération le combustible et la nourriture? Est-ce que les frais d'exploitation par mille sont moins élevés que ceux des avions Constellation?

M. MCGREGOR: À l'heure actuelle, les frais d'exploitation des avions Viscount sont beaucoup moins élevés, mais je crois que nous n'aurons un chiffre exact sur les frais d'exploitation de ces avions pour une période prolongée que lorsqu'ils auront subi une deuxième ou une troisième révision, alors que nous pourrions nous rendre compte du coût normal de remplacement des pièces de rechange. À l'heure actuelle, ce remplacement n'est pas aussi considérable que celui auquel nous nous attendons plus tard.

M. FULTON: Mais vous estimez que le coût d'exploitation par mille sera satisfaisant?

M. MCGREGOR: Je crois que ce coût d'exploitation sera encore moins élevé que celui des avions à pistons.

M. FULTON: Est-ce que ces nouveaux avions Constellation sont destinés au service d'outre-mer?

M. MCGREGOR: Oui, je crois que nous pouvons l'affirmer. Réellement, cette flotte de neuf avions que nous aurons sera affectée aux deux services suivants: le service transatlantique d'une part et, d'autre part, le service transcontinental. Ils feront dix envolées par semaine sur la route transatlantique et deux envolées par jour sur la route transcontinentale.

M. BELL: Vous avez dit ce matin, monsieur McGregor, que vous étiez à prendre en considération l'échange de vos lignes des provinces Maritimes. J'ai réfléchi à cette affirmation, qui m'a inspiré des réflexions diverses. Je me rends compte qu'on n'en est peut être qu'au stade des négociations et que vous ne désirez peut-être pas en dire bien long à ce sujet mais je crois qu'une décision de ce genre ne doit pas être prise sans une considération très sérieuse de la question; car, bien que cette transaction puisse avoir pour résultat un accroissement de service et d'autres avantages, elle pourrait avoir aussi pour résultat que les Maritimes, étant donné la géographie et la population de ces provinces, se trouveraient ainsi privées de l'attention du ministère des Transports et auraient à souffrir de l'absence des services d'Air-Canada.

M. MCGREGOR: Je n'ai pas été bien compris ce matin. Je n'ai pas parlé d'échange de routes dans les provinces Maritimes. On m'a demandé si nous songions à faire d'autres transactions semblables à celles qui ont été faites entre Air-Canada et *Canadian Pacific Air Lines*. J'ai répondu: "Non, mais nous étudions continuellement les propositions qui nous sont faites". Et c'est à ce sujet que j'ai mentionné les provinces Maritimes. Je crois que j'ai dit simplement que nous avions reçu d'une compagnie faisant affaires dans les provinces Maritimes une lettre nous disant qu'elle songeait à abandonner un service concurrent.

M. MURPHY (*Westmorland*): Qu'elle songeait ou que vous songiez?

M. MCGREGOR: Qu'elle songeait.

M. CARRICK: Monsieur le président, est-ce qu'il ne faudrait pas une motion cependant, pour incorporer au compte rendu les trois tableaux que M. McGregor nous a communiqués?

Le PRÉSIDENT: Nous allons régler cette question. Êtes-vous disposé à présenter une motion, monsieur Carrick?

M. CARRICK: Oui. Je propose que les tableaux en question soient annexés au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: La motion est adoptée (Voir l'Appendice A).

Y a-t-il d'autres questions à poser sur le chapitre intitulé "Revue des opérations et du trafic"? Le chapitre est-il adopté?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que la compagnie qui fait affaires dans les provinces Maritimes et que vous avez mentionnée tout à l'heure a laissé entendre qu'elle serait intéressée à faire un échange si elle abandonnait éventuellement la ligne en question?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Hamilton. Voici exactement ce que la lettre disait: "Voulez-vous nous dire exactement quels sont vos projets, car cette route n'est pas très

avantageuse pour nous? Et si vos plans ne nous laissent pas entrevoir une amélioration qui nous serait avantageuse, nous pourrions demander la permission d'abandonner une certaine route."

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dois-je comprendre que nous allons examiner le présent document page par page?

Le PRÉSIDENT: J'allais proposer le titre suivant à votre étude. Je crois qu'en suivant cet ordre nous clarifions la question pour toutes les personnes qui lisent le rapport. Le chapitre suivant est celui qui est intitulé "Trafic-voyageurs", à la page 9.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et nous passerions par dessus le chapitre intitulé "Expansion des services", au haut de la page 7?

Le PRÉSIDENT: Nous étudierons le chapitre intitulé "Expansion des services", au haut de la page 7...

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourvu que nous étudions ce chapitre, je suis satisfait. Je n'ai que deux autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Étudions le chapitre intitulé "Expansion des services".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À propos de ces coefficients de chargement, avez-vous pris en considération le rapport entre le poids et l'espace dans la détermination de l'espace disponible? Voici ce que je veux dire. Vous pouvez avoir un coefficient de chargement de 70 p. 100, mais cela peut bien signifier que, même avec cette marge de poids disponible, n'avez pas d'espace disponible pour les voyageurs en raison du fret et des colis de messagerie que vous transportez. Est-ce possible?

M. MCGREGOR: Cela est possible sur les longs trajets desservis par les DC-3.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, il doit se présenter des cas où vous auriez un chargement de voyageurs de 70 p. 100 seulement de la capacité totale de l'avion sans pouvoir en prendre davantage?

M. MCGREGOR: Oui. Mais, quand nous disons qu'une place est disponible, nous voulons dire qu'elle est réellement disponible et à vendre. La disponibilité ne signifie pas nécessairement le nombre de milles parcouru multiplié par le nombre total des places qu'il y a dans un avion.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends cela et je ne parle que du coefficient de chargement réellement employé. Est-ce que vous continuez toujours de transporter des colis de messagerie et du courrier dans vos vols réguliers de voyageurs?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Transportez-vous toujours du fret dans ces vols réguliers de voyageurs?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ces trois facteurs ont donc aussi une certaine influence sur le coefficient de chargement?

M. MCGREGOR: Dans la section du rapport intitulé "Coefficient de chargement quant au poids", cela est expliqué en détail.

M. HARRISON: Je crois que vous avez dit que le taux du trafic-voyageurs varie jusqu'à un cent (1c) du mille par voyageur. Voudriez-vous nous dire ce que cela signifie pour les différents services que vous maintenez?

M. MCGREGOR: Certainement. En général, le taux varie en raison inverse de la longueur de la route, bien qu'il y ait des exceptions. La moyenne générale est d'un peu plus de 6 cents (6 c.) du mille.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, M. McGregor nous a donné des explications utiles et intéressantes sur le transport du courrier. À ce sujet, je voudrais lui poser une question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hamilton, je crois qu'il y a un autre chapitre qui est intitulé "Courrier aérien". Je me demande si votre question ne serait pas plus à sa place dans la discussion de ce chapitre, à la page 10? Il n'y a pas d'autres questions à poser sur le chapitre intitulé "Expansion des services", . . .

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La question que je veux poser se rapporte au chapitre que nous étudions en ce moment et qui traite des recettes du transport aérien. Vous avez enregistré une augmentation notable dans les recettes, une augmentation relativement beaucoup plus grande dans le transport du fret et des colis de messagerie que dans le transport du courrier.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce simplement parce qu'on vous n'a pas demandé de transporter plus de courrier?

M. MCGREGOR: Cela dépend que l'augmentation de la quantité de courrier qu'on nous a demandé de transporter n'a pas été proportionnelle à l'augmentation du fret et des colis de messagerie. Nous n'avons pas manqué d'espace disponible.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Afin qu'on ne me coupe pas l'herbe sous le pied plus tard, je dois dire que j'ai certaines comparaisons à faire entre le transport du fret, des colis de messagerie et du courrier. Je les ferai lors de la discussion du chapitre intitulé "Courrier aérien".

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du chapitre intitulé "Expansion des services"?

M. BYRNE: Je voudrais demander à M. McGregor si Air-Canada a songé à entreprendre la route proposée l'automne dernier par la *Pacific Western Airlines*

M. MCGREGOR: Si j'ai bien compris cette demande d'exploitation de la *Pacific Western Airlines*, elle avait trait à des services sur des routes déjà complètement desservies à l'heure actuelle. Je crois que la demande portait plutôt sur un certain genre de service que sur l'obtention d'une nouvelle route.

M. BYRNE: Il s'agissait plutôt d'un certain genre de service?

M. MCGREGOR: Oui. Si je suis bien informé, la demande portait sur un service d'autobus et la compagnie déclarait en autres choses, qu'il n'y aurait pas de système de retenue des places. La demande mentionnait peut-être un ou deux points qui ne sont pas directement sur la route à l'heure actuelle. Je n'en suis pas certain.

M. BYRNE: Un vol de Lethbridge à Regina. Air-Canada a actuellement un trajet de Lethbridge à Calgary puis à Regina. Ou a-t-elle une route directe entre Lethbridge et Regina?

M. MCGREGOR: Non, notre trajet est de Calgary à Lethbridge puis à Regina. Il faudrait que je vérifie ce point.

M. BYRNE: En tous cas, il n'en coûterait pas plus cher de faire le trajet jusqu'à Regina en passant par Calgary dans les avions d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Expansion des services"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je me demande si M. McGregor pourrait nous expliquer de nouveau la théorie qu'il a exposée au sujet du nombre de vols journaliers qui seraient requis avant que deux compagnies de transport aérien puissent fonctionner avec profit sur le même trajet? Je crois qu'il a dit qu'il faudrait six vols par jour pour chaque exploitant entre deux points donnés.

M. MCGREGOR: Cela est à peu près correct, monsieur Hamilton. J'ai dit que nous considérions cette norme comme une règle empirique d'application générale quant au nombre de vols nécessaires à un exploitant pour employer économiquement les équipes terrestres. Si le nombre des vols tombe au-dessous de six, cela pourrait signifier qu'une équipe n'aurait pas

d'avions à reviser. Une autre équipe n'en aurait qu'un à reviser, ou peut-être deux si un certain vol venait à devancer l'horaire. C'est là une utilisation très peu pratique du nombre considérable d'employés requis pour fournir à un avion le service terrestre nécessaire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et si vous avez vos six vols, vous ne vous inquiéteriez pas si une autre compagnie faisait des vols sur le même trajet ?

M. MCGREGOR: Non, pourvu que nos six vols se fassent avec des avions bien remplis.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voici ce que je veux dire. Si un nouvel exploitant se présentait quand vous avez huit vols et s'il vous en enlevait deux, cela nuirait, je suppose. Mais, si l'autre exploitant recevait l'autorisation d'organiser un ou deux vols supplémentaires, cela ne nuirait pas à votre service de six vols. Est-ce exact ?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est là une bonne supposition. Je pense aussi qu'il est de mon devoir d'ajouter en ce moment que jusqu'ici je ne crois pas qu'on ait accordé au Canada une licence d'exploitation portant une restriction quant à la fréquence des vols. C'est un système qui est suivi dans d'autres pays, et qui, à première vue, ne me semble pas pratique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends facilement que vous soyez convaincu qu'il vous est possible de continuer votre exploitation sans subir de pertes, si elle est licenciée d'après ce principe.

M. MCGREGOR: En effet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): D'après votre programme, vous aurez huit vols par jour au cours de l'été, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Non, six. Il y aura deux vols d'avions Super Constellation, trois vols d'avions Vinscount de première classe et deux vols d'avions North Star touristes. Je vous demande pardon, cela fait sept vols.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous avons donc déjà dépassé le minimum de six vols.

M. MCGREGOR: Pendant l'été.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et pendant l'hiver ?

M. MCGREGOR: Je crois bien que le nombre sera réduit d'un vol, comme d'ordinaire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Est-ce que la fréquence des vols a augmenté continuellement au cours des dernières années ?

M. MCGREGOR: Il y a eu une augmentation graduelle depuis un certain nombre d'années. Il ne faut pas oublier que l'addition d'une envolée est une augmentation assez considérable et que nous avons généralement ajouté, en moyenne, une envolée à notre service d'été aussi bien qu'à notre service d'hiver à peu près tous les deux ans.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sur vos services transatlantiques. Et, puisque, monsieur le président, cette question tombe sous le chapitre intitulé "Expansion des services", j' imagine que ce service vous rapporte un bénéfice.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne maintenez pas dans ce service la même fréquence de vols. Cette fréquence n'est pas requise dans ce genre de trajet, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Notre route de l'Atlantique nous rapporte 50 p. 100 de plus par mille-voyageur, mais il y a une concurrence plus forte que dans le service à l'intérieur du pays.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quels sont vos concurrents ?

M. MCGREGOR: De l'aéroport de Montréal, nos concurrents sont le B.O.A.C., Air-France et le K.L.M.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il quelque indication que la S.A.S. se propose de demander elle aussi la permission d'exploiter un service de l'aéroport de Montréal ?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il a circulé une rumeur à ce sujet, mais je n'ai pas entendu dire qu'on avait fait une demande en règle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous continuez de réaliser des bénéfices bien que vous ayez trois concurrents étrangers ?

M. McGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et cela avec un service d'environ huit vols par semaine ?

M. McGREGOR: Nous en avons huit l'été dernier.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et combien de vols vos concurrents offrent-ils ?

M. McGREGOR: Je crois que la B.O.A. a le même de vols que nous à son horaire, mais les deux autres compagnies en ont moins.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Savez-vous combien ils en ont ?

M. McGREGOR: Je crois qu'Air-France en a trois par semaine et que le K.L.M. en a peut-être quatre. Je pourrais vérifier ces chiffres pour vous, si vous le désirez.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En dépit d'un tarif plus élevé, votre service d'outre-mer ne vous rapporte pas autant de bénéfices que vos services à l'intérieur du pays ?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Grâce à l'échange que vous avez fait avec la Canadian Pacific Airlines, c'est-à-dire en échangeant un service à l'intérieur du pays pour un service à l'étranger, combien de voyageurs transportiez-vous de Toronto dans les bons mois de l'année dernière, comme janvier et février ?

M. McGREGOR: J'ai les chiffres pour l'année. Pour le service partant de Montréal et de Toronto en direction du sud, nous avons 1,168 places disponibles à la destination du Mexique et nous avons transporté 553 voyageurs, ce qui fait un coefficient de chargement de 47 p. 100. En direction du nord, nous avons 1,188 places disponibles et nous avons transporté 592 voyageurs, ce qui fait un coefficient de chargement de 49.9 p. 100. Cela fait pour l'ensemble un coefficient de chargement de 48.6 p. 100. Je dois attirer votre attention sur le fait que ce service a commencé au mois de janvier de l'année dernière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ces chiffres sont pour le mois d'ouverture. Combien de temps avez-vous maintenu le service ?

M. McGREGOR: Nous l'avons maintenu jusqu'au 1^{er} novembre de l'année dernière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Jusqu'au 1^{er} novembre. Avez-vous les chiffres pour votre dernier mois de service ?

M. McGREGOR: Non. Ce sont là les chiffres pour l'année, ou plutôt pour dix mois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez pas une répartition mensuelle de ces chiffres ?

M. McGREGOR: Je pourrais me la procurer, mais je ne l'ai pas en ce moment.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voudriez-vous avoir la bonté de me la fournir ?

M. McGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous une idée du coefficient de chargement de la Canadian Pacific Airlines pour la route de Toronto à Montréal d'après le bilan d'exploitation de cette compagnie pour les deux mois qu'elle a maintenu ce service ?

M. McGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous en avez aucune idée ?

M. McGREGOR: La compagnie a exploité ce service près de six mois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Depuis la fin de novembre ?

M. McGREGOR: Depuis le 1^{er} novembre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous n'avez aucune idée des résultats qu'elle a obtenus ?

M. McGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose qu'on pourrait se procurer ces renseignements de la Commission du transport aérien.

M. MCGREGOR: Certainement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que nous discuterons plus tard du service de tourisme, mais ce service est quand même compris dans le tarif-voyageurs.

M. HAHN: À propos d'expansion des services, qu'est-ce que l'on fait en fait d'envolées trans-polaires?

M. MCGREGOR: Ce que fait Air-Canada?

M. HAHN: Oui.

M. MCGREGOR: Rien.

M. HAHN: Est-ce que vous avez des projets en ce domaine?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAHN: Avez-vous objection à ce que d'autres pénètrent dans ce domaine à des taux comparables aux taux d'Air-Canada pour ses envolées transatlantiques?

M. MCGREGOR: Non. Nous n'avons soulevé aucune objection quand le Canadian Pacific Airlines a demandé la permission d'établir ce qu'on appelle une route trans-polaire. Cette route n'est pas très trans-polaire, et nous n'avions aucune objection à son établissement.

M. HAHN: Vous n'y aviez pas d'objection. Auriez-vous quelque objection à ce qu'on prenne des chargements à Winnipeg pour les lignes scandinaves?

M. MCGREGOR: Oui, nous en aurions.

M. HAHN: Sur quoi se baserait votre objection?

M. MCGREGOR: Sur le fait qu'un tel service nous priverait d'une certaine quantité de trafic partant du centre du Canada.

M. HAHN: Quel pourcentage du trafic payant est transporté vers l'Europe?

M. MCGREGOR: De Winnipeg même ou de Winnipeg et des autres points à l'ouest?

M. HAHN: Disons de Winnipeg et des autres points vers l'ouest.

M. MCGREGOR: Pour le moment je ne pourrais vous donner que des chiffres approximatifs. La quantité de ce trafic est considérable, mais je peux vous procurer les chiffres exacts.

M. HAHN: Pourriez-vous faire cela?

M. MCGREGOR: Oui. Nous avons ces chiffres ici même. Ou plutôt non, je crois qu'il faudra faire des recherches pour vous les procurer.

M. HAHN: Vous ne vous êtes pas opposés à ce que la Canadian Pacific Air Lines réduise ses taux pour la route trans-polaire à un niveau moins élevé que les lignes américaines?

M. MCGREGOR: La question des taux n'est pas de notre domaine. Les taux de transport international sont fixés par entente par l'Organisme international du transport aérien.

M. HAHN: La Canadian Pacific Airlines a fait une demande qui a été refusée par la Commission canadienne des transports aériens, et Air-Canada s'est opposé à cette demande par le fait qu'on pouvait prendre l'avion trans-polaire à Seattle pour \$18 de moins qu'on ne paierait à Air-Canada pour se rendre à Vancouver.

M. MCGREGOR: Pour quelle destination?

M. HAHN: Pour des envolées trans-polaires.

M. MCGREGOR: Mais pour quelle destination?

M. HAHN: À destination de Copenhague.

M. MCGREGOR: Je suis ici sur un terrain qui ne m'est pas familier; je puis vous dire que les services de la Canadian Pacific Airlines s'arrêtent à Amsterdam et les services de la S.A.S. à Copenhague et à Stockholm. Je ne crois pas que la Commission canadienne du transport aérien adopterait l'attitude que vous avez mentionnée au sujet des taux de transport

internationaux, car il a été entendu entre les gouvernements intéressés que les taux de transport aérien pour des envolées internationales seraient fixés par entente lors des réunions de l'Association du transport aérien international.

M. HAHN: Donc Air-Canada n'a pas fait d'objection. C'est là le point important.

M. MCGREGOR: Vous voulez dire qu'elle n'a pas fait d'objection à ce qu'on établisse des taux?

M. HAHN: Soit à cela, ou soit aux taux eux-mêmes.

M. MCGREGOR: Je suis sûr que nous demanderions une égalisation des taux au cours d'une réunion de l'Association du transport aérien international.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Expansion des services"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À propos de la dernière question soulevée par M. Hahn, j'ai posé moi aussi une question à M. McGregor l'année dernière. Voici ma question et sa réponse.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En examinant la perspective des recettes de l'année prochaine, estimez-vous que le 25 p. 100 qui reste sera changé considérablement par l'établissement d'une route aérienne trans-polaire à partir de Vancouver?

M. MCGREGOR: Nous avons essayé de déterminer cela. Toute la côte du Pacifique que nous servons, y compris Seattle, Vancouver et Victoria, a donné à notre route aérienne transatlantique un revenu brut de \$400,000. Reste à savoir dans quelle proportion l'augmentation de ce trafic ira normalement aux routes aériennes du Pacifique-Canadien. Je doute que ce soit la moitié de ce trafic, parce que je ne crois pas que cette route aérienne soit aussi populaire et, du reste, elle n'aboutit pas à un grand terminus comme celui de Londres.

Pourriez-vous nous dire quel a été l'année dernière le chiffre du revenu brut de votre service transatlantique dans cette région?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous procurer ce chiffre, mais je ne l'ai pas ici. Je peux vous dire quel a été le revenu total de toutes les compagnies qui exploitent des lignes traversant l'Atlantique du Nord. En 1955, la Canadian Pacific Air Lines exploitait 8 p. 100 de ces lignes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous dites 8 p. 100? Pourriez-vous nous dire, à l'aide du même genre d'étude que vous avez fait ici, si vos revenus bruts sont moindres cette année que l'année dernière?

M. MCGREGOR: Je ne puis vous le dire maintenant, mais je peux me procurer ces renseignements. Est-ce que le résultat pour un mois donné ferait l'affaire?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais à comparer ce revenu avec le revenu de \$400,000 mentionné dans vos prévisions.

M. MCGREGOR: Je comprends. S'il m'est permis de comparer le mois de décembre 1955 avec le mois de décembre 1954, voici les pourcentages. Tout d'abord, pour la classe touriste. Je peux vous donner le total pour la classe touriste. Pour Air-Canada, le pourcentage de trafic de la classe touriste par comparaison avec trafic total, a diminué de 7.7 p. 100, tandis que, pour la Canadian Pacific Airlines, le pourcentage qui était zéro en 1954 est de 6.6 p. 100 en 1955.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que ces pourcentages se rapportent exclusivement au trafic de la région à l'ouest de Winnipeg ou se rapportent-ils à l'ensemble du service trans-atlantique?

M. MCGREGOR: Ce sont des pourcentages pour l'ensemble du service transatlantique; mais ce service, pour la Canadian Pacific Airlines, commence dans l'ouest seulement et il a commencé à zéro.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il quelque indication que la perte de 7.7 p. 100 provient exclusivement de votre potentiel de trafic à l'ouest de Winnipeg ou qu'elle provient d'une diminution générale dans tout le pays?

M. MCGREGOR: Nous n'avons aucune indication à ce sujet.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Savez-vous quelle a été la perte d'Air-France ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Malgré les belles gravures de leur publicité, ils ont bien pu subir une partie de la perte.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Expansion des services" ?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous donner le pourcentage de la perte, se cela peut vous être utile.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Le chapitre suivant est intitulé "Trafic-voyageurs". C'est à la page 9.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce qu'il y a un certain facteur qui a contribué au progrès du trafic-voyageur ? On dit ici dans le rapport qu'un énergique programme de vente a contribué au développement du trafic. Je me rappelle que M. McGregor a mentionné cela l'année dernière. Je pense que nous sommes entendus alors tous les deux sur l'importance capitale de la publicité pour le développement de la compagnie. À cette époque, l'année dernière, vous avez déclaré qu'une grande partie de vos dépenses de publicité se faisait au Canada.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et cette pratique se continue-t-elle encore dans la même proportion ?

M. MCGREGOR: Oui. De fait, la proportion de nos dépenses de publicité aux États-Unis en 1956 sera moindre qu'en 1955, en raison de la mise en service des avions Viscount et des programmes spéciaux qui ont été établis par suite de leur mise en service.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): À ce propos, avez-vous les noms des agences dont vous vous servez aux États-Unis ?

M. MCGREGOR: Nous nous servons de l'agence Cockfield Brown à l'heure actuelle.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous proposez-vous de continuer d'employer les services de cette agence aux États-Unis ?

M. MCGREGOR: La question est à l'étude à l'heure actuelle, car nous nous demandons s'il ne sera pas préférable d'avoir recours aux services d'une agence américaine qui dessert un plus vaste territoire aux États-Unis.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce serait là la seule raison qui vous induirait à employer une agence de publicité aux États-Unis ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Qu'arrivera-t-il alors à votre compte de publicité pour le Canada ?

M. MCGREGOR: Rien du tout.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Laisseriez-vous le contrat à Cockfield Brown ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je désire déclarer ici catégoriquement que je suis tout à fait opposé au principe de permettre à un organisme du gouvernement canadien d'employer une agence de publicité américaine même pour une partie de son programme de publicité aux États-Unis. Nous discuterons bientôt les prévisions budgétaires des chemins de fer Nationaux du Canada; eux aussi font la même chose. Permettez-moi de vous dire que c'est là, à mon avis, une manière de faire qui n'est pas à propos. Je n'insisterai pas davantage pour le moment, mais j'exprime l'espoir, monsieur McGregor, que vous réfléchirez bien longuement avant d'adopter une pratique qui, non seulement aux yeux des hommes d'affaires mais aussi aux yeux des experts en publicité, ne semble pas très sage. En faisant ces remarques je ne veux jeter aucun discrédit sur la valeur et le mérite de l'agence de publicité américaine en question.

M. MCGREGOR: Je crois, comme vous, qu'il est opportun de bien examiner la question avant de prendre une décision.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur le chapitre intitulé "Trafic-voyageurs" ?

M. CHURCHILL: On a mentionné en passant, ce matin, la question de la confirmation des retenues de places. C'est une question que nous avons longuement discutée l'année dernière. Je ne veux pas consacrer trop de temps à cette question aujourd'hui, mais je voudrais simplement savoir en quoi consiste ce système. S'agit-il de la confirmation par les clients d'une retenue de place qu'il a faite auparavant ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. CHURCHILL: Comment le système fonctionne-t-il, monsieur McGregor ?

M. MCGREGOR: Il fonctionne toujours aussi bien que dans le passé, monsieur Churchill. Il y a certaines difficultés qui surgissent en raison du fait que certaines personnes oublient de confirmer leur retenue. Cette pratique s'est aggravée en raison du fait que certaines compagnies de transport des États-Unis, après avoir adopté cette pratique, l'ont abandonnée. J'estime qu'on a tout lieu de croire qu'ils la rétabliront, étant donné les nombreux cas d'absences non-motivées qui se sont produits.

M. CHURCHILL: Cette confirmation doit-elle se faire six heures avant le départ de l'avion au plus tard ?

M. MCGREGOR: Oui, mais cela a créé une certaine confusion. Une certaine publicité a été accordée au fait que la pratique avait été abandonnée par certaines compagnies de transport. Cela a créé l'impression, chez un certain nombre de gens, que la pratique avait été abandonnée par toutes les compagnies. De fait, la moitié environ des exploitants des États-Unis l'ont abandonnée et la moitié des exploitants l'ont gardée. Nous, nous l'avons gardée, car nous l'avons depuis huit ou neuf ans.

M. CHURCHILL: Je me suis trouvé dans un certain embarras il y a environ un mois. Je me suis rendu d'ici à Toronto en avion et à Toronto j'ai décidé d'acheter des billets pour moi et ma femme de Winnipeg à destination de . . . ou plutôt j'ai pris un billet d'Ottawa à Winnipeg et à Toronto, pendant l'arrêt de l'avion, j'ai décidé d'acheter des billets de Winnipeg à Victoria, ce que j'ai fait. J'ai téléphoné à ma femme de me rencontrer à Winnipeg pour qu'elle continue le voyage avec moi. J'étais dans l'envolée n° 4. En arrivant à Toronto, j'entends le haut-parleur qui me prie de passer au guichet de la compagnie. Là j'apprends que ma commande n'avait pas été confirmée et qu'il n'y avait pas de place pour moi de Winnipeg à Victoria. Six heures ne s'étaient pas écoulées depuis ma commande. J'étais à bord d'un avion d'Air-Canada. À ma connaissance, je n'avais aucun moyen de communiquer avec Winnipeg. J'en ai éprouvé une crise de haute pression. Heureusement un fonctionnaire en charge de la vente des billets m'apprit très courtoisement qu'il y avait trois places vacantes sur l'avion à destination de Vancouver et on me permit d'y monter. Je demandai alors si on pouvait m'assurer une place entre Vancouver et Victoria. On me dit que la retenue n'avait pas été confirmée. De nouveau, j'étais à bord d'un avion et je n'avais aucune chance de confirmer ma retenue. Je me demande si le cas est un cas normal ou si j'ai été simplement un voyageur malchanceux ?

M. MCGREGOR: Quand avez-vous acheté votre billet ?

M. CHURCHILL: À 2 h. 30, à Toronto, et l'avion partait à 3 heures.

M. MCGREGOR: Très bien. Dans ce cas, monsieur Churchill, quand cette commande vous a été confirmée à Toronto, comme j'espère qu'elle l'a été, elle aurait dû porter la mention "Pas besoin d'une nouvelle confirmation". Si cela n'a pas été fait, c'est qu'il y a eu un oubli.

M. CHURCHILL: Eh bien, que pensez-vous de cette affaire ? Y a-t-il un système de télétype entre Toronto et Winnipeg ?

M. MCGREGOR: Oui. Comme nous l'avons dit l'année dernière, il faut une nouvelle confirmation quand le billet n'est pas acheté à l'endroit où l'envolée doit commencer. Dans

les autres cas, elle n'est pas nécessaire et je suppose que vous n'avez pas eu besoin de confirmer votre demande quand vous avez quitté Ottawa. Si vous l'avez fait, la chose n'était pas nécessaire. Mais, dans l'autre cas, la confirmation était nécessaire. Si elle était physiquement impossible pour les raisons que vous avez mentionnées, la retenue aurait dû être faite par télétype et porter la mention "Pas besoin d'une nouvelle confirmation". Voilà aussi ce qui aurait dû être fait pour la partie Vancouver-Victoria de votre voyage.

M. CHURCHILL: Quand au reste, le voyage a été excellent.

M. MCGREGOR: Tant mieux.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur le chapitre intitulé "trafic-voyageurs" ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, je vois dans ce chapitre qu'on mentionne l'établissement d'une classe touriste . . .

Le PRÉSIDENT: Cela est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): . . . qui, en 1955, figure pour 32 p. 100 de la totalité du trafic-voyageurs d'Air-Canada. A-t-on établi de nouveaux services depuis nos réunions de l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Oui. La classe touriste a été ajoutée à tous les services de la partie sud des Antilles en 1955. C'est là la seule addition considérable. On a aussi ajouté des envolées de classe touriste sur certaines routes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À l'intérieur du pays ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Et projetez-vous d'autres additions de ce genre ?

M. MCGREGOR: Non, pas en 1956, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous pouvons donc supposer que le système s'applique aux envolées de longue haleine, c'est-à-dire que ces envolées comportent une classe touriste, mais que vous n'avez pas cette classe touriste dans les courtes envolées où vous employez des avions DC-3 ?

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il me semble, cependant, que vous aviez mentionné des projets de ce genre l'année dernière. Ces projets ont-ils été changés ?

M. MCGREGOR: Oui, dans un cas. L'année dernière, à cette époque, nous avons songé à deux genres de services pour les deux principaux services internationaux. L'un de ces services aurait comporté la classe touriste. Ce projet a été mis de côté comme impraticable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Était-ce là le seul projet auquel vous songiez ? Je vous ai demandé l'année dernière: "Dans combien de temps, pensez-vous, pourrions-nous avoir une classe touriste pour les courtes envolées" ?, et vous avez répondu: "Cela dépendra de la route et du volume du trafic; cela pourra prendre, à mon avis, un an ou un an et demi." Était-ce là le seul projet auquel vous songiez ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez maintenant abandonné ce projet ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et il n'y a pas de probabilité qu'on établisse la classe touriste pour les envolées comme Ottawa-Toronto, Montréal-Ottawa et autres semblables ?

M. MCGREGOR: Il y a une classe touriste entre Ottawa et Toronto.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a une classe touriste ?

M. MCGREGOR: Oui, il y a une classe touriste dans le North Star.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà exactement ce que je voulais savoir. Donc, depuis l'année dernière, vous avez établi la classe touriste entre Ottawa et Toronto ?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

M. MCGREGOR: Je crois du moins ce service existe cette année, mais je ne suis pas sûr qu'il existait l'année dernière, monsieur Hamilton.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je suis bien informé, l'envolée du North Star est une envolée additionnelle; elle est donc probablement nouvelle de cette année. Est-ce que vous envisagez la possibilité d'introduire ailleurs la classe touriste? La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que vous aviez autrefois un taux de touriste, par exemple, de Vancouver à Toronto ou d'Edmonton à Toronto. De ces endroits il fallait ensuite acheter un billet de première classe. Est-ce que cette situation existe encore?

M. MCGREGOR: Sur les quelques routes que vous avez mentionnées, il n'existe qu'un service de DC-3. On pourrait aussi donner l'exemple du nouveau service du Québec à l'est de Montréal. Nous espérons être capables de faire quelque chose au sujet du service de tourisme entre Montréal et Québec dans le cours normal des choses.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La situation actuelle est-elle due au fait que vous n'avez là que des DC-3?

M. MCGREGOR: Nous avons des DC-3 et des North Star.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il une raison valable pour exiger le taux de première classe entre Ottawa et Toronto où le service est fait tour à tour par un avion Viscount et par un avion DC-3? Il n'y a pas de comparaison possible entre les deux modèles, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: À tort ou à raison, monsieur Hamilton, l'attitude de l'industrie des transports aériens à l'égard de la classe touriste et de la première classe ne dépend pas du modèle de l'avion, mais de la densité des places pour les voyageurs. Quand vous êtes assis sur votre siège et que vos genoux touchent au siège d'en avant, vous avez là ce qu'on appelle l'espace de 36 pouces entre les sièges; et, dans les gros avions, les voyageurs sont assis cinq de front. C'est là ce que l'on considère comme la classe touriste, dans n'importe quel modèle d'avion. C'est là l'attitude des compagnies de transport; je ne tente pas de justifier cette attitude.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On ne tient pas, par conséquent, aucun compte de la différence de vitesse pour faire le trajet entre Ottawa et Toronto, aujourd'hui dans un Viscount et demain dans un DC-3?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et on paye le même prix?

M. MCGREGOR: Le même prix. Dans certains cas les compagnies de transport ont demandé un supplément pour transporter les voyageurs dans des avions plus nouveaux et plus rapides. On a ensuite supprimé ces suppléments quand la chose eut perdu l'attrait de la nouveauté.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que le DC-3 est employé quelque part comme avion de tourisme?

M. MCGREGOR: Pas par nous.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Plaît-il?

M. MCGREGOR: Pas par nous.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-il employé pour cela par d'autres lignes de transport aérien?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il y a des DC-3 où l'on s'assoit quatre de front. Je ne sais pas si on ne les emploie pas comme avions de tourisme. Je crois qu'on doit le faire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De sorte que tout changement qui pourrait survenir dans l'établissement d'une classe touriste dépendrait du placement du DC-3 et non du fait que cet avion est classé à un niveau inférieur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Follwell, vous avez une question à poser ?

M. FOLLWELL: Monsieur le président, je crois que la question que je désire poser se rapporte au chapitre que nous sommes à étudier. C'est une simple suggestion qui pourrait peut-être améliorer le confort des voyageurs. Récemment je suis venu de New-York en avion. Je crois que l'avion est parti à 8 h. 35 du matin. Sur cette envolée on ne sert pas le déjeuner, mais on le sert sur l'avion qui part de Montréal à destination de New-York à 8 h. 20. Or, voici ce qui arrive. Si vous êtes dans un hôtel en plein coeur de New-York, vous vous levez à 6 h. 30 et vous prenez un taxi pour vous faire conduire à l'aéroport. Il faut être là une heure et demie avant le départ de l'avion, c'est-à-dire vers 7h. 25. Vous êtes là à l'aéroport et vous ne pouvez pas prendre votre déjeuner avant de monter en avion. Quant à moi, cela m'était assez indifférent, mais il y avait avec moi plusieurs personnes qui se demandaient si l'on servirait à déjeuner. Je me demande si le service du déjeuner à bord de cet avion ne serait pas une amélioration qui rendrait l'envolée plus satisfaisante pour les voyageurs.

M. MCGREGOR: Je crois, monsieur Follwell, que c'est là une excellente suggestion, mais nous avons des règles assez rigides au sujet du service des repas relativement aux heures d'envolée. Je crois que 8 h. 30 est la limite pour le déjeuner. De plus, le service des repas à bord des avions Viscount entre New-York et Montréal et entre New-York et Toronto est une chose assez difficile en raison de la brièveté du voyage. Il est extrêmement difficile de servir 40 repas dans l'espace d'environ 100 minutes.

M. FOLLWELL: Je me demande comment il se fait que vous pouvez servir le déjeuner sur l'avion qui part de Montréal à 8 h. 20 à destination de New-York. Et vous dites que vous avez une heure-limite pour le déjeuner.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FOLLWELL: Je crois cependant qu'il y a un grand nombre de voyageurs, et je suis du nombre, qui ne savent que vous avez une heure-limite.

M. MCGREGOR: Le service des repas est indiqué sur l'horaire; mais la limite est trop rigoureuse si, pour une affaire de 15 minutes, vous êtes privés de votre déjeuner.

M. FOLLWELL: Pour cinq minutes.

M. KNIGHT: Y a-t-il des avions, comme par exemple ces deux avions touristes mentionnés à la page 7, dans lesquels il y a deux classes de service? Y a-t-il encore cette petite place en arrière qu'on avait coutume de considérer comme un service de première classe, pendant que les places d'en avant sont de la classe touristique?

M. MCGREGOR: Nous avons cela seulement dans les envolées sur l'Atlantique du Nord.

M. FOLLWELL: Seulement dans les envolées transatlantiques? Sur ces avions qui traversent l'Atlantique du Nord, quelle est la proportion réservée pour la première classe en arrière?

M. MCGREGOR: Il y a 52 places de la classe touristique et neuf places pour la première classe.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Trafic-voyageurs"?

M. HAHN: Avant d'adopter ce chapitre, monsieur le président, je voudrais demander si le fait d'avoir mis une classe touristique à la disposition du public, a contribué à augmenter le volume du trafic?

M. MCGREGOR: Sur certaines routes. En raison du prix plus modique du transport, je crois que l'introduction de la classe touristique sur la route transcontinentale nous a attiré de nouveaux clients. Mais, d'une manière générale, je crois qu'il y a beaucoup de gens qui voyagent maintenant dans la classe touristique et qui auraient autrefois préféré voyager en première classe. En d'autres cas, l'horaire des envolées de la classe touristique convient mieux aux besoins particuliers de certains voyageurs.

M. HAHN: Dois-je conclure de vos remarques que vous avez peut-être l'intention de supprimer un vol de classe touristique et d'ajouter un autre Viscount, par exemple, au service transcontinental?

M. MCGREGOR: Non, nous n'avons pas l'intention de faire cela, car il nous faut maintenir en service au moins deux avions North Star de classe touriste pour les envolées transcontinentales, si nous voulons mettre le service de la classe touriste à la disposition du public sur deux routes principales, celle qui passe par Edmonton et celle qui passe par Calgary. Nous n'avons donc pas d'intention de diminuer les services de classe touriste. Mais nous ajouterons deux autres services de première classe.

M. HAHN: Et vous vous attendez que votre clientèle de classe touriste va diminuer?

M. MCGREGOR: Le pourcentage général diminuera probablement.

M. FULTON: Monsieur McGregor, vous dites dans votre rapport annuel, à la page 9: "La prospérité générale et un énergique programme de vente ont contribué au développement du trafic-voyageurs". Et dans votre mémoire adressé à la Commission Gordon, vous dites à la page 9: "La nature du transport aérien est-elle qu'une forte proportion de la clientèle des avions se constitue par soi-même et n'existerait pas du tout sans le facteur vitesse et les autres traits caractéristiques de ce moyen de transport". Nous avons entendu précédemment plusieurs questions et beaucoup de discussion sur la concurrence et je crois que cette discussion était intéressante et que les passages que je viens de citer pourraient s'y rapporter. En d'autres termes, je crois que ce que vous voulez dire dans les deux passages que je viens de citer, c'est que, pourvu que vous mainteniez un énergique programme de vente, un service de transport sûr, confortable et attrayant crée jusqu'à un certain point, pas cependant jusqu'à un degré illimité, sa propre clientèle.

M. MCGREGOR: Je crois que ce que vous dites est bien vrai. Ce à quoi je pensais quand j'ai dit que parfois que la clientèle se crée elle-même, c'est à des cas comme le suivant. Un homme, par exemple, part de Montréal pour Toronto en avion en vue de signer certains documents et revient à Montréal dans un avion qui part de Malton une demi-heure après. Cet homme n'aurait pas fait le voyage par chemin de fer; il aurait expédié les documents par la poste. Je crois que la vitesse du service de transport occasionne des voyages qu'on ne ferait pas autrement.

M. FULTON: La vitesse et la commodité du service peut-être?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. FULTON: En effet, bien que la concurrence aurait tendance à réduire votre trafic au-dessous du niveau que vous jugez désirable, elle pourrait forcer des exploitants à établir des services aériens si commodes que la clientèle remplirait bientôt les appareils des concurrents aussi bien que ceux des premiers exploitants?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Fulton. J'ai l'impression que les avantages normaux de la concurrence sont sérieusement restreints dans le transport aérien par deux ou trois autres facteurs, tels que le téléphone, car la question du prix du service vient en jeu. Le prix du transport aérien est réglementé et s'applique uniformément à toutes les compagnies qui font affaires sur le même parcours. Quant à l'amélioration que la concurrence pourrait amener dans le service, j'ai l'impression que le service aurait plutôt une tendance à diminuer en qualité à mesure que la chance de faire un honnête profit diminuerait.

M. FULTON: Je suis porté à croire que vous avez raison et je ne vous conseille pas d'appliquer à l'extrême le plan que j'ai mentionné sans considérer tous les autres facteurs, mais n'y aurait-il pas moyen d'essayer ce système sur une base régionale? Ne pourrait-on pas en faire l'effet dans les régions où la population est très dense, pourvu que ce soit dans des limites assez modestes. Pour revenir au cas que vous avez mentionné, il y a peut-être un autre facteur qui entre en jeu. Votre homme n'aurait peut-être pris d'avion s'il avait dû attendre 24 heures?

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez peut-être tout à fait raison. Vous aimeriez peut-être que je vous donne certains chiffres au sujet des routes concurrentielles. Il y a passablement de concurrences au Canada dans les transports aériens. Nous avons déjà mentionné les lignes américaines qui font le trajet à New-York en concurrence avec nous, et il y en a d'autres. Entre Edmonton et New-York il y a concurrence entre la Northwest Airlines et Air-Canada; entre Regina et Edmonton, il y a la Canadian Pacific Airlines et

Air-Canada. Il y a aussi concurrence dans les provinces Maritimes sur les routes que nous avons mentionnées, notamment sur la route qui dessert Moncton, Frédéricton et Saint-Jean. Il y a passablement de trafic local sur plusieurs de ces routes. Dans le document que vous avez mentionné il y a un moment, nous avons dit que 85 p. 100 environ du réseau d'Air-Canada est dans une situation de concurrence ou dans une situation qui s'en rapproche beaucoup. La Canadian Pacific Airlines fait comme nous le service entre Regina et Edmonton et entre Vancouver et Calgary. La Pacific Western Air Lines fait le service entre Vancouver et Victoria. La Québécois fait le service entre Québec et Sept-Îles. La Maritime Central Airlines fait le service entre Moncton et Saint-Jean et entre Moncton et Goose-Bay. La Colonial Airlines fait le service entre Ottawa et New-York. L'American Airlines fait le service entre Toronto et New-York, entre Toronto et Cleveland via Buffalo et entre Toronto et Chicago. La United Airlines fait le service entre Vancouver et Seattle. La Northwest Airlines fait le service entre Edmonton et Toronto.

M. FULTON: Et le résultat de votre exploitation de ces routes n'a pas été trop désastreux?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Vous dites que la Northwest Airlines fait le service entre Vancouver et Victoria. Est-ce que ce service peut être considéré comme un service véritablement concurrentiel? Ce n'est qu'un service contractuel, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Cette compagnie a, je crois, un permis de maintenir un service régulier.

M. FULTON: Je ne le savais pas. Quand l'a-telle obtenue?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est au mois d'août dernier.

M. FULTON: Savez-vous si elle fonctionne régulièrement d'après un horaire?

M. MCGREGOR: Je ne pourrais vous le dire avec certitude.

M. KNIGHT: Pour que la chose soit inscrite au compte rendu, pourriez-vous me dire sur quelles routes Air-Canada n'a pas de concurrence à l'intérieur du pays?

M. MCGREGOR: Oui, mais c'est là une tâche considérable.

M. KNIGHT: Je ne demande pas un exposé détaillé.

M. MCGREGOR: Le trajet Toronto-Ottawa-Montréal est un bon exemple de trajet sans concurrence. Toutes les autres routes à l'ouest de Montréal, à l'exception de courts trajets, tels que les trajets entre Regina et Winnipeg, entre Saskatoon et Winnipeg, entre Saskatoon et Edmonton et quelques autres, sont plus ou moins soumises à un système de concurrence qui implique ordinairement la nécessité de changer de ligne pour accomplir un voyage.

M. FULTON: D'autre part, bien qu'il y ait une certaine concurrence qui vous soit faite au sud de la frontière internationale, vos routes de longue distance, telles que celle de Vancouver à Toronto et celle de Vancouver à Montréal, ne sont pas concurrentielles au même degré que celles que vous venez de mentionner.

M. MCGREGOR: Cela est exact. Elles sont concurrentielles à un degré qui nuit jusqu'à un certain point.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez dit que le trajet de Calgary à Vancouver par Air-Canada comporte deux arrêts.

M. MCGREGOR: C'est ce que je crois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Des arrêts obligatoires?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est ce que vous pourriez appeler une "course de laitier"?

M. MCGREGOR: Je ne sais si je pourrais les appeler ainsi. Toutefois, je suppose que ces arrêts augmentent le trafic; autrement on ne les ferait pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vers l'ouest, de Toronto à Edmonton, le trajet est concurrentiel et il faut aussi recourir à Air-Canada pour se rendre à Chicago, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non. Il faut y recourir pour faire le trajet d'Edmonton à New-York.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et pour faire le trajet de Toronto à Chicago, ne faut-il pas recourir à Air-Canada ?

M. MCGREGOR: Je crois que Buffalo est le point où il faut changer de compagnie de transport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cependant il n'y a pas de concurrence absolue sur ce trajet.

M. MCGREGOR: Non. Comme je l'ai dit, ce n'est qu'une concurrence nuisible.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai votre horaire en date du 1^{er} janvier 1956. Je n'y vois pas de classe touriste entre Ottawa et Toronto. Êtes-vous bien sûr que ce service touriste ne soit pas seulement une envolée supplémentaire ?

M. MCGREGOR: Non, je crois que je ne me suis pas trompé. L'avion North Star de classe touriste n'arrête pas à Ottawa.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois qu'il y arrête quelques fois, quand il arrête ici, est-ce une envolée de classe touriste ? Si je suis bien informé, vous avez mis en service les avions North Star pour des envolées supplémentaires. Quand ces envolées passent par ici, les appelez-vous des envolées de classe touriste ?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez donc pas de taux de classe touriste entre Ottawa et Toronto ou entre Ottawa et Montréal ?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Pour revenir à l'exposé que vous venez de faire au sujet de la concurrence, n'est-il pas vrai que, pour plusieurs de ces trajets, tels que le trajet Vancouver-Calgary, le permis n'aurait pas été accordé sans l'engagement de faire les arrêts intermédiaires en question ? En d'autres termes, le permis n'a-t-il pas été accordé à la condition express que le service ne serait pas un service tout à fait concurrentiel avec le vôtre ?

M. MCGREGOR: Je ne veux pas essayer de me substituer à la Commission du transport aérien, mais je crois que votre supposition est probablement juste.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez mentionné une réduction de votre service d'outre-mer et une augmentation du service du Canadian Pacific Airlines, diminution et augmentation représentant un pourcentage du trafic total. Toutefois, vous dites que ce volume de votre trafic transatlantique est satisfaisant. Cela veut-il dire que vos recettes brutes continuent d'augmenter malgré la perte d'une partie de la clientèle totale ?

M. MCGREGOR: Cela est exact. Le total des voyageurs a augmenté.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et dans ce cas vous êtes en concurrence avec douze compagnies de transport.

M. MCGREGOR: En comptant les compagnies dont les avions partent de New-York.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pendant que nous en sommes à ce chapitre, pouvez-vous nous dire combien de voyages gratuits vous avez accordés l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Les passes ou billets gratuits sont de deux genres. Le nombre des passes régulières a été de 1,650 et celui des passes casuelles de 33,069, ce qui fait un total de 34,663. Le total peut aussi se répartir comme suit: passes pour les besoins de la compagnie, passes accordées aux employés et passes accordées pour diverses raisons.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'année dernière, le nombre de ces passes était de 50,000. Il y a donc eu une réduction considérable.

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Ce qui pourrait donner cette impression, c'est la façon dont nous avons répondu à la question. Dans notre réponse nous avons donné les chiffres pour chaque tronçon du réseau. S'il y a une différence, je crois qu'il y a une petite augmentation dans le nombre des passes cette année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien de ces passes ont été accordées pour fins de publicité et autres fins semblables ?

M. MCGREGOR: Il y a eu 680 passes régulières et 955 passes casuelles, ce qui fait un total de 1,624.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, avant que nous laissions l'étude de ce chapitre, je voudrais attirer l'attention sur un autre point. Nous avons déjà parlé de concurrence entre les différentes lignes de transport aérien. Je me demande maintenant si l'organisation de nouveaux services transcontinentaux sur les chemins de fer a eu un effet appréciable sur notre trafic aérien ?

M. MCGREGOR: Je crois que nous avons remarqué une certaine différence. Notre taux d'augmentation sur les lignes parallèles à ces deux services transcontinentaux a été moins élevé que sur les autres lignes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avez-vous remarqué une variation appréciable dans le volume du trafic entre Montréal et Ottawa ?

M. MCGREGOR: Non. Le volume de ce trafic me surprend toujours.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cela me surprend, moi aussi. La raison pour laquelle j'ai posé cette question, c'est que j'ai en ma possession un demi-billet d'aviation qui m'est resté depuis l'introduction du nouveau service ferroviaire. Je n'ai jamais eu l'occasion de me servir de ce demi-billet en raison de l'excellence du service de chemin de fer.

M. KNIGHT: Puisque nous en sommes sur la question de la concurrence, je dois vous dire qu'un certain nombre de mes amis croient que l'établissement d'une nouvelle ligne aérienne en concurrence avec le service trans-canadien des chemins de fer augmenterait l'efficacité du service. Je voudrais vous demander, monsieur McGregor, si vous pensez que nous avons dans notre pays une population suffisante pour justifier l'établissement d'une nouvelle ligne de ce genre ou, du moins, s'il y aurait un pourcentage suffisant de la population qui voudrait se servir du transport aérien lorsqu'il existe une concurrence de ce genre. En ce cas, est-ce que cela augmenterait l'efficacité de votre service ?

M. MCGREGOR: Monsieur Knight, au risque de paraître prévenu, je voudrais répéter, au sujet de cette question de l'amélioration du service, que notre compagnie ne peut donner deux qualités différentes de service sur deux routes différentes. Sur la route de New-York nous maintenons une concurrence très serrée. Nous suivons les mêmes règlements, nous employons des avions et des aviateurs de même qualité et nous réussissons bien dans notre exploitation, mais nous ne réussissons pas mieux dans l'exploitation de la ligne Toronto-New-York que dans l'exploitation de la ligne Toronto-Winnipeg. Nous donnons partout le meilleur service qu'il nous est possible de donner.

M. KNIGHT: Après tout, nous ne cherchons pas, n'est-ce pas ? à faire de la concurrence pour le seul plaisir de faire de la concurrence. S'il m'est permis d'exprimer une opinion, j'estime qu'une expansion immédiate des services coûterait terriblement cher, étant donné notre population actuelle. Et il faut prendre en considération le fait que notre population n'augmente pas très vite. Il me semble que vous seriez obligés, pour maintenir l'efficacité du service, d'augmenter le prix du passage, et cela vous ferait certainement perdre beaucoup de clientèle. Vos services n'augmenteraient pas en proportion de vos déboursés, et vos concurrents seraient dans la même situation. Estimez-vous, comme moi, que, dans de telles circonstances, il faudrait réduire vos services ou augmenter le prix que le public voyageur devrait payer pour ces services ?

M. MCGREGOR: Je crois personnellement que ces deux résultats se produiraient.

M. KNIGHT: Il y a aussi la question des régions éloignées. Si nous n'avions pas un service aérien possédé par l'État, je crois qu'il en coûterait bien cher aux gens qui se trouveraient pris entre deux lignes commerciales privées se faisant une rude concurrence. Êtes-vous de mon avis à ce sujet, monsieur McGregor ?

M. MCGREGOR: Monsieur Knight, vous avez parfaitement raison. Il y a un bon nombre de nos services qui ne transportent que de trois à huit voyageurs par jour. J'estime qu'il serait impossible à une compagnie de transport aérien d'offrir des services de ce genre à même les revenus de sa ligne principale.

M. KNIGHT: Je ne veux pas entrer dans les détails, mais je pense qu'il est bon que cette opinion soit exprimée au sein de notre Comité.

M. FULTON: Si la perspective que M. Knight envisage dans cette dernière question venait à se réaliser, est-ce qu'une compagnie ne serait pas obligée de cesser son service ?

M. KNIGHT: Et alors la concurrence cesserait.

M. FULTON: Et la concurrence n'est-elle pas le seul moyen d'établir quel est le système le plus efficace.

M. MCGREGOR: C'est là une expérience coûteuse.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. McGregor aurait-il la bonté de nous dire quelles sont les régions éloignées qui sont desservies par Air-Canada ?

M. MCGREGOR: Kapuskasing est l'un de ces points éloignés. On pourrait peut-être dire que Goose-Bay en est un autre. Mais je crois que M. Knight voulait probablement parler de certaines petites agglomérations telles que Swift-Current, Medicine-Hat, Brampton, Yorktown et autres du même genre, même si ces endroits ne peuvent être considérés comme des endroits éloignés au strict point de vue géographique.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cesseriez-vous avec plaisir de desservir quelques-uns de ces endroits, si une autre compagnie consentait à les desservir ?

M. MCGREGOR: Peut-être.

M. CARRICK: M. McGregor voudrait-il nous expliquer d'une manière un peu plus détaillée ce qu'il veut dire par des passes ordinaires et des passes casuelles ?

M. MCGREGOR: Le porteur d'une passe ordinaire a le droit de retenir un siège sur un avion, tandis que le porteur d'une passe casuelle ne peut voyager à bord d'un avion que s'il y a une place libre et qu'il n'y a pas d'autres voyageurs pour occuper cette place.

M. CARRICK: Ainsi le porteur d'une passe casuelle n'occupe une place dans un avion que s'il n'y a personne d'autre pour l'occuper.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAHN: Pour revenir à la question de la concurrence, étant donné qu'Air-Canada est un voiturier public d'un bout à l'autre du Canada, estimez-vous, monsieur McGregor, qu'il serait avantageux pour lui d'abandonner toutes les routes éloignées, y compris les routes comme celles qui passent par Medicine-Hat et Lethbridge ?

M. MCGREGOR: Je crois qu'une telle décision serait peut-être avantageuse au point de vue financier, mais je ne crois pas qu'Air-Canada ait le droit de n'exploiter que les routes avantageuses.

M. HAHN: Si vous n'exploitez que les routes les plus avantageuses, ne pourriez-vous pas abaisser le coût du transport sur tout votre réseau ? À vrai dire, si vous faites les correspondances voulues, vous pouvez faire le voyage de Moose-Jaw à Medicine-Hat en chemin de fer aussi vite qu'en avion, si on prend en considération le temps qu'il faut pour se rendre aux aéroports.

M. MCGREGOR: Si nous nous bornions à faire le service sur les routes principales qui ont un fort volume de trafic, je crois que nous pourrions certainement réduire nos taux de transport.

M. HAHN: Pourriez-vous nous dire de combien vous pourriez réduire ces taux ?

M. MCGREGOR: Non, je ne le puis pas. Il y a, cependant, des comparaisons intéressantes que nous pouvons faire avec les taux des lignes américaines qui sont d'un demi-cent ($\frac{1}{2}$ c.) plus bas que les nôtres par mille-voyageur. Ces lignes ne desservent aucune ville ayant une population de moins de 25,000 habitants.

M. KNIGHT: Croyez-vous, monsieur McGregor, qu'un système public de transport doit se préoccuper, non seulement des bénéfices à recueillir mais de certaines autres choses ?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. KNIGHT: Et particulièrement dans le cas d'un service qui est la propriété du gouvernement, il existe une obligation de desservir les gens qui ne pourraient être desservis autrement. Or, c'est bien là le cas de certaines régions que je connais. Je parle actuellement de lignes aériennes dans un système concurrentiel. Le même principe peut s'appliquer aux chemins de fer. Je suppose que c'est pour cela qu'on a réuni un certain nombre d'entreprises non rentables pour en confier la responsabilité à l'État sous le nom de Chemins de fer Nationaux du Canada. Je suis heureux de déclarer que notre réseau s'efforcera de s'acquitter de ses obligations envers le public. C'est là mon principal souci dans l'administration d'un système de transport quelconque, que ce soit un chemin de fer, un réseau de transport aérien ou un réseau de pipelines. À mes yeux toutes ces entreprises sont des entreprises de transport en commun au service du public et, comme telles, elles doivent servir le public peu importe si elles réalisent des profits ou si elles accusent toujours des déficits. Je suppose, monsieur McGregor, que vous êtes de mon avis en ce qui concerne l'exploitation de votre ligne aérienne ?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il s'agit là d'une ligne de conduite qui dépend du gouvernement.

M. FULTON: L'application de ce principe au fonctionnement d'Air-Canada me porte à vous poser une question, monsieur McGregor. Est-ce que parce que vous êtes forcés à le faire ou parce que vous vous croyez vous-mêmes obligés à le faire que vous maintenez certains services aériens que vous préféreriez abandonner ? En d'autres termes, les vues que M. Knight vient d'exprimer s'appliquent-elles à votre situation présente ?

M. MCGREGOR: Dans notre service international, je crois que le principe de l'abandon de certaines lignes a été appliqué quand nous avons discontinué notre service du Mexique qui n'attirait pas beaucoup la clientèle canadienne et qui n'était pas très profitable pour nous. Nous avons été très heureux d'échanger ce service pour un service entre deux points situés au Canada.

M. FULTON: Y a-t-il des lignes aériennes reliant deux points situés au Canada que vous considérez comme improductives au point de vue commercial ? Je veux parler de lignes qui ne sont pas productives à l'heure actuelle et que vous n'espérez pas remonter à un niveau où elles deviendront productives du point de vue strictement commerciale.

M. MCGREGOR: Nous vivons dans un pays qui grandit rapidement. Je puis vous dire tout d'abord qu'Air-Canada dessert actuellement des endroits qui nous coûtent plus de déboursés qu'elles nous rapportent de revenus, mais je n'oserais affirmer que cette situation durera toujours. J'ai même des doutes à ce sujet.

M. FULTON: De sorte que vous espérez retirer des profits dans un avenir pas trop lointain de toutes les "expériences" que vous faites. J'emploie le mot "expériences" dans un sens très général.

M. MCGREGOR: Je l'espère certainement.

M. HARRISON: Si je suis bien informé, monsieur McGregor, les taux à l'intérieur du Canada sont approuvés par la Commission du transport aérien ?

M. MCGREGOR: Ils sont soumis à l'approbation de cette Commission.

M. HARRISON: Et vos taux intercontinentaux sont plus ou moins approuvés par une certaine association ou par voie d'entente entre les diverses compagnies ?

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HARRISON: Et vous n'avez pas joué un mauvais tour à M. Garson sur cette question ?

M. MCGREGOR: Non, mais j'entends dire que nos amis au sud de la frontière sont à faire enquête sur l'activité monopolisatrice de l'Association internationale du transport aérien.

M. HARRISON: Il semble donc que l'augmentation de la concurrence n'aurait aucun avantage pour le voyageur qui veut profiter du transport aérien. Elle pourrait même avoir un effet contraire.

M. MCGREGOR: Cela se pourrait.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez pas dit que la Commission du transport aérien fixe vos taux, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Non. J'ai dit qu'elle les approuve.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette Commission est l'organisme de contrôle en cette matière.

M. MCGREGOR: Dans la mesure où elle peut refuser d'approuver les taux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour revenir à la question soulevée par M. Harrison, on ne peut inférer de votre réponse qu'une ligne nouvelle ne pourrait pas fixer un taux inférieur au vôtre si elle obtenait un permis d'exploitation.

M. MCGREGOR: Elle demanderait à la Commission l'approbation de son tarif. Si ce tarif était inférieur à celui d'Air-Canada, il pourrait être approuvé ou non. Je ne le sais pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une nouvelle ligne demanderait certainement l'autorisation d'appliquer un tarif inférieur. Existe-t-il des raisons pour lesquelles cette demande pourrait être refusée ?

M. MCGREGOR: Je ne devrais pas parler au nom de la Commission du transport aérien, mais voici le problème qu'elle a à résoudre. La Commission a un Service économique qui considère dans chaque cas si le taux proposé vise à d'autres fins que des fins commerciales normales. Je crois que la Commission refuserait d'approuver un taux qu'elle ne jugerait pas, après enquête, basé sur des raisons économiques valables.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans un cas de ce genre, si un voiturier public est persuadé qu'il peut faire de l'argent avec le taux qu'il propose, croyez-vous que la Commission jugerait que ce n'est pas là un taux "économique" ?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Un exploitant peut peut-être transporter le public à un taux inférieur au vôtre. Cela peut arriver, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Nos concurrents doivent connaître leurs affaires mieux que nous.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nous ne ferons pas de commentaires à ce sujet. Est-ce que la Commission du transport aérien a déjà refusé d'approuver une réduction de tarif que vous demandiez ?

M. MCGREGOR: Je ne peux me rappeler aucun cas de ce genre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je peux me rappeler un cas où la Commission a différé l'approbation d'une réduction de votre tarif de trafic-marchandises.

M. MCGREGOR: Mais, en fin de compte, la réduction fut approuvée.

M. CARRICK: Monsieur le président, je pourrais peut-être fournir ici un certain renseignement qui se rapporte à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Je sais que théoriquement la Commission des transports a pour but de protéger les intérêts du public. La Loi relative aux enquêtes sur les coalitions ne s'applique qu'aux marchandises. Il est probable qu'elle ne s'applique pas à ce genre de service.

M. HARRISON: Je songeais plutôt aux services à l'extérieur du pays.

M. HAHN: Je crois que vous avez dit, monsieur McGregor, qu'Air-Canada a un taux semblable à celui de la *Canadian Pacific Air Lines* pour ses services qui partent de Vancouver. Quel rapport y a-t-il entre le tarif de la *Canadian Pacific Air Lines* et le vôtre ?

M. MCGREGOR: Je crois que le taux direct est le même.

M. HAHN: Quelle différence y a-t-il dans votre taux direct de voiturier public d'un bout à l'autre du Canada pour un voyage entre Winnipeg et Yorktown, par exemple ?

M. MCGREGOR: Il faudrait, monsieur Hahn, que je fasse des recherches pour répondre à votre question.

M. HAHN: Y a-t-il une augmentation ou une diminution de taux pour une courte distance ?

M. MCGREGOR: Comme je l'ai dit ce matin, le principe fondamental qui est à la base de la fixation des taux, c'est que plus le voyage est court plus le taux par mille est élevé, mais il faut dire que depuis quelques années ce principe est devenu un peu plus compliqué. Ce principe s'appuie sur le fait qu'il en coûte autant pour mettre un voyageur à bord d'un avion pour une distance de cinquante milles que pour une distance de cinq cent milles. La vente du billet, la retenue de la place et l'embarquement lui-même à bord de l'avion sont les mêmes dans les deux cas.

M. HAHN: Si une entreprise privée était en concurrence avec vous à certains endroits et si vous ne transportiez que les trois quarts de votre chargement possible de voyageurs et que vous soyez obligés de faire pour cela jusqu'à huit envolées, cela indiquerait sans doute que vous n'auriez pas besoin d'avions aussi considérables que ceux dont vous vous servez. Est-ce raisonnablement correct ?

M. MCGREGOR: En théorie votre raisonnement est correct, mais il y a très peu d'avions plus petits que les DC-3 dans les services commerciaux réguliers.

M. HAHN: Est-ce là la raison pour laquelle Air-Canada a plus de places disponibles pour les voyageurs dans les petits voyages que dans les longs voyages ?

M. MCGREGOR: Non, je ne le crois pas; car, dans les petits voyages dont nous avons parlé, nos avions transportent, avec le trafic-marchandises local et le trafic-voyageurs local, une certaine quantité de trafic direct. J'oserais dire que, dans des services comme celui de Kapuskasing, le trafic direct contribue davantage à l'emploi des places inoccupées que sur les lignes principales, où il est beaucoup plus facile de réserver une marge de disponibilité au delà de la demande du public.

M. HAHN: Pour ce qui est des localités de moindre importance, vous avez mentionné la concurrence des convois de chemin de fer super-continentaux. Comment votre chargement de voyageurs se compare-t-il maintenant avec celui des lignes de chemin de fer entre Regina et Medicine-Hat? Quel était votre chargement avant l'existence du service ferroviaire super-transcontinental ?

M. MCGREGOR: Il a augmenté un peu. Je ne connais pas une seule route où il y ait une diminution du trafic-voyageurs en 1955 en comparaison avec 1954.

M. HAHN: Je vois dans l'un des appendices du mémoire que vous avez soumis à la Commission Gordon que le trafic des chemins de fer a diminué des deux tiers pendant que le vôtre a décuplé et que le nombre des voyageurs que vous avez transportés a doublé. Et cependant le trafic aérien est descendu au niveau où il était il y a trois ou quatre ans. Est-ce que cela indique que les deux moyens de transport, le chemin de fer et l'avion, perdent des voyageurs, qui préfèrent le transport par automobile et par autobus ?

M. MCGREGOR: Non. Je crois que la période dont il est question dans la comparaison que vous avez mentionnée comprend les années qui ont suivi immédiatement la guerre, alors que le trafic-voyageurs était considérablement accru. Je crois que vous allez constater que la comparaison s'applique à la période qui va de 1946 à 1955. Je crois que c'est cela.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter ce chapitre ?

M. BELL: Je voudrais poser à M. McGregor une question au sujet des passes. Nous avons mentionné la chose l'année dernière et je n'ai pas l'intention de l'embarrasser personnellement. Mais je voudrais lui demander si cela ferait une grande différence dans les recettes d'exploitation si l'on accordait des passes casuelles à deux ou trois cents membres du Parlement. Je veux parler de ces passes dont on ne peut se servir que s'il y a de l'espace disponible.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que le mauvais effet d'une telle mesure sur les revenus d'Air-Canada pourrait se comparer au mauvais effet qu'elle aurait sur les relations entre Air-Canada et le Parlement, car les passes casuelles ou conditionnelles sont des billets de transport très peu satisfaisants, particulièrement aux époques de pointe, quand nos propres employés voyagent avec des passes de ce genre et doivent être "déposés" en cours de route comme des ballots de marchandises, pour employer une expression du métier.

M. FULTON: Vous croyez donc que nous n'aimerions pas ce système?

M. MCGREGOR: Je suis certain que vous ne l'aimeriez pas.

M. HARRISON: J'aimerais à continuer la discussion au sujet d'une concurrence possible. Est-ce qu'il ne pourrait pas exister entre les compagnies de transport aérien et la Commission du transport aérien les mêmes relations que celles qui existent entre les chemins de fer et la Commission de transport.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HARRISON: Nous avons deux chemins de fer, mais cela n'a pas influé sur le prix du transport. Ne pourrait-on pas supposer que, s'il y avait plus de concurrence dans le transport aérien, la même chose se produirait, c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas de réduction des taux?

M. MCGREGOR: Après tout, nous ne pouvons nous affranchir des lois fondamentales de l'économique.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre à l'étude?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je n'ai pas entendu la question. Mais je crois que votre demande de réduction du tarif transcanadien pour le trafic-marchandises, a été présentée presque en même temps que celle de la *Canadian Pacific Air Lines*.

M. MCGREGOR: Non; elle a été présentée avant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien de temps auparavant?

M. MCGREGOR: Si ma mémoire ne fait pas défaut, elle a été présentée deux ou trois mois auparavant; mais la *Canadian Pacific Air Lines* avait déjà diminué ses taux d'une façon constante au cours des années précédentes.

H. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais pas autant que dans cette occasion particulière.

M. MCGREGOR: Je crois que vous avez raison.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous possédez ces chiffres actuellement?

M. MCGREGOR: Oui, et je crois qu'ils sont dans le mémoire que nous avons présenté à la Commission Gordon.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Trafic-voyageurs".
Adopté.

Nous allons maintenant étudier le chapitre intitulé "Courrier aérien" à la page 10. Avez-vous des questions à poser au sujet de ce chapitre?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce matin, au cours d'une discussion qui se rapportait à ce sujet, M. McGregor a laissé entendre que c'était là une activité profitable. Je ne me souviens pas des mots exacts qu'il a employés. Le courrier aérien, je veux dire le courrier intérieur, est probablement, aux taux actuels, votre opération commerciale la plus avantageuse, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui. Cela est exact au point de vue du revenu calculé sur la base de l'unité-poids-mille. Mais le transport du courrier aérien comporte certains désavantages. Je ne voudrais pas du tout laisser entendre que nous aimerions à être privés de l'avantage de transporter le courrier aérien de notre pays. Mais il nous faut parfois adopter des horaires moins satisfaisants pour répondre aux besoins du ministère des Postes. Quoi qu'il en soit, le transport du courrier, si l'on considère le revenu de la tonne-mille comparé au revenu obtenu par le transport des autres marchandises, est une opération profitable.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Même si on le compare au revenu obtenu par tonne-mille de voyageurs?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En effet, nous pouvons affirmer que, par comparaison au trafic-voyageurs, le transport du courrier est très avantageux, car nous n'avons pas besoin de lui donner à manger, ni de lui fournir un siège confortable, ni de lui fournir les services d'une hôtesse.

M. MCGREGOR: Non. Mais, pour répondre aux exigences du ministère des Postes, il nous faut faire parfois des envolées dans lesquelles il y a très peu de voyageurs.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): À ce sujet, pour votre propre comptabilité, calculez-vous séparément les revenus de vos trois types principaux de transport, soit le trafic-voyageurs, le transport du courrier et le transport des marchandises et des articles de messagerie?

M. MCGREGOR: Nous ne le faisons que pour les avions que nous employons exclusivement à l'heure actuelle pour transporter des charges payantes de marchandises. Il est extrêmement difficile de faire autrement avec quelque chance d'exactitude quand on a les trois types de chargement dans la même envolée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Connaissez-vous d'une manière au moins approximative le pourcentage de revenu net qui vous est fourni par chaque type de chargement?

M. MCGREGOR: Non, mais nous en avons une idée générale.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous serait-il possible de nous faire connaître, au moyen de chiffres ou autrement, cette contribution des divers types de chargement à votre revenu net?

M. MCGREGOR: On peut dire tout d'abord que notre trafic le plus avantageux est le trafic-voyageurs.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En raison, sans doute, de son volume considérable, qui est environ sept fois et demi aussi considérable que celui du courrier aérien.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-il le plus avantageux pour la quantité d'argent qu'il rapporte?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais non pour le pourcentage de bénéfice?

M. MCGREGOR: Si on compare le pourcentage aux frais d'exploitation?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui.

M. MCGREGOR: Nous ne le pensons pas, mais nous n'en sommes pas du tout certains, car il est extrêmement difficile d'évaluer le coût du transport par tonne-mille de courrier disponible.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): D'après un calcul rapide que j'ai fait ici, je vois que vous retirez environ six cents et un tiers (6 $\frac{1}{3}$ c.) par mille-voyageurs à l'heure actuelle, quarante-cinq cents (45c.) par tonne-milles pour le transport des marchandises et des articles de messagerie et quatre-vingt seize cents (96c.) pour le courrier.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous pouvez réduire en revenu par tonne le revenu de six cents et un tiers (6 $\frac{1}{3}$ c.) par mille-voyageurs en calculant le poids de chaque voyageur à environ 200 livres, ce qui est, je crois, la base que vous adoptez pour ces calculs.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous obtenez ainsi un revenu de quarante-cinq cents (45c.) pour le transport des marchandises et des articles de messagerie, un revenu de soixante et trois cents (63c.) pour le trafic-voyageurs et un revenu de quatre-vingt seize cents (96c.) pour le transport du courrier.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Même si leur nombre a été réduit, les contrats de transport du courrier constituent encore une portion très importante de votre trafic.

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai une autre question à poser au sujet du transport du courrier. La mise en service des avions Viscount a-t-elle rendu plus difficile le transport d'une plus grande quantité de courrier ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pour quelle raison ?

M. MCGREGOR: En raison de son plan de construction, le poids de marchandises qu'un avion Viscount peut porter en plus de sa charge de voyageurs est moindre que dans tout autre avion. C'est pourquoi il aurait été impossible de faire le transport du courrier d'une façon satisfaisante sur la route transcontinentale, par exemple, si nous n'avions pas mis en service des avions Super-Constellation et des cargos avant d'affecter les avions Viscount à cette route.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Le seul autre point sur lequel je désirerais des explications au sujet du courrier aérien est le suivant. Si j'ai bonne mémoire, vous avez dit ce matin que, pendant une période de trois mois, il s'est présenté neuf occasions où il n'a pas été possible de transporter tout le courrier qui vous était offert. Pourriez-vous donner au Comité une idée de la quantité de courrier que vous avez dû refuser au cours de l'année en raison du manque de capacité de vos avions, ou pourriez-vous nous donner le nombre de cas où vous avez dû refuser de transporter du courrier ?

M. MCGREGOR: Au cours de la période de trois mois que nous avons étudiée, il s'est présenté neuf occasions, et toutes au cours du mois de décembre. C'est le seul mois de l'année où la quantité du courrier à transporter a dépassé notre capacité de transport. Je ne crois pas qu'il se soit présentée une seule autre occasion pendant tout le reste de l'année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Les autorités postales vous ont-elles approchés pour vous demander d'augmenter votre capacité de transport du courrier afin de pouvoir augmenter leur proportion d'expédition intégrale du courrier par avion ?

M. MCGREGOR: On nous a approchés au sujet des avions Viscount et nous avons porté de 600 à 800 livres le poids du courrier transporté dans chaque envolée de ces avions. Mais on ne nous a pas demandé d'augmenter nos engagements. S'il y avait des demandes à faire, ce serait surtout au sujet des autres types d'avion. On nous a demandé à plusieurs reprises de modifier nos horaires pour répondre aux exigences des Postes. On a constaté, par exemple, qu'il était difficile de recueillir le courrier aérien de Toronto et de le déposer à l'aéroport de Malton avant une heure du matin. Et cependant les autorités postales désirent naturellement que ce courrier soit à Vancouver à temps pour la livraison du matin. Les deux choses ne se concilient pas très bien.

M. FULTON: Approchez Toronto de Vancouver. C'est là la seule solution de ce problème.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du courrier aérien ? Êtes-vous prêts à adopter ce chapitre ?

Adopté.

"Trafic-marchandises", à la page 11.

M. HAHN: J'ai en mains un article de rédaction du *Free Press* de Winnipeg, qui m'a été envoyé. Cet article traite de votre refus de transporter une charge d'insecticide. Je me demande si M. McGregor est au courant de l'incident et s'il pourrait nous donner des explications à ce sujet.

M. MCGREGOR: Je suis au courant de l'incident. Si l'article que vous mentionnez est bien celui auquel je pense, je crois que la réponse qu'il faut faire à cet article, c'est qu'il se fonde sur des faits erronés. Nous n'avons pas refusé de prendre à bord la charge en question. Je ne sais ce qui a bien pu motiver l'article en question. Quoi qu'il en soit, l'expéditeur a écrit à Air-Canada pour lui dire qu'il avait été servi d'une façon tout à fait satisfaisante et qu'il ne savait pas pourquoi on avait représenté les faits d'une façon erronée.

M. FULTON: Voilà qui tranche la question.

M. HAHN: Votre réponse s'applique à ce cas particulier, mais l'article dit que ce n'est pas là un cas isolé. Y a-t-il d'autres cas semblables qui ont été portés à votre connaissance ?

M. MCGREGOR: On nous a demandé parfois de transporter du fret que nous ne pouvions pas transporter en raison de son poids ou de ses dimensions. Mais, à ma connaissance, chaque fois qu'il nous a été possible de le faire, nous avons offert à l'expéditeur de faire des arrangements avec lui pour nolisier un avion particulier ou de l'adresser à un autre exploitant de lignes aériennes.

M. HAHN: Vous comparez ce cas avec celui de la charge d'insecticide ?

M. MCGREGOR: Cette question est-elle revenue sur le tapis ?

M. HAHN: D'après l'article que j'ai en mains.

M. MCGREGOR: Cet incident s'est produits l'année dernière.

M. HAHN: L'article dit que, si Air-Canada transporte maintenant des insecticides à Winnipeg, c'est en raison de la concurrence spéciale qui lui est faite sur ce point par l'*American Air Lines*.

M. MCGREGOR: Nous avons fait des arrangements avec l'*American Air Lines* pour transporter cette charge.

M. HAHN: Vous avez fait des arrangements avec cette ligne aérienne ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: J'ai une autre question à poser au sujet du service de messagerie. Il s'agit d'une difficulté locale qui concerne plus particulièrement la région de New-Westminster. Pourquoi y a-t-il des frais supplémentaires de quarante-cinq cents (45c.) pour recueillir l'article de messagerie et le transporter à Vancouver où il est remis sur un autobus du Pacific et qu'il en coûte trente-cinq cents (35c.) de plus pour livrer l'article à New-Westminster ? Vous aviez coutume auparavant de livrer vos articles de messagerie directement à New-Westminster. Pourquoi ce changement a-t-il été effectué ?

M. MCGREGOR: Voilà une question à laquelle il m'est difficile de répondre, monsieur Hahn, parce que c'est le service des messageries du National-Canadien qui se charge de la distribution de nos messageries à partir de l'aéroport. Il recueille l'article au point de départ pour le transporter à l'aéroport ou, inversement, il prend l'article à l'aéroport pour le livrer à destination. Franchement je ne savais pas qu'il y avait eu un changement dans les frais de transport terrestres dans la région de New-Westminster.

M. HAHN: Mais ce n'est pas tout. L'article à expédier doit être au bureau de messagerie à Vancouver avant 1 h. 30. Je vois ici notre représentant, du National-Canadien, l'assistant parlementaire, et je le prierais de noter la chose aussi. Quand on voit que l'article ne peut être expédié par le service d'autobus du Pacifique, il est expédié par le National-Canadien sur une distance de 13 milles et arrive à New-Westminster à 8 h. 30 du soir. En d'autres termes, cet article prend plus de huit heures pour faire le trajet entre l'aéroport et New-Westminster, soit une distance de 13 milles. On a proposé que ce service soit fait par une autre compagnie de messagerie, qui fait des livraisons tous les jours à partir de l'aéroport et qui serait prête à prendre ce contrat. Mais cette proposition a été rejetée régulièrement chaque fois qu'elle a été faite. Je ne sais comment certaines personnes s'y prennent pour réussir, mais voilà en tous cas, une chose assez singulière.

M. MCGREGOR: Je me ferai un plaisir de faire enquête dans cette affaire.

M. HAHN: Je vous en serais bien obligé.

M. FULTON: Monsieur McGregor, à qui les trois cargos Bristol ont-ils été vendus ?

M. MCGREGOR: À la *Central Northern Airways* de Winnipeg.

M. FULTON: À quel prix ? Je n'insisterai pas sur ma question, s'il ne vous plaît pas d'y répondre.

M. MCGREGOR: Je n'y ai pas d'objection. Je crois que nous avons touché à ce point ce matin. Je crois que c'est un million de dollars.

Le PRÉSIDENT: \$810,000.

M. MCGREGOR: \$825,000 pour quatre avions, les trois Bristol et leurs pièces de rechange et un cargo DC-3.

M. FULTON: Je n'ai pas entendu cela ce matin. Est-ce que cette somme paraît quelque part dans le bilan que nous avons devant nous?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: À quel endroit?

M. MCGREGOR: Nous avons mentionné la chose ce matin. Ce prix de vente est d'environ \$10,000 de plus que la valeur comptable des avions.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre "Trafic-marchandises" est-il adopté?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pendant que nous en sommes encore sur ce sujet, pouvez-vous me dire, monsieur McGregor, si votre service de trafic-marchandises est rentable?

M. MCGREGOR: Il ne l'est pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Même en comptant la dépréciation totale des avions North Star? Est-ce la première année que vous pouvez faire votre calcul en tenant compte de cette dépréciation totale?

M. MCGREGOR: C'est la première année que l'emploi des avions North Star pour ce service entre en ligne de compte pour une certaine période de temps; mais, comme je crois l'avoir dit ailleurs, le désavantage de ce service dépend du fait qu'il est beaucoup trop orienté dans un seul sens.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien avez-vous payé pour la modification de ces avions? Je suppose que, pour en faire des cargos, il a fallu niveler les planchers et agrandir les portes.

M. MCGREGOR: Il a fallu aussi fermer les fenêtres et faire plusieurs autres modifications.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien cela a-t-il coûté?

M. MCGREGOR: \$38,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour chaque avion?

M. MCGREGOR: Non, pour les trois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): \$38,000 pour les trois?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est maintenant la grandeur des portes?

M. MCGREGOR: Il n'y a pas de différence dans la dimension des portes. C'est la même porte que pour les avions du trafic-voyageurs.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a pas eu de changement sur ce point?

M. MCGREGOR: Non, pas de changement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que ces portes ne sont pas trop étroites pour le fret?

M. MCGREGOR: Non, elles ne sont pas trop étroites. Il n'y a que les fardeaux trop longs et trop encombrants que ces avions ne peuvent prendre à bord.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dans ce cas, la modification dont vous parliez l'année dernière et qui impliquait des changements dans les portes n'a pas été complètement effectuée?

M. MCGREGOR: Non, en raison du maintien du système de régularisation de la pression atmosphérique. Après une étude attentive de la question, on a constaté qu'il était préférable de garder le système de régularisation de la pression atmosphérique pour une partie considérable du fret, particulièrement le fret vivant, comme les poulets d'Inde et les poussins, plutôt que de faire des modifications aux portes. L'abandon du système de régularisation de la pression atmosphérique aurait occasionné une modification très coûteuse de ces avions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et de combien cela a-t-il réduit le montant estimatif que vous aviez prévu pour les modifications en question ?

M. MCGREGOR: \$75,000 pour les trois avions, soit \$25,000 chacun.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): \$25,000 chacun ?

M. MCGREGOR: Oui, pour chaque avion.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pourriez-vous nous dire si vous avez dû refuser du fret en raison des dimensions restreintes des portes ?

M. MCGREGOR: Je ne crois pas, monsieur Hamilton, qu'il me soit possible de répondre à cette question. Si une cargaison a été refusée par un de nos agents, nous ne saurions pas si c'est en raison de la dimension des portes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous des chiffres qui indiqueraient combien de fois vous avez dû faire appel à un voiturier public auxiliaire pour vous aider dans votre service de trafic-marchandises ?

M. MCGREGOR: Oui, nous avons cela dans nos livres. Cela n'arrive pas très souvent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela n'arrive pas souvent ?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous eu, par exemple, à remettre en service des avions Bristol ?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez pas eu à faire cela ?

M. MCGREGOR: Non. À vrai dire, nous ne nous en sommes débarrassés qu'au mois de décembre dernier.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le chapitre intitulé "Trafic-marchandises" est adopté ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Immeuble et matériel", à la page 12.

M. HAHN: Avant de passer à ce chapitre, il faut étudier le tableau intitulé "Milles-voyageurs payants".

Le PRÉSIDENT: "Milles-voyageurs payants et places-milles disponibles". Y a-t-il des questions à poser au sujet du tableau que nous avons ici ?

M. HAHN: Je constate qu'il y a une grande différence entre le coefficient de chargement de 1946, qui était de 70 p. 100, et le coefficient de chargement actuel. L'écart augmente graduellement. Pourquoi la disponibilité des places augmenta-t-elle ?

M. MCGREGOR: Nous nous efforçons de l'augmenter par la mise en service d'un plus grand nombre d'avions, pour les raisons que j'ai mentionnées. À notre avis, quand le coefficient général de chargement pour une année atteint 75 p. 100, nous sommes loin de répondre à la demande de la clientèle pendant les périodes de pointe.

M. HAHN: Est-ce que ce serait là l'une des raisons pour lesquelles, dans certaines envoies importantes de la *United Air Lines*, toutes les places sont ordinairement occupées et que parfois le client est refusé au moment du départ ? Comment ces lignes privées se comparent-elles avec la nôtre à ce point de vue ? Avez-vous des chiffres qui serviraient à établir une comparaison ?

M. MCGREGOR: Oui. Le coefficient général de chargement de quatre lignes aériennes des États-Unis, parmi les plus importantes, est moins élevé que le nôtre ?

M. HAHN: Leur coefficient est moins élevé ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous donner ces chiffres ?

M. MCGREGOR: Oui. Le coefficient de chargement du trafic-voyageurs payant d'Air-Canada est de 70.2 p. 100; celui de l'*American Air Lines* est de 68.3 p. 100, celui de la *United Air Lines* est de 67.3 p. 100; celui de la *Trans World Airlines* est de 65.0 p. 100; celui de la *Eastern* est de 61.1 p. 100.

M. HAHN: Très bien.

M. MCGREGOR: Celui de la *Northwest* est de 59.9 p. 100; celui de la *Capitol* est de 58.6 p. 100 et celui de la *Braniff* est de 62.3 p. 100.

M. HAHN: Et ce coefficient, monsieur McGregor, est suffisant? Pourquoi ces lignes le tiennent-elles aussi bas? Le font-elles de propos délibéré ou ce niveau peu élevé est-il dû à une réduction du service?

M. MCGREGOR: Je crois qu'elles le tiennent à ce niveau de propos délibéré. C'est une chose qui se comprend facilement. Si le coefficient de chargement descend au-dessous du point que l'on considère comme satisfaisant, on diminue le nombre des envolées et, si le volume du trafic reste le même, le coefficient de chargement monte automatiquement.

M. HAHN: Est-ce que cela n'amène pas une augmentation des taux de transport?

M. MCGREGOR: Non. Cela dépend du coefficient de chargement que les lignes aériennes considèrent nécessaire pour maintenir un service. Si une ligne peut fonctionner avec un coefficient de chargement de 65 p. 100 et produire des bénéfices, il lui est alors avantageux de ne pas augmenter considérablement ce coefficient de chargement, en raison de la détérioration du service dont j'ai parlé.

M. HAHN: Prendriez-vous en considération le coefficient de chargement maximum et minimum avant d'enlever du service un de vos avions, par exemple?

M. MCGREGOR: Cela dépend de la fréquence des envolées. Sur les parcours où il n'y a qu'une seule envolée par jour, quel que soit le coefficient de chargement, pour toutes fins pratiques il faut s'en contenter.

M. HAHN: Je songeais aux parcours de six envolées, dont la fréquence, comme vous nous l'avez dit précédemment aujourd'hui est considérée comme la fréquence maximum.

M. MCGREGOR: Nous essayons de maintenir le coefficient de chargement général d'un parcours au-dessous de 65 p. 100.

M. KNIGHT: Mais vos avions Viscount ont un coefficient de chargement qui va jusqu'à 85 p. 100, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HARRISON: Monsieur McGregor, à propos du mille-voyageur payant, vous fournissez parfois les services demandés au moyen du nolissement de vos avions, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui, nous le faisons.

M. HARRISON: Vous faites payer ce service à un taux de tant par heure par avion, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui. Il y a un taux de nolissement fixé pour les différents types d'avion.

M. HARRISON: Pourriez-vous nous donner ces taux d'une manière approximative pour les différents types d'avions?

M. MCGREGOR: Oui, nous pouvons vous fournir le tarif de nolissement en vigueur. En supposant qu'un avion soit rempli, le taux revient à 10 p. 100 de moins par voyageur que le taux régulier.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre à l'étude?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À propos du coefficient de chargement, je suppose que toutes les compagnies dont vous nous avez donné la liste ont plus de places disponibles que la clientèle ne l'exige, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez parcouru la liste et nous avons pu constater que chacune des compagnies avait plus de sièges disponibles qu'on ne lui en demandait.

M. MCGREGOR: Excepté celle que je n'ai pas mentionnée, la Braniff.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Plait-il?

M. MCGREGOR: Excepté, je crois, celle dont je ne vous ai pas donné le nom, la Braniff.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quand vous dites que la Northwest a un coefficient de chargement de 59.9 par comparaison au coefficient de 70.2 d'Air-Canada, cela veut-il dire que la Northwest a beaucoup plus de places disponibles?

M. MCGREGOR: Plus de places inoccupées.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, plus de places à vendre ou inoccupées, peu importe le terme employé?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien. Et cette compagnie doit fonctionner avec une moyenne de places vides au-dessus du niveau désirable. Et, même avec ce coefficient de chargement, elle réalise un profit d'environ deux ou trois millions de dollars sur l'ensemble de son exploitation?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et il lui faut garder ce nombre de places disponibles?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Très bien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fulton, désirez-vous poser une question?

M. FULTON: Non. J'étais à examiner le chapitre suivant.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le chapitre à l'étude est adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Immeubles et matériel". Est-ce que ce chapitre est adopté?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur McGregor, avez-vous une idée du coût total de la mise en service des avions Viscount? Si je comprends bien la question, il y a deux facteurs principaux qui entrent en jeu dans cette mise en service. L'un est la solution des problèmes d'utilisation et l'autre est la présentation des nouveaux avions au public voyageur, dont il est aussi question dans le présent chapitre.

M. MCGREGOR: Il y a aussi la formation du personnel.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui, la formation du personnel. Et je me demande si vous avez une idée du coût total de ce programme?

M. MCGREGOR: Je n'en ai aucune idée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que ce coût serait un facteur important du bilan de cette année?

M. MCGREGOR: Certainement. Et ce serait aussi un facteur important du budget de 1954.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que ces déboursés compteraient davantage dans le budget de 1955 ou dans celui de 1954?

M. MCGREGOR: À mon avis, ils porteraient moins sur le budget de 1954. Les dépenses totales pour la formation du personnel en 1955 se sont élevées à \$400,000, mais elles ne sont pas toutes attribuables à l'introduction des avions Viscount.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ces déboursés ont été faits en 1955?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et c'est là une dépense que vous ne vous attendez pas de faire de nouveau l'année prochaine?

M. MCGREGOR: Je crois plutôt que nous devons nous y attendre, car l'augmentation en fait de milles-voyageurs parcourus en 1956 sera comparable à celle de l'année dernière et nous engagerons presque autant de nouveaux pilotes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je comprends.

M. MCGREGOR: Et les dépenses d'entretien augmenteront.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'étais à examiner votre bilan d'exploitation d'un oeil optimiste. J'espérais que certains déboursés ne se présenteraient pas l'année prochaine, ou plutôt cette année, et que vous pourriez présenter un meilleur bilan.

M. MCGREGOR: Nous aussi, monsieur Hamilton, nous envisageons l'avenir avec optimisme. Nous déposerons bientôt notre budget d'exploitation pour 1956 et ce bilan exposera une situation plus satisfaisante.

M. HAHN: Au bas de la page 13, je lis le passage suivant: "Air-Canada a cessé en juillet d'entretenir et de reviser les appareils du C.A.R.C. à Winnipeg." Combien vous coûtait cet entretien et quelles recettes en retirez-vous?

M. MCGREGOR: L'opération était rémunératrice. Elle nous a rapporté, en chiffres ronds, un bénéfice net de \$196,000.

M. HAHN: Cela dépasse un peu le chiffre du bénéfice net de toute l'exploitation d'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAHN: On pourrait presque dire que c'est grâce au C.A.R.C. que nous avons réalisé un bénéfice net cette année.

M. MCGREGOR: C'est peut-être vrai, mais j'espère que nous pourrions réaliser un bénéfice semblable à l'avenir pour d'autres raisons.

M. HAHN: Vous deviez employer un personnel supplémentaire pour ce service?

M. MCGREGOR: Oui, sur une base temporaire.

M. FULTON: Je désire poser quelques questions à M. McGregor au sujet de son programme de remplacement. Au commencement du chapitre à l'étude vous mentionnez que votre flotte actuelle comprend 14 avions Viscount et 22 North Star.

M. MCGREGOR: Au 31 décembre.

M. FULTON: Et à cette époque vous attendiez encore 22 Viscount, ce qui portera le total de ce type d'avion à 36.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Avez-vous l'intention de n'employer ces nouveaux avions que pour remplacer les avions North Star?

M. MCGREGOR: Non.

M. FULTON: Des 22 North Star, trois étaient alors employés pour le trafic-marchandises, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Et cela ferait, n'est-ce pas? une flotte de 19 avions pour le trafic-voyageurs? Et vous avez 22 avions Viscount pour constituer cette flotte? Je regrette d'avoir à procéder ainsi sous forme de questions. Est-ce que tous ces North Star seront retirés du trafic-voyageurs quand vous aurez pris livraison de vos Viscount?

M. MCGREGOR: Non.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la durée de service d'un Viscount?

M. MCGREGOR: Nous les déprécions d'un montant annuel uniforme pendant neuf ans jusqu'à ce qu'ils aient atteint une valeur finale de \$100,000.

Un avion ne doit pas vieillir au point de vue matériel. Ce qui détermine la durée d'utilité d'un avion, c'est son degré de résistance à la détérioration, qui le maintient en état d'intéresser les acheteurs et, à ce point de vue, nous sommes d'avis que le Viscount l'emporte sur tous les avions d'aujourd'hui et qu'il pourra rester en concurrence pendant une période de temps beaucoup plus longue que les avions actionnés par des moteurs à pistons.

Le PRÉSIDENT: Ainsi donc les Viscount que vous avez achetés au cours de ces dernières années ne devront pas être remplacés d'ici à sept ou huit ans ?

M. MCGREGOR: Je suis sûr qu'ils dureront dix ou onze ans.

M. FULTON: Ce que j'essaie de savoir, c'est l'objectif que vous poursuivez en fait de flotte quand vous aurez complété vos commandes. Combien des dix-neuf avions dont vous vous servez actuellement pour votre trafic-voyageurs devront être retirés du service en 1958 ?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il n'y en aura pas un seul. Nous les emploierons pour augmenter notre flotte de cargos et notre service de tourisme. Peut-être qu'il y en aura quelques-uns que nous pourrions retirer du service en 1958 quand nous aurons pris livraison des Viscount.

M. FULTON: Combien sur les 19 seront retirés du trafic-voyageurs ?

M. MCGREGOR: Je dois risquer un chiffre au hasard. Il y en aura peut-être 6 en 1958.

M. FULTON: Et il vous en restera 13. De sorte que, en 1958, vous aurez, en plus de votre flotte pour le trafic-voyageurs, une augmentation de 30 avions, en raison de l'achat des Viscount. C'est-à-dire que vous en aurez 36, moins 6 North Star et 2 Super Constellation retirés du service à la date du présent rapport.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. FULTON: Cela fera 32 avions pour le trafic-voyageurs ?

M. MCGREGOR: Je dois dire que je ne puis vous suivre parfaitement. Je suis un peu embrouillé par le fait que nous avons actuellement 15 avions Viscount.

M. FULTON: Excusez-moi. Je voulais dire 22 autres Viscount.

M. MCGREGOR: En plus des 14.

M. FULTON: Oui. et il semble que vous allez retirer du trafic-voyageurs 6 North Star et ajouter 16 et 2, c'est-à-dire 18 Constellation.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. FULTON: Et je n'ai pas pris en considération les DC-3.

M. MCGREGOR: J'ai exprimé ce matin l'opinion que nous pourrions nous débarrasser d'environ 6 de ces avions. J'ai mentionné ce matin la date de 1957 pour les DC-3.

M. FULTON: Cela réduirait l'augmentation nette à 12 avions en 1958.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Combien de DC-3 avez-vous l'intention de retirer du service entre-temps ?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est 6. Je crois qu'il y a peut-être matière à confusion quand nous parlons seulement du nombre des avions; car, dans le cas des DC-3, nous retirons du service des avions de 21 places pour les remplacer par des avions de 40 places et, dans le cas des Super-Constellation, par des avions de 62 places.

M. FULTON: Voilà une augmentation considérable de votre flotte et de l'espace disponible pour le trafic-voyageur.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Immeubles et matériel" ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avant d'abandonner l'étude de ce chapitre, je voudrais poser une autre question. Vous attendez-vous, monsieur McGregor, à ce que, vers 1960, les lignes commerciales adoptent certains genres d'avions à ailes rotatives ?

M. MCGREGOR: Il y en a qui l'ont fait. La compagnie Sabena, par exemple, exploite des services de transbordement entre les principales villes du nord-ouest de l'Europe. Il y a aussi un service de ce genre qui fonctionne entre les trois aéroports de la région de New-York. Mais la compagnie Sabena avoue franchement que l'exploitation n'est pas profitable. Elle espère que la situation s'améliorera avec la mise en service d'avions plus considérables. Il y a encore quatre ans pour arriver à 1960 et je pense que, dans certaines conditions spéciales, il sera possible d'employer avec profit l'hélicoptère sur certains parcours, mais la nature de cet appareil est telle qu'il n'offre pas beaucoup de promesses à l'heure actuelle. D'autre part, les opérations militaires accélèrent le développement de ce genre d'avion.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Devons-nous conclure de là que nous devons attendre longtemps avant d'avoir des aéroports de plus en plus vastes et des pistes de décollage et d'atterrissage de plus en plus longues?

M. MCGREGOR: Je crois que l'introduction des gros réacteurs amènera probablement une période de pointe dans les besoins des pistes. De plus, si nous envisageons un avenir assez lointain, il se peut qu'on ait recours à des envolées verticales autres que celles qui sont produites par des avions à ailes rotatives et peut-être que ces envolées auront pour effet de raccourcir les pistes.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Savez-vous si on prend actuellement des mesures ou si on songe à en prendre pour diminuer les ennuis des personnes qui ont le malheur de vivre dans le voisinage des aéroports, dans une ville comme Montréal, par exemple, où, quand le vent souffle dans certaines directions, les avions survolent les régions qui étaient autrefois des fermes et qui sont maintenant couvertes en grande partie de maisons d'habitation, ce qui cause beaucoup d'ennui aux personnes qui habitent ces quartiers, surtout vers 2 heures du matin.

M. MCGREGOR: Ce problème a été pris en très sérieuse considération par les ingénieurs qui font des plans d'avion. Ces ingénieurs s'imposent des restrictions en vue de diminuer le bruit produit par les réacteurs. Je ne sais pas qu'on ait pris d'autres mesures en vue de diminuer le bruit produit par les avions à pistons.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pensez-vous que de nouveaux systèmes d'atterrissage aux aéroports pourraient diminuer cet inconvénient?

M. MCGREGOR: Cela pourrait diminuer cet inconvénient jusqu'à un certain point, mais le système d'atterrissage est conditionné en grande partie par la nature de la piste de décollage et d'atterrissage, par l'étendue du terrain environnant et la hauteur du vol au-dessus de ce terrain, et ainsi de suite. Je doute fort qu'on puisse remédier à cet inconvénient.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous empiétons sur le chapitre suivant.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comptez-vous que le congédiement d'un certain nombre d'employés sur les travaux de défense aura pour effet une diminution de vos bénéfices?

M. MCGREGOR: Il nous privera du bénéfice que j'ai mentionné tout à l'heure à l'égard du contrat du C.A.R.C.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'était un contrat avantageux?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre intitulé "Immeubles et matériel" est-il adopté?

Adopté.

M. KNIGHT: Je n'ai jamais bien compris les relations qui existent entre le ministère des Transports et les compagnies de transport aérien. Pourriez-vous nous donner d'une manière concise un sommaire des attributions du ministère des Transports en ce qui concerne les opérations des sociétés de transport aérien?

M. MCGREGOR: Je crois que je puis le faire. Le ministère des Transports est chargé d'établir des règlements au sujet de la sécurité des envolées, au sujet du chargement des avions et au sujet de la formation du personnel volant aussi bien que du personnel terrestre ainsi que de l'octroi des permis aux membres de ce personnel. Il est chargé de fournir à la plus

grande partie des villes du Canada des aéroports, des pistes de décollage et d'atterrissage, des systèmes d'éclairage et toutes les installations nécessaires. Il est chargé d'établir sur les routes aériennes, entre les aéroports, les appareils auxiliaires de navigation aérienne et de mettre en vigueur les règlements qu'il a établis de façon à s'assurer que les avions observent ces règlements dans leurs envolées. Voilà un résumé de ses attributions.

M. KNIGHT: Et que reçoit-il en retour? Est-ce que les services et toute l'assistance qu'il fournit aux sociétés de transport aérien sont payés par les sociétés qui emploient les aéroports, les lignes aériennes, les pistes de décollage et d'atterrissage et autres installations?

M. MCGREGOR: Je ne sais dans quelle mesure les déboursés du Ministère sont compensés par les droits imposés aux sociétés de transport aérien, mais je puis vous dire que les sociétés de transport ont plusieurs droits à payer. Ainsi nous payons un cent (1c.) le gallon pour l'essence prise aux aéroports, et ce droit est versé au ministère des Transports. Nous payons une redevance pour chaque atterrissage, comme je l'ai mentionné ce matin, et nous payons un loyer pour les locaux que nous occupons. Mais, comme je ne connais pas la réponse à votre question, je ne puis vous dire jusqu'à quel point ces sommes compensent le ministère des Transports pour l'ensemble de ses déboursés.

M. BELL: Fournissez-vous des renseignements ou des chiffres qui peuvent influencer le ministère des Transports dans les décisions qu'il a à prendre au sujet du prolongement des pistes d'atterrissage, de l'érection de nouveaux immeubles aux aéroports et autres décisions semblables?

M. MCGREGOR: Oui. Nous avisons le ministère des Transports de toutes nos intentions en ce qui concerne nos exploitations, soit au sujet de la fréquence de nos envolées, soit au sujet du genre de matériel que nous voulons nous procurer. Nous faisons aussi connaître nos besoins probables d'installations terrestres et d'installations utiles à la navigation aérienne. Nous donnons aussi en détail, aussi en avance que possible, parfois jusqu'à six ans en avance, le poids de la flotte aérienne que nous avons l'intention d'exploiter ainsi que sa pression sur l'air et nous faisons tout ce qui est humainement possible pour avertir le ministère des Transports de toutes les installations et de tous les services que nous pourrions réclamer de lui.

M. BELL: Quand le ministère des Transports doit prendre une décision importante comme, par exemple, l'érection d'un aéroport dont il doit assumer l'exploitation intégrale, est-ce que vous participez de quelque façon à cette décision? Fournissez-vous des données qui pourraient influer sur la décision finale?

M. MCGREGOR: S'il est question de desservir un endroit où il n'y a pas encore d'aéroport, nous préparons des prévisions à longue échéance du trafic que nous espérons trouver à cet endroit et ces prévisions sont remises au ministère des Transports avec un mémoire établissant que, si le Ministère y est agréable et si l'aéroport en question est érigé, Air-Canada sera heureux de desservir cet endroit. Par la suite le Ministère décide, sans consulter Air-Canada, si l'aéroport en question sera mis sur la liste des projets à longue échéance du Ministère. Il se peut qu'il se passe plusieurs années avant que le projet figure au budget des dépenses du Gouvernement.

M. BELL: Avez-vous des chiffres qui indiquent le trafic potentiel de certaines régions? La question qui m'intrigue, c'est que certaines municipalités s'imposent un fardeau considérable pour financer ou aider à financer elles-mêmes un aéroport, tandis que le ministère des Transports prend tout à son compte en certains autres endroits. De plus, je crois savoir qu'il y a d'autres endroits qui tombent dans une autre catégorie: les aéroports y sont exploités par les autorités de la Défense nationale et les pistes y sont entretenues par divers clubs d'aviation.

En d'autres termes, bien qu'il n'y ait pas moyen d'établir une ligne de démarcation définie, est-ce que le ministère des Transports traite les diverses régions du pays avec équité en prenant en considération le potentiel de trafic aérien de chaque région?

M. MCGREGOR: Pour vous répondre, je dois encore sortir du domaine de mes attributions, mais je puis vous dire que les difficultés que vous venez de mentionner semblent être des résultats de la guerre. Il peut se faire, en effet, qu'un aéroport d'entraînement de la

C.A.R.C. ait été établi, par exemple, près d'un endroit où un aéroport n'aurait jamais été établi sans l'assistance d'une contribution considérable des autorités locales. Certaines localités ont bénéficié d'une telle chance, et cela constitue, jusqu'à un certain point, un problème. Si je suis bien informé, quand un projet d'aéroport a du bon sens au point de vue économique, quand le trafic potentiel est satisfaisant de même que les ressources financières, le Ministère, dans certains cas, prend l'initiative et construit l'aéroport. Dans certains cas, le ministère des Transports n'a demandé à une municipalité que de fournir l'emplacement. Et ensuite il a assumé tout le coût de la construction et de l'exploitation.

M. BELL: Afin de pouvoir établir des comparaisons, pourriez-vous nous fournir séance tenante les chiffres du trafic-voyageurs qui part des principales villes du pays ?

M. MCGREGOR: Oui, je puis vous fournir le chiffre du trafic-voyageurs qui monte à bord de nos avions dans chacune des villes du pays. Comme illustration du problème que nous étudions en ce moment, je pourrais vous citer le cas de la ville de Sherbrooke, dans la province de Québec, qui désirait ardemment — et qui désire encore — l'établissement d'un service de transport aérien. Nous avons fait une étude du trafic potentiel à cet endroit et nous l'avons remise aux autorités de la ville de Sherbrooke et au ministère des Transports.

M. BELL: Je désirerais comparer le cas de Saint-Jean avec celui de Halifax. Si je suis bien informé, la ville de Saint-Jean ne voulait pas attendre et elle a préparé un projet d'aéroport qui serait construit et entretenu par les autorités municipales. Il y a là une excellente installation et le ministère des Transports a été généreux en fournissant des additions aux services existants. Je sais que vous avez dans cette ville un très bon bureau. Mais Halifax a attendu. Les autorités municipales n'ont pas préparé de projet et la ville a obtenu du ministère des Transports un aéroport complet avec tous les services voulus. Nous avons à Saint-Jean un bon aéroport, mais c'est un fardeau financier pour la population locale. Je suppose que nous devons nous contenter de ce que vous avez dit, à savoir que ce sont les circonstances qui dictent ces décisions. Il n'y a pas moyen de sortir de là maintenant.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois que la réponse à cette question viendrait tout naturellement lors de la discussion des crédits du ministère des Transports à la Chambre des communes. Nous ne pouvons pas demander à M. McGregor de répondre pour le ministère des Transports. Je puis garantir l'esprit de justice de ce Ministère.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet des aéroports et des pistes ?

M. KNIGHT: Les décisions du ministère des Transports sont très importantes pour vous dans l'exploitation de votre réseau aérien, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. KNIGHT: L'efficacité de votre service, au moins jusqu'à un certain point, et vos dépenses d'exploitation dépendent, n'est-ce pas ? des facilités qui vous sont fournies par le ministère des Transports ?

M. MCGREGOR: Cela est tout à fait exact, et dans certains cas il y a plafond imposé au développement du trafic de la compagnie pour certaines villes.

M. KNIGHT: Je sais qu'à Saskatoon vous transportiez autrefois vos voyageurs loin dans la prairie mais que maintenant les avions atterrissent tout à côté du terminus. Cela doit vous épargner de l'argent et je sais que cela donne satisfaction aux clients.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. BURN: J'ai une question à poser au sujet des aéroports et des pistes. Le premier paragraphe du chapitre à l'étude se lit comme suit:

En 1955, le ministère des Transports a apporté de grandes améliorations aux aéroports et aux pistes du Canada.

Le paragraphe suivant donne ensuite les détails de ce qui a été accompli; et le troisième paragraphe se lit comme suit:

De nouvelles aérogares, de conception moderne, ont été construites à Calgary, Saskatoon, Sudbury et Timmins.

Est-ce que c'est le ministère des Transports qui a construit ces aérogares ou en a-t-il construit quelques-unes d'entre elles ?

M. MCGREGOR: Il a construit celle de Calgary, mais non celle de Saskatoon. Pour Sudbury, je crois qu'il y a eu collaboration entre le ministère des Transports et les autorités locales. Quant à l'aérogare de Timmins, je crois qu'elle a été construite par la ville, mais je n'en suis pas certain.

M. BURN: Et elle n'aurait pas été construite par le ministère des Transports ?

M. MCGREGOR: Non. Nous comptions que la division entre les paragraphes était bien claire dans ce chapitre. Nous n'avions pas l'intention de faire entendre qu'il faut attribuer au ministère des Transports toutes les aérogares mentionnées dans le troisième paragraphe.

M. FULTON: J'ai noté avec intérêt ce que M. McGregor a déclaré précédemment, à savoir que le ministère des Transports vous fournit certains services comme le combustible, par exemple, et porte ces frais à votre débit. Est-ce exact ?

M. MCGREGOR: Non. Le Ministère ne nous fournit pas de combustible, mais il impose un droit d'un cent (1c.) le gallon pour le combustible que nous chargeons à bord de nos avions à un aéroport du ministère des Transports. Ce droit d'un cent (1c.) est en sus du prix du combustible.

M. FULTON: Et vous faites vos propres arrangements pour ce qui est de votre approvisionnement en combustible ?

M. MCGREGOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le droit en question est-il considéré comme un prix de location ?

M. MCGREGOR: Non. C'est une contribution pure et simple.

M. CHURCHILL: L'année dernière, le ministre des Transports a déclaré à la Chambre que le revenu que le Ministère retire des services qu'il fournit au différentes sociétés de transport aérien dans les aéroports s'était élevé à plus de \$9,000,000. Quelle proportion de cette somme venait d'Air-Canada ?

M. MCGREGOR: Nous pouvons vous donner nos chiffres. Il y avait d'abord les droits d'atterrissage, et je suppose que ces droits comprenaient aussi la location d'espace à l'aéroport. Pour les frais d'atterrissage, la contribution d'Air-Canada était de \$859,260. Pour les cotisations d'aéroport, \$265,260. Pour l'usage des immeubles de l'aéroport, pour le loyer des bureaux et l'usage des moyens de communications, \$380,888. Cela fait un total de \$1,429,369.

M. CHURCHILL: Puis-je faire une correction ? Le chiffre que j'ai cité tout à l'heure devait être \$5,000,000 et non \$9,000,000.

M. MCGREGOR: De cette somme, Air-Canada a contribué \$1,500,000.

M. CHURCHILL: Dans le domaine que nous sommes à étudier, j'ai constaté l'année dernière qu'il existe un chevauchement inévitable dans les opérations d'Air-Canada et du ministère des Transports. J'ai approfondi la question jusqu'à un certain point l'année dernière, en ce qui concerne les règlements de sécurité. M. McGregor a déclaré alors qu'Air-Canada faisait des propositions et des recommandations au ministère des Transports. Mais, quand j'ai poursuivi la discussion un peu plus tard au cours de l'été avec le ministre, j'ai constaté que la question était un cercle vicieux et que j'aboutissais à l'endroit exact d'où j'étais parti.

Je ne vois pas très bien quelles sont les propositions qu'Air-Canada fait au ministère des Transports ni jusqu'à quel point le Ministère les met en pratique. Nous avons discuté l'année dernière le système d'approche contrôlée du sol ou G.C.A. Je remarque que vous mentionnez cette année dans votre rapport que vous avez l'intention d'installer ce système de contrôle terrestre des approches à Gander et peut-être aussi dans d'autres aéroports canadiens. L'année dernière le ministre me disait qu'Air-Canada n'a pas manifesté de préférence en faveur de l'établissement de ce système dans tous les principaux aéroports. Je suppose que vous avez maintenant demandé qu'on en établisse à certains endroits.

Pourriez-vous nous dire à quel endroit, en plus de Gander, on pourrait établir cette année ce système de contrôle terrestre des approches ?

M. MCGREGOR: Je crois bien sincèrement que je ne puis répondre à votre question. Je ne sais ce que le ministère des Transports projette de faire en fait d'installation de systèmes de contrôle terrestre des approches ou système G.C.A. Je ne suis pas un expert en la matière, mais je crois sincèrement que ce système n'est pas essentiel à la sécurité des opérations d'un aéroport. C'est un système qui est particulièrement avantageux quand le volume du trafic tente à augmenter. Il est employé conjointement avec le système d'atterrissage aux instruments (I.L.S.), qui est un contrôle de l'approche du mauvais temps et qui se fait dans la carlingue elle-même. Pour un aéroport comme celui d'Idlewild, qui est extrêmement fréquenté, on peut obtenir ainsi un taux d'atterrissage beaucoup plus élevé dans de mauvaises conditions météorologiques et avec une double assurance de sécurité. Mais je ne pourrais répondre à votre question avec précision.

M. CHURCHILL: Que veut dire alors ce passage de votre rapport ?

M. MCGREGOR: Il signifie que nous élaborons des plans à ce sujet, mais je crois que vous demandiez à quel endroit nous nous proposons d'établir des systèmes C.G.A. cette année.

M. CHURCHILL: Vous n'avez pas encore pris de décisions précises ?

M. MCGREGOR: Je n'en suis pas certain.

Le PRÉSIDENT: C'est là une question qui relève du ministère des Transports, n'est-ce pas ? et non d'Air-Canada.

M. CHURCHILL: Il semble bien pourtant qu'on a pris une décision au sujet de Gander.

M. MCGREGOR: Oui, il y a déjà quelque temps.

M. CHURCHILL: Pourriez-vous alors dire au Comité quelles sont les demandes que vous avez faites au ministère des Transports au sujet de l'établissement de systèmes semblables dans d'autres aéroports ?

M. MCGREGOR: Je ne peux vous donner ce renseignement en ce moment. Je ne suis même pas certain que nous ayons fait une demande spécifique en vue de l'établissement d'un système de C.G.A. à un autre aéroport. Il est tout à fait possible que nous ayons fait une demande en ce sens et je peux vous obtenir ce renseignement.

M. CHURCHILL: L'année dernière M. Marler a discuté cette question et il a déclaré ce qui suit: "Je ne crois pas qu'un nombre considérable d'experts en aéronautique aient soutenu que le système de contrôle terrestre des approches soit réellement supérieur au système d'atterrissage aux instruments." Cependant, si on en juge par les articles qui ont paru dans les journaux et les expressions d'opinion des membres du personnel transport aérien, il semble que le système de contrôle terrestre des approches ou système G.C.A. soit la réponse à tous les problèmes d'atterrissage. J'ai été fort impressionné par les déclarations catégoriques que le ministre des Transports a faites l'année dernière au sujet du coût extrêmement élevé du système G.C.A. Au cours d'un échange d'opinions à ce sujet, il a bien pris soin de me laisser entendre d'une façon bien catégorique que le système en question est coûteux. Toutefois, en raison de l'augmentation du volume de trafic, les aéroports et les dispositifs utiles à la navigation aérienne deviennent de plus en plus nécessaires. Évidemment vous vous efforcez de répondre aux besoins de la situation par l'installation de systèmes d'éclairage de haute intensité et des systèmes de radar. Je suis naturellement curieux de savoir jusqu'à quel point le système de contrôle terrestre des approches sera employé. Le coût initial de l'installation ainsi que les frais d'entretien et de personnel sont peut-être élevés. Mais, d'après ce qu'on peut lire et d'après ce que l'on peut constater aux aéroports, le contrôle du trafic devient un problème de plus en plus difficile chaque année et plus on prendra de moyens pour assurer la sécurité du trafic, mieux ce sera. Je me demande si Air-Canada a proposé au ministère des Transports d'autres mesures de sécurité en ce qui concerne les aéroports.

M. MCGREGOR: Nous avons fait beaucoup de recommandations au sujet de l'installation de phares d'approche de grande et de moyenne intensité, au sujet de l'éclairage des pistes et de l'extension du système d'éclairage. Ces recommandations augmentent chaque année à mesure qu'on érige de nouvelles installations. Nos recommandations s'appliquent aux aéroports qui occupaient antérieurement un rang de priorité moins élevé. Ainsi, quand une installation très importante a été faite quelque part, notre recommandation pour l'année suivante s'applique à un autre aéroport qui était considéré comme moins important l'année précédente. Pour en revenir au contrôle terrestre des approches (G.C.A.) et au système d'atterrissage aux instruments (I.L.S.), il y a une liste de priorité. Comme je l'ai fait remarquer précédemment, l'idéal est l'installation des deux systèmes, si on ne prend pas en considération la question financière. Le coût du G.C.A. est extrêmement élevé. Mais il n'est peut-être pas à propos de tenir compte du coût quand il s'agit de sécurité. Quoi qu'il en soit, si on installe le système I.L.S. avec des pilotes compétents, nous croyons que ce système sera satisfaisant et ne diminuera pas les normes de sécurité. Il y a un autre développement à l'étude. De fait, cette étude est passablement avancée. C'est l'addition d'un pilote automatique au système d'atterrissage au moyen des instruments. C'est peut-être là le système le plus sûr de tous, car il élimine encore davantage la possibilité des erreurs humaines. Mais cela ne répond pas à la question que vous avez posée au sujet du contrôle des avions qui approchent des aéroports. C'est là simplement une question de contrôle des avions dans les limites de la visibilité.

M. CHURCHILL: Il y a une autre question de sécurité que nous avons discutée l'année dernière. C'est l'activité des avions de la C.A.R.C. dans le voisinage des aéroports civils. Cela a-t-il causé des difficultés au cours de l'année ?

M. MCGREGOR: Non. Je crois que les modifications apportées aux règlements ont été scrupuleusement observées. Dans la mesure où nous avons pu nous en rendre compte, ces modifications ont grandement amélioré la situation.

M. CHURCHILL: À l'aéroport Stevenson, à Winnipeg, dont un côté est réservé à l'aviation civile et l'autre côté au C.A.R.C., est-ce qu'il s'est produit des conflits entre ces deux services ?

M. MCGREGOR: Le volume du trafic a causé des délais. Mais ces délais ne sont pas dus au fait qu'il s'agissait de trafic militaire plutôt que de trafic civil. Si ce trafic avait été d'une autre catégorie, le même délai se serait produit. Il n'est pas rare que des conditions météorologiques défavorables fassent subir des délais à l'aviation civile.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le chapitre intitulé "Aéroports et pistes" ?

M. HAMILTON: (*York-Ouest*): Non, monsieur le président.

M. le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferions mieux de suspendre la séance pour la reprendre à 8 h. 15.

REPRISE DE LA SÉANCE

8 heures 15 du soir

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous allons continuer l'étude du chapitre intitulé "Aéroports et pistes", à la page 16.

M. BELL: Vous rappelez-vous, monsieur McGregor, que je vous ai demandé si vous aviez des chiffres au sujet du nombre de voyageurs pris à bord de vos avions dans les villes principales du Canada ? Pourriez-vous vous assurer si vous avez ces chiffres dans votre documentation ?

M. MCGREGOR: Nous serions très heureux de vous fournir ce renseignement. Il me serait possible de vous le fournir après la séance.

M. HAHN: Serait-il possible d'incorporer ce renseignement, sous forme d'appendice, au compte rendu de la séance ?

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, j'ai actuellement la réponse à certaines questions qui ont été posées cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Il est probablement à propos que ces réponses soient données maintenant. La réponse à ces questions nous sera donc donnée maintenant et cela débayera le terrain.

M. MCGREGOR: M. Hamilton (*York-Ouest*) a demandé l'horaire des envolées transatlantiques en partant de Montréal et à destination de Montréal, pour l'été de 1955. Voici le renseignement demandé. Air-Canada, 8 envolées; British Overseas Airways Corporation 7; Air France, 4; Royal Dutch Airlines (KLM), 3.

M. Hamilton a aussi posé une question au sujet du service entre le Canada et le Mexique. La réponse donne séparément le trafic en direction du sud et le trafic en direction du nord pour l'année 1955 jusqu'au mois d'octobre. Les titres des colonnes sont les suivants: total des places, voyageurs à destination de Tampa, total des places disponibles pour le Mexique et voyageurs à destination du Mexique. Ce tableau contient beaucoup de chiffres. Il serait peut-être préférable que je le verse au dossier.

M. Hahn a demandé une comparaison des prix des billets dans l'ouest du Canada sur les différentes lignes exploitées par Air-Canada et par la C.P.A., soit la ligne directe entre Winnipeg et Calgary, soit la ligne Winnipeg-Calgary via Lethbridge et Regina, le prix du billet étant le même dans les deux cas. Pour la ligne Edmonton-Calgary-Regina, le prix du billet est plus élevé par la *Canadian Pacific Airlines* à raison de la longueur du parcours.

M. Hamilton (*York-Ouest*) a demandé quel a été l'effet du service transarctique de la C.P.A. sur les chargements de voyageurs d'Air-Canada dans l'Ouest. Nous avons pu nous procurer ce renseignement. Les chargements de voyageurs à Vancouver, Victoria et Seattle, dont nous avons fixé la valeur l'année dernière à \$400,000 ont été les suivants pour l'année 1955. Voyageurs transatlantiques pris à Vancouver, 716 par comparaison à 921 en 1954; passagers transatlantiques pris à Victoria, 118 par comparaison à 191; voyageurs transatlantiques pris à Victoria, 118 par comparaison à 191; voyageurs transatlantiques pris à Seattle, 8 par comparaison à 16 l'année précédente. Je crois que ces chiffres indiquent bien l'effet de la concurrence. En nous basant sur la moyenne du prix des billets, nous calculons que la concurrence a réduit de \$287,000 le revenu total que nous avons estimé à \$400,000 en 1954.

Il y a une autre question. M. Churchill a posé une question au sujet des recommandations qu'Air-Canada aurait faites au sujet des systèmes de contrôle terrestre des approches. La vérité, c'est qu'Air-Canada n'a fait aucune recommandation spécifique au sujet de l'installation de ce système au Canada excepté à Gander où il est maintenant installé. Nous avons recommandé l'installation de systèmes de surveillance au moyen du radar à Montréal, à Toronto, à Winnipeg et à Vancouver. Ce genre d'installation répond exactement à la question soulevée par M. Churchill, la question de suivre le progrès de l'avion tout le long du parcours et non seulement au moment de l'atterrissage. La raison pour laquelle Air-Canada n'a pas recommandé l'installation du système de contrôle terrestre de l'atterrissage à d'autres endroits, c'est le développement rapide de l'application de l'électronique à la navigation aérienne. En raison de ce progrès, les installations requises par Air-Canada pourront peut-être bientôt se faire d'une façon plus économique par un système nouveau.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il proposer que ces réponses soient annexées au procès-verbal?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du chapitre intitulé. "Aéroports et pistes"?

M. HAHN: Dans le premier paragraphe de ce chapitre, je vois qu'on a entrepris ou achevé de prolonger les pistes principales à Calgary, Saskatoon, au Manitoba et ailleurs, mais je ne vois pas la ville de Vancouver dans cette énumération. Est-ce qu'il n'y a pas eu de travaux effectués dans cette ville ou est-ce que l'aéroport de cette ville n'est pas sous votre juridiction?

M. MCGREGOR: Oui, il l'est. Mais je crois qu'on a effectué beaucoup de travaux à l'aéroport de Vancouver au cours des dernières années et qu'il n'y en a pas eu récemment parce que le besoin ne s'en faisait pas sentir.

M. HAHN: Les travaux étaient complétés et il n'y en a pas eu d'effectués l'année dernière?

M. MCGREGOR: Non.

M. FOLLWELL: Est-ce que les aéroports et les pistes sont entretenus principalement par le ministère des Transports?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FOLLWELL: Et vous les louez du Ministère ou bien vous payez des droits d'atterrissage?

M. MCGREGOR: Nous payons des droits d'atterrissage.

M. FOLLWELL: Êtes-vous propriétaires de certains aéroports?

M. MCGREGOR: Non. Il y en a quelques-uns qui sont entretenus par les municipalités et quelques-uns qui sont entretenus par l'un ou l'autre des services armés.

M. FOLLWELL: Et vous payez les municipalités pour l'emploi de leurs aéroports?

M. MCGREGOR: Quel que soit le propriétaire, nous payons les mêmes droits d'atterrissage.

M. CHURCHILL: Dans votre étude des services aériens, avez-vous comparé les services d'aéroports du Canada avec ceux des États-Unis?

M. MCGREGOR: Nous n'avons fait la comparaison qu'avec les aéroports américains dont nous nous servons. Je peux dire que nos aéroports peuvent supporter la comparaison avec les aéroports américains, en ce qui concerne les pistes, l'éclairage, les systèmes d'approche et autres installations, en dépit du fait que nos aéroports sont beaucoup moins employés que la plupart des grands aéroports des États-Unis. Pour des raisons évidentes, il faut admettre que les quartiers de nos aéroports à la disposition des voyageurs ne sont pas comparables à ceux des grands aéroports des États-Unis, mais je crois que l'on fait actuellement de grands efforts pour remédier à cette situation aussi rapidement que possible. On a mentionné au cours de l'après-midi l'aéroport de Saskatoon, où l'on érige actuellement un nouvel édifice moderne et assez considérable qui pourra répondre aux besoins pendant plusieurs années à venir.

M. HAHN: A-t-on étudié le problème qui se présente quand un avion doit faire un atterrissage forcé en raison de la mauvaise température et que les voyageurs sont obligés d'attendre le beau temps? Dans la plupart des plaintes que j'ai reçues, on dit que les facilités sont bien insuffisantes, qu'il n'y a pas assez de sièges pour tous les voyageurs et que les commodités élémentaires pour les femmes, et même pour les hommes, font défaut.

M. MCGREGOR: Comme je l'ai dit précédemment, on remédie à la situation aussi rapidement que les fonds permettent l'érection de nouveaux immeubles. Un grand terminus est en construction à Dorval. L'aérogare de Saskatoon a commencé à fonctionner l'année dernière sous la direction du ministère des Transports et celle d'Edmonton avait été ouverte au public l'année précédente. Je crois donc que l'on peut dire sans crainte de se tromper qu'il ne se passe pas une année sans que l'on remédie à la situation d'une façon semi-permanente dans un des aéroports principaux du pays.

M. CHURCHILL: Est-ce qu'il y a eu un incendie aujourd'hui à Dorval?

M. MCGREGOR: Oui, un incendie très sérieux.

M. CHURCHILL: Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet?

M. MCGREGOR: Je ne puis vous communiquer que ce que j'ai appris par téléphone. Cette nouvelle m'a été communiquée ce matin au commencement de la séance du Comité. Le grand hangar à trois compartiments du C.A.R.C. est complètement détruit ainsi que deux avions, mais notre hangar, qui était voisin de celui du C.A.R.C., a été heureusement

protégé par son mur de brique. Cependant le toit et toutes les fenêtres de notre hangar qui donnaient sur le hangar incendié ont été endommagés. Le système de chauffage est interrompu dans notre hangar et les automobiles qui stationnaient dans les environs ont aussi été endommagées. Je suis heureux de vous dire, cependant, qu'aucun de nos avions et aucune de nos installations n'ont été endommagés.

M. CHURCHILL: Nous ne sommes pas responsables, n'est-ce pas ? des dommages causés aux automobiles ?

M. MCGREGOR: Je suis certain que ces automobiles appartiennent au personnel de l'aviation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je désirerais vous poser quelques questions qui se rapportent à la sécurité. Au cours de l'année qui vient de s'écouler, vos pilotes ou vos capitaines vous ont-ils rapporté des incidents qu'on pourrait classer dans la catégorie des "rencontres dangereuses" ?

M. FOLLWELL: Avec des soucoupes volantes ?

M. MCGREGOR: Nous essayons de définir avec plus de précision ce que l'on doit entendre par une "rencontre dangereuse". L'expression est employée d'une façon très imprécise particulièrement par un organisme des États-Unis qui s'applique à mesurer ce genre d'incidents. On peut dire, je crois, avec assez de certitude que ce que l'on enregistre aujourd'hui sous le nom de "rencontre dangereuse", c'est le fait d'apercevoir un avion dans le ciel à un endroit où, vraisemblablement, il ne devrait pas être. Mais cela n'est véritablement pas une rencontre dangereuse. Aucun cas d'une rencontre vraiment dangereuse ne nous a été signalée en 1955. On nous a rapporté parfois qu'un avion avait été observé à un endroit où il n'aurait pas dû être.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce dernier cas est-il applicable à l'incident survenu à Brampton au cours de l'année dernière ?

M. MCGREGOR: Je ne connais aucun incident en particulier. Je n'ai qu'un résumé de ces questions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'avez sans doute que les copies des rapports que les pilotes présentent à l'Association des pilotes ?

M. MCGREGOR: Probablement que oui. Cependant les rapports que je vois sont des rapports officiels de la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le contraire peut se produire.

M. MCGREGOR: Cela est possible.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est-à-dire que des copies de vos rapports pourraient être adressées à l'Association des pilotes ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vos pilotes ou vos capitaines se sont-ils plaints du mélange des avions militaires et des avions civils dans les environs du même aéroport ?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas eu de plaintes précises. En général nous préférierions voir les deux services fonctionner séparément.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le mélange des deux services est-il la cause du danger occasionné par le sillage des réacteurs ultra-rapides qu'on a signalé récemment ?

M. MCGREGOR: Non. Vous voulez parler de l'éclatement d'un avion qui entrerait dans ce sillage ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. MCGREGOR: Eh bien, non. Je doute fort de la validité de cette opinion selon laquelle nos avions pourraient éclater dans un cas semblable. Cette opinion n'est pas prouvée.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si je suis bien informé, on a rapporté trois accidents de ce genre aux États-Unis et au Canada. Avez-vous fait enquête à ce sujet ?

M. MCGREGOR: On peut dire peut-être avec certitude que, par inadvertance, il y a quelques années, un réacteur a passé en face d'un de nos avions North Star à une distance très rapprochée. Le mouvement de l'air ébranla fortement le North Star, mais il n'y eut pas d'autre résultat fâcheux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que l'on a constaté que l'avion North Star avait perdu le contrôle de la direction ou avait subi quelque autre dérangement de ce genre ?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez dit pourtant qu'il serait préférable qu'il y ait une division des avions militaires et des avions civils dans l'emploi de nos aéroports. Pourriez-vous me dire maintenant si vous même ou vos pilotes êtes satisfaits du système général d'approche qui existe dans la zone des aéroports ou dans la région environnante ?

M. MCGREGOR: Si vous parlez des règlements d'approche actuels, je crois que notre personnel volant vous dira qu'il en est satisfait. Mais si vous voulez savoir si le personnel des tours d'observation préférerait avoir une vue directe de tous les avions des alentours, je puis vous dire que notre réponse est affirmative. C'est là la raison de la demande à laquelle j'ai fait allusion il y a un moment.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai l'impression qu'on a proposé de ralentir la marche des avions dans le système normal d'approche à l'intérieur de la zone d'atterrissage. Est-ce là une conséquence d'une recommandation faite par Air-Canada ?

M. MCGREGOR: Je ne sais si cette modification est une conséquence d'une de nos recommandations. Il est certain que les préposés au contrôle de l'atterrissage s'efforcent de maintenir à la même vitesse tous les avions qui sont dans le voisinage d'un aéroport afin d'éviter le danger qu'un avion en rejoigne un autre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Alors la recommandation de ralentissement faite par le Ministère s'accorde tout à fait avec vos vues ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Croyez-vous que ce règlement qui s'applique à la zone de l'aéroport devrait s'étendre à toute la région environnante, c'est-à-dire à un rayon de 30 milles et non pas seulement à un rayon de 5 milles de l'aéroport ?

M. MCGREGOR: Je crois que la zone de contrôle varie quelque peu d'un aéroport à l'autre; mais, quoi qu'il en soit, je crois que toute mesure qui tend à faciliter le contrôle des avions et à maintenir l'intervalle requis entre les avions est une bonne chose.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai appris aussi qu'on se propose de réserver aux opérations d'aviation l'espace atmosphérique situé à plus de 9,500 pieds du sol ou à adopter un règlement selon lequel les pilotes d'aviation auraient seuls le droit de circuler à cette hauteur. Est-ce qu'un tel règlement concorderait avec votre recommandation ?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Nous avons fait des recommandations concernant la restriction de l'emploi de l'espace le long des lignes aériennes — je crois que nous nous éloignons des aéroports — mais je ne crois pas que nos recommandations comporteraient une restriction au-dessus du niveau de 9,500 pieds.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle était votre recommandation ?

M. MCGREGOR: Je ne me rappelle pas exactement les hauteurs mentionnées, mais nous avons proposé que le trafic direct, que ce soit le trafic des compagnies de transport ou celui du C.A.R.C. ou le trafic itinérant, vole à une altitude qui ne serait pas touchée par les autres exploitants, particulièrement ceux qui croisent la ligne aérienne.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter ce chapitre ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre suivant est intitulé "Réseau aérien", page 17. Y a-t-il des questions à poser au sujet de ce chapitre ?

M. HAHN: Monsieur le président, je crois que l'année dernière on a demandé si la ville de Moose-Jaw serait mise sur les routes desservies actuellement par les avions Viscount. Si je me rappelle bien, on a répondu que cela se ferait quand on aurait des Viscount en quantité suffisante. Mais je ne crois pas que la ville de Moose-Jaw ait été mise sur la route aérienne en question. Pourriez-vous dire au Comité à quelle date vous proposez de mettre des avions Viscount en service sur cette route ?

M. MCGREGOR: Je crois que je suis incapable de répondre à cette question.

M. HAHN: À votre avis, combien de Viscount vous faudrait-il pour faire ce changement.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que le changement dépende du nombre de Viscount que nous possédons.

M. HAHN: Le changement semblait dépendre de cela l'année dernière.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas que c'était là le sens de la réponse qui a été donnée à votre question. Moose-Jaw est desservi à l'heure actuelle par la Canadian Pacific Airlines. C'est une station très active du C.A.R.C. L'endroit ne possède pas un potentiel de trafic très élevé et, franchement, je ne vois pas le besoin de mettre cette ville sur notre parcours.

M. HAHN: Je ne faisais que poursuivre la discussion commencée l'année dernière. La question n'a pas été seulement discutée en comité; on a fait une demande formelle en Chambre au ministre des Transports et, si j'ai bonne mémoire, on a laissé entendre que cette ville pourrait être mise sur le parcours d'Air-Canada. Quand cette question a été discutée, je ne crois pas qu'on ait laissé entendre que le coefficient de chargement pourrait faire refuser la demande. J'ai resté avec l'impression que toute la question dépendait du nombre de Viscount. Quoi qu'il en soit, je consulterai le procès-verbal à ce sujet.

M. MCGREGOR: J'espère bien que vous n'y trouverez pas que j'ai dit que la question dépendait du nombre de Viscount.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le chapitre intitulé "Réseau aérien" est adopté ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre suivant est intitulé "Personnel". C'est à la page 18.

M. HAHN: Quel est le taux de renouvellement du personnel à des endroits comme New-York, où, si je suis bien informé, les salaires payés à nos employés sont inférieurs à ceux que l'on paye aux employés des mêmes classes dans d'autres bureaux ? Est-il difficile de garder un personnel expert dans ces endroits ?

M. MCGREGOR: Oui. Je crois que nous éprouvons exactement les mêmes difficultés que les autres compagnies de transport aérien à New-York, et pourtant, je ne pense pas que nos salaires soient inférieurs aux salaires payés ailleurs.

M. HAHN: Quand nous avons discuté la question des salaires, n'avez-vous pas dit que notre échelle de salaires était inférieure à celle des compagnies américaines ?

M. MCGREGOR: Cela est exact, mais nous n'essayons pas de maintenir cette différence dans les bureaux américains.

M. HAHN: N'est-il pas vrai qu'un certain nombre de nos employés nous quittent pour se mettre au service des lignes américaines ?

M. MCGREGOR: Oui, nous perdons un certain nombre de nos employés de bureau qui travaillent dans nos bureaux des États-Unis.

M. HAHN: Est-ce que cela s'applique au personnel de surveillance ?

M. MCGREGOR: Non. Nous ne perdons pas d'employés du personnel de surveillance.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du personnel ? S'il n'y en a pas, êtes-vous prêts à adopter ce chapitre.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre suivant est à la page 22. Il est intitulé "Développement". Y a-t-il des questions à poser au sujet de ce chapitre ?

M. FULTON: Nous avons tous appris, monsieur McGregor — je crois que c'est par les journaux — quels sont vos projets au sujet des avions turbopropulsés. Êtes-vous prêt à faire l'annonce officielle de ces projets au Comité ?

M. MCGREGOR: Seulement à l'égard des commandes d'avions Viscount dont nous avons parlé précédemment, monsieur Fulton. Comme je l'ai dit, nous en avons maintenant quinze. Nous en aurons trois autres au printemps et nous en achèterons dix-huit autres qui nous seront livrés en deux livraisons, ce qui fera un total de trente-six au printemps de 1958.

M. FULTON: J'ai peut-être mal compris la nouvelle ou je l'ai peut-être imaginée, bien que je ne crois pas que la chose soit probable, mais je crois avoir vu quelque part que vous aviez l'intention de commander une autre sorte de turbopropulseur dans l'intervalle qui s'écoulera entre la livraison de vos Viscount et l'adoption des réacteurs, qui est, je crois, l'objectif que vous poursuivez.

M. MCGREGOR: Oui, je crois qu'il y a des routes desservies par Air-Canada qui auront besoin d'avions à plus long rayon d'action que le Viscount et qui ne pourront être desservies d'une manière économique par des avions de la puissance des réacteurs à long rayons d'action.

Cette demande, à mon avis, peut être remplie de deux ou trois façons différentes. On pourrait employer un de ces turbopropulseurs qui sont actuellement en voie de production. On pourrait aussi employer un réacteur plus petit, comme on se propose d'en fabriquer en certains pays. Les membres du comité ont peut-être lu quelque chose récemment au sujet de la compagnie Convair qui se propose de produire ce qu'on pourrait appeler, d'après les normes modernes, un petit réacteur.

M. FULTON: Est-ce qu'il se fabrique actuellement un avion turbopropulsé qui vous intéresse particulièrement ?

M. MCGREGOR: Nous nous intéressons à tous les genres d'avions qui nous semblent désirables au premier abord pour les besoins dont je viens de parler. Cet intérêt augmente ou diminue selon ce que nous découvrons après une étude plus approfondie. L'avion de la classe dont j'ai parlé serait l'Electra de la compagnie Lockheed ou le Vanguard de la compagnie Vickers.

M. FULTON: Que pensez-vous du Britannia ?

M. MCGREGOR: Le Britannia est un avion un peu plus gros que celui que nous avons en vue. C'est un avion transatlantique de grand rayon d'action. Nous croyons qu'il jouira pendant un certain temps d'une grande popularité de la part du public voyageur, mais nous sommes portés à croire que sa popularité disparaîtra avec l'avènement du réacteur à long rayon d'action.

Voilà ce à quoi nous songeons à l'heure actuelle.

M. CHURCHILL: Je constate qu'Air-Canada a pris en considération les besoins de l'avenir. De quel avenir est-il question ?

M. MCGREGOR: Nous avons fait des prévisions pour la période qui s'étend jusqu'à 1958; mais, comme je l'ai déjà fait remarquer, l'étude des types d'avions a porté plus loin que cela. Je préférerais, cependant, ne pas entrer dans les détails au sujet des décisions prises avant d'avoir soumis la question au conseil d'administration de la compagnie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À ce propos, alors, monsieur McGregor, la nouvelle annoncée dans un coupure du *Globe and Mail* que vous vous proposez d'acheter quatre réacteurs aux États-Unis pour livraison en 1961 ne serait qu'une rumeur ?

M. MCGREGOR: À l'heure actuelle, ce n'est qu'une rumeur.

M. CHURCHILL: Et l'autre avion dont vous parliez tout à l'heure, le Britannia de la compagnie Bristol est-ce un avion qui est construit actuellement au Canada avec permis ?

M. MCGREGOR: Non. Le Britannia est un avion commercial turbopropulsé. L'avion construit au Canada avec permis sous le nom de "Britannia" est un avion à pistons construit spécialement pour les opérations de reconnaissance de la marine.

M. CHURCHILL: Est-ce que l'ensemble de l'avion est le même que le type ancien avec cette seule différence qu'il est actionné par des pistons ?

M. MCGREGOR: Oui, il est très semblable au type ancien. Le dessin des ailes est à peu près le même, mais il y a des différences marquées au point de vue technique. Comme je l'ai dit, c'est un avion destiné à la marine.

M. CHURCHILL: Peut-on s'attendre que ce type d'avion pourrait être modifié pour en faire un avion commercial, comme on l'a fait, si je suis bien informé, dans le cas du North Star qui était d'abord un avion du C.A.R.C. ?

M. MCGREGOR: Je crois que la chose est possible. Je n'ai pas de renseignements précis sur ce point, mais je ne pense pas que le permis de construction actuel comporte le pouvoir de construire un avion commercial.

M. CHURCHILL: Il y aurait lieu de croire que l'avion pourrait être construit au Canada si on peut le construire selon les plans que je viens de mentionner.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. CHURCHILL: Vous dites que, d'après vous, le Britannia jouirait d'une grande popularité pendant une période de temps limitée.

M. MCGREGOR: C'est bien là l'opinion que j'ai exprimée.

M. CHURCHILL: Serait-il juste de dire que l'emploi de cet avion nous donnerait une petite avance dans le champ de la concurrence pendant sa période de popularité ?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. Tout d'abord cet avion sera employé pour des fins commerciales par notre gros concurrent sur la route de l'Atlantique Nord, le B.O.A.C.

M. CHURCHILL: Est-ce que cet avion n'occupera pas une situation privilégiée en attendant l'emploi des réacteurs ?

M. MCGREGOR: Cela est possible, si on peut livrer ces Britannia assez tôt et si leur rendement est aussi bon qu'on l'espère.

M. CHURCHILL: Dans combien de temps les réacteurs pourront-ils être employés sur une base commerciale ?

M. MCGREGOR: Je puis hasarder l'opinion que le Britannia pourrait être livré au moins deux ans auparavant.

M. CHURCHILL: À propos de ces réacteurs, vous êtes-vous renseigné sur la date probable de livraison des réacteurs anglais ?

M. MCGREGOR: Vous voulez parler des moteurs anglais installés dans des carcasses d'avion de fabrication américaine ?

M. CHURCHILL: Non, je veux parler de la livraison de réacteurs anglais par comparaison avec ceux que vous vous proposez d'acheter aux États-Unis.

M. MCGREGOR: Je ne connais qu'un seul type de réacteur anglais qu'on se propose de mettre sur le marché et c'est le Comet 4. Nous l'avons examiné et nous avons trouvé que son rayon d'action était un peu court pour l'envolée d'hiver sans arrêt au-dessus de l'Atlantique du Nord à destination de l'ouest, que nous désirons offrir au public. Si j'en juge par les coupures de journaux, je crois que le B.O.A.C. en est venu à la même conclusion.

M. CHURCHILL: Vous ne le trouveriez donc pas acceptable pour le service transatlantique ?

M. MCGREGOR: Non, pour la raison que je viens de mentionner.

M. CHURCHILL: Serait-il acceptable pour le service transcanadien ?

M. MCGREGOR: Oui, je crois qu'il le serait. Mais je dois vous rappeler de nouveau que toutes les compagnies de transport aérien cherchent à réduire le nombre de types d'avion dont elles se servent à un moment donné.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ainsi votre préoccupation actuelle est de vous procurer un type d'avion qui pourrait être utilisé indistinctement pour le service transcanadien et le service transatlantique ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quant à l'achat du matériel, vous avez déclaré, je crois, à la Commission Gordon que, en vue de décider quels achats vous devez faire, vous devez être avertis assez longtemps d'avance des modèles que les différents industriels se proposent de mettre sur le marché. Vous avez mentionné dix ans. Êtes-vous du même encore avis ?

M. MCGREGOR: Je crois que oui. Ce que je voulais dire, c'est que la société Air-Canada, comme toute société de transport aérien, doit faire ses plans longtemps d'avance au sujet de l'achat de matériel. Mais il s'écoule aujourd'hui de deux à quatre ans entre la commande et la livraison d'un avion. Cela dépend du modèle de l'appareil et de son taux de dépréciation, qui ne doit pas être moindre que sept ans. En effet, les conditions fondamentales dans lesquelles une société de transport aérien fonctionne peuvent changer considérablement. Il faut donc prévoir dix ou onze ans à l'avance afin de n'être pas embarrassé d'un matériel inutile et de subir une forte perte financière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est malheureusement ce qui arriverait pour les achats des Viscount de la compagnie Vickers. Si un avion comme le Britannia était disponible, le Viscount deviendrait-il complètement démodé après la mise en service de ces réacteurs, en 1961, par exemple ?

M. MCGREGOR: Je crois que ce serait le cas pour le service de l'Atlantique du Nord si les tarifs de transport demeuraient les mêmes et si les deux types d'avions fonctionnaient d'une manière satisfaisante.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous voulez dire que le Viscount tiendrait bien son bout ?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il serait déclassé ?

M. MCGREGOR: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous adoptez le chapitre intitulé "Développement" ?

Adopté.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai maintenant une question à vous soumettre que j'ai réservée pour la fin, car je me suis rendu compte que le Comité désirait avancer rapidement dans l'étude du rapport. Si nous présentons maintenant une motion, cela ne veut pas dire que nous ne sommes pas satisfaits de la façon dont M. McGregor administre la compagnie. Nous avons discuté longuement la question de la concurrence. On pourrait peut-être me reprocher d'avoir consacré beaucoup de temps à cette discussion, mais je crois que tous les membres qui ont posé des questions ont fait comme moi. J'ai maintenant l'impression que nous devrions peut-être profiter de l'expérience de certains témoins de l'extérieur, de personnes qui ont peut-être participé au développement de certaines autres compagnies de transport aérien au pays, afin de savoir de ces personnes si, d'après elles, la concurrence a changé depuis les premières années du fonctionnement de cette compagnie.

En conséquence, j'ai l'honneur de proposer :

Que le Comité assigne comme témoins et interroge certaines personnes qui représentent d'autres compagnies de transport aérien afin de compléter l'étude du rapport d'Air-Canada en ce qui concerne le volume actuel du trafic aérien et en raison de la lumière que la discussion peut jeter sur le rôle de la concurrence dans ce développement. Je propose cette motion qui est appuyée par l'honorable député de Kamloops.

Le très honorable M. HOWE: Je me demande si cette question est comprise dans notre mandat.

Le PRÉSIDENT: Tout ce que je puis dire au sujet de la motion qui vient d'être présentée, c'est que le mandat qui nous a été confié nous autorise à traiter des questions qui touchent au rapport. Avons-nous ici un exemplaire de l'Ordre de renvoi ? Oui, le voici.

Que le Rapport annuel d'Air-Canada pour 1955 et le Rapport annuel des vérificateurs présenté au Parlement relativement à Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955, déposés ce jour même, ainsi que le budget d'établissement d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955, déposé le mercredi 7 mars 1956, soient déferés audit Comité.

Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, au *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada, sous réserve toujours des pouvoirs du comité des subsides à l'égard du vote des deniers publics; que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et des dossiers et à faire rapport de temps à autre; que, nonobstant les dispositions de l'article 67 du Règlement de la Chambre concernant la restriction sur le nombre de membres, . . .

Il me semble que la motion qui vient d'être présentée par M. Hamilton (*York-Ouest*) dépasse les pouvoirs qui nous sont accordés par notre mandat et que nous n'avons pas le droit de discuter dans ce Comité des choses qui ne relèvent pas de notre mandat ou d'assigner des témoins autres que ceux qui peuvent nous renseigner sur les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de loi qui ont trait à Air-Canada. Je ne sais quelle est l'opinion des membres du Comité à ce sujet; mais, quant à moi, je crois que cette motion a trait à des questions qui n'entrent pas dans notre mandat. Mais, avant de donner ma décision, je suis prêt à entendre les membres qui désirent exprimer leur opinion à ce sujet. Quant à moi, je vous ai donné mon avis.

M. BYRNE: Il me semble que M. Hamilton (*York-Ouest*) confond le mémoire présenté par M. McGregor à la Commission Gordon sur les perspectives économiques du Canada avec le Rapport annuel d'Air-Canada pour 1955. Je suis venu aux séances de ce Comité avec l'entente que se sont les affaires d'Air-Canada que nous avons à discuter et que notre Comité n'est pas nommé spécifiquement pour décider si Air-Canada va continuer de faire affaires avec sa charte actuelle ou si cette compagnie doit se soumettre à un régime plus concurrentiel.

Je suis certain que nous dépasserions les pouvoirs qui nous sont accordés par notre mandat si nous assignions des témoins en vue de déterminer si la compagnie Air-Canada fonctionne aussi bien qu'elle le ferait si elle avait de la concurrence. Nous comprenons tous, je crois, que, même si la charte d'Air-Canada était remise à une autre compagnie de transport aérien, il faudrait quand même une certaine mesure de contrôle de la part de la Commission du transport aérien et que, selon toutes les probabilités, dans les circonstances qui existent actuellement au Canada, il faudrait accorder le monopole à une seule compagnie. Par conséquent, je crois que la motion n'entre pas dans les limites du mandat de notre Comité.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres membres qui désirent exprimer leur opinion?

M. FULTON: Je ne crois pas que la motion dépasse les limites de notre mandat. La motion présentée par M. Hamilton (*York-Ouest*) ne demande pas que notre Comité fasse un rapport spécifique ou une recommandation sur la question de la concurrence; mais, à mon avis, elle a pour but de fournir au Comité une connaissance plus approfondie de certaines questions traitées dans le Rapport annuel d'Air-Canada qui est présentement à l'étude. C'est là une chose qui est certainement comprise dans notre mandat, c'est ce que nous avons fait toute la journée. Le rapport contient un chapitre sur le volume de trafic disponible et nous avons discuté longuement sur l'effet que la concurrence pourrait avoir sur ce volume de trafic.

Un autre chapitre du rapport traite du développement des services et mentionne qu'Air-Canada a commandé plusieurs avions d'un certain modèle qui ne sont pas encore livrés. Il mentionne aussi que la compagnie va entreprendre certains services en 1955 et, pour la plupart, en 1956, et qu'elle va demander l'autorisation d'organiser de nouvelles envolées. Il n'est pas question de nouvelles routes aériennes pour le moment, mais le rapport mentionne l'échange de routes qui a eu lieu entre Air-Canada et la *Canadian Pacific Airlines*, échange qui, bien que ne créant pas exactement de la concurrence, soulève quand même la question

des rapports entre Air-Canada et les autres compagnies de transport commercial aérien du pays.

Maintenant que nous allons étudier le budget d'établissement d'Air-Canada et qu'on nous demandera d'approuver ce budget qui, je le suppose, contient des prévisions d'achats futurs et autres engagements, il me semble que en vue d'en arriver à une décision au sujet du budget et même au sujet du rapport en général, il serait bon de savoir si certaines personnes qui s'occupent d'aviation commerciale seraient prêtes à s'engager dans la voie de la concurrence et à savoir aussi ce que ces personnes pensent au sujet des effets que la concurrence pourrait avoir sur le trafic-voyageurs au Canada.

Nous ne demandons pas que le Comité introduise des modifications dans le rapport annuel d'Air-Canada par suite des déclarations que pourraient faire certains témoins. Mais, puisque ce Comité doit faire rapport à la Chambre de la question qu'il était chargée d'étudier, il me semble qu'il est tout à fait raisonnable pour ce comité d'entendre d'autres personnes exprimer leur opinion sur une question qui a fait l'objet d'une bonne partie de nos travaux cet après-midi. Le Comité a le pouvoir d'assigner des témoins et il n'y a dans notre mandat aucune restriction quant à la provenance de ces témoins. Il me semble donc qu'il serait utile au Comité et même au Parlement d'entendre les expressions d'opinion de certaines personnes de l'extérieur à ce sujet.

M. FOLLWELL: Je me le demande. Peut-être que le Comité aimerait à savoir, quant à moi, je ne le sais pas, si la Commission du transport aérien est saisie à l'heure actuelle de certaines demandes d'exploiter certains services et si Air-Canada refuse d'accorder ces demandes. Je n'ai pas entendu dire que des demandes de ce genre aient été présentées et je ne sais pas si, de fait, on a présenté des demandes de ce genre.

Le très honorable M. HOWE: Il n'y a pas eu de demandes de ce genre.

M. FULTON: Toutes les demandes importantes qui leur ont été présentées ont été refusées.

M. FOLLWELL: En tous cas, la Commission a réglé les demandes d'une façon ou d'une autre et il n'y a pas de demandes pendantes à l'heure actuelle.

M. FULTON: Mais nous ne sommes pas chargés d'étudier ce qu'a fait la Commission du transport aérien.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, je désirerais faire remarquer que cette question de la concurrence pourrait être soumise à la Commission royale chargée de faire enquête sur les perspectives économiques du Canada. On nous a dit ce matin qu'Air-Canada a déjà soumis un mémoire à cette commission. Si d'autres compagnies de transport aérien du Canada désirent que cette question de la concurrence soit étudiée par cette Commission royale, elles ont toute liberté de lui présenter des mémoires, de faire entendre des témoins et de soumettre d'autres éléments de preuve. Si nous entendons ici des témoins sur cette question, j'estime que notre travail serait un chevauchement sur celui de la Commission royale.

On a dit que la motion qui a été présentée l'a été en raison du fait qu'on a discuté la question de la concurrence au Comité ce matin. Mais je ne vois rien dans le rapport d'Air-Canada qui ait rapport à la pratique de la non-concurrence qui est actuellement en vigueur au pays et je désirerais rappeler au Comité que cette pratique de non-concurrence ne s'applique seulement qu'à Air-Canada. Si une compagnie de transport aérien désire faire savoir au gouvernement qu'il devrait changer de programme à cet égard, je crois que ce qu'elle a à faire, c'est de se présenter à la Commission royale.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les membres du Comité, je désire vous rappeler que les représentants de la *Pacific Western Airlines* et de la *Canadian Pacific Airlines* ont déjà, comme Air-Canada, soumis des mémoires à la Commission Gordon et que ces mémoires ont trait justement aux questions soulevées dans la motion. Si donc nous adoptons cette motion, nous nous engagerions dans l'étude des questions exposées dans les mémoires dont je viens de parler. Je ne crois pas que notre Comité ait pour but d'étudier ce genre de questions. On nous a chargés d'étudier les comptes, les projets de loi et les rapports qui ont trait à

Air-Canada et non des questions qui se rapportent à d'autres compagnies de transport aérien. On pourra invoquer le même principe lorsque nous ferons l'étude du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada, si quelqu'un voulait assigner comme témoins des représentants du Pacifique-Canadien. Si nous nous engageons dans cette voie, il faudrait que notre Comité siège trois ou quatre mois. Je ne crois pas qu'on puisse interpréter ainsi notre mandat.

M. HAHN: Monsieur le président, il me semble que, au cours des trois dernières années, grâce à la coopération des membres du Comité et des dirigeants d'Air-Canada, nous avons réussi à obtenir certains chiffres en réponse aux questions que nous avons posées. Pour ma part, j'aimerais à être en état d'obtenir des réponses semblables de la part de certaines autres compagnies de transport aérien, et même, si vous le permettez, d'une compagnie de chemin de fer, afin de pouvoir juger par moi-même si nos opérations sont aussi bonnes que nous pourrions l'espérer ou si nous pourrions être en droit de demandes des améliorations, enfin quelles sont nos déficiences. On a dit du mal de la concurrence. J'en ai dit moi-même, mais jusqu'ici je n'ai vu qu'un côté de la médaille. J'aimerais à voir l'autre côté. Il est vrai, comme M. Langlois l'a rappelé, que la *Canadian Pacific Airlines* et la *Pacific Western Airlines* n'ont peut-être pas présenté leurs vues à la Commission Gordon. Quoi qu'il en soit, j'aimerais bien à comparer les chiffres d'Air-Canada avec ceux de ces compagnies au sujet du coût de la main-d'œuvre et au sujet de certains autres aspects de notre administration. Pour cette raison j'appuierais la motion qui a été présentée.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, permettez-moi de dire, au sujet de l'argument invoqué par M. Hahn, que, si nous entrons dans la voie proposée pour l'étude de ce qui a trait à Air-Canada, nous ferons la même chose demain dans l'étude des affaires des chemins de fer Nationaux du Canada et nous ferons la même chose ensuite pour l'étude des affaires de la *Canadian National (West-Indies) Steamships*. Si, chaque fois qu'un fonctionnaire de ces diverses compagnies exprime une opinion, nous assignons des témoins de l'extérieur qui viendront donner un témoignage différent, il faudra convoquer des témoins venant de toutes les parties du Canada chaque fois que quelqu'un exprimera une opinion qui ne plairait pas à l'un des membres du Comité et, d'après ce système, Dieu sait quand le travail du comité prendrait fin. Notre mandat est d'étudier les opérations de cette compagnie de la Couronne, de questionner les personnes chargées de l'administrer. Je ne crois pas que nous ayons le pouvoir d'assigner des témoins pour venir contredire des opinions exprimées par ces fonctionnaires. Si le Comité veut obtenir des expressions d'opinion de ce genre, il devra s'adresser à la Chambre des communes pour demander une augmentation de ses pouvoirs. Je ne vois pas qu'on puisse procéder autrement.

M. FULTON: Voyons, il est clair que nous avons le pouvoir de faire ce qui est demandé dans la motion. Nous n'avons pas besoin de nous adresser à la Chambre pour demander le pouvoir d'assigner des témoins. Je soutiens que la Chambre nous a donné ce pouvoir et qu'elle s'attend à ce que nous nous en servions. Ce serait une excellente chose pour nous de nous servir de ce pouvoir.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): D'après la motion, nous n'assignerions pas des témoins pour leur demander d'exprimer leur avis au sujet de l'administration de la compagnie; nous les assignerions pour demander leur avis au sujet de la concurrence, question qui n'est pas traitée dans le rapport que nous étudions et qui n'est pas comprise dans les attributions du Comité.

M. HAHN: Quant à moi, monsieur Langlois, mon intention n'est pas d'assigner ces témoins en vue de discuter une ligne de conduite. Il s'agit plutôt de leur demander de comparer leurs opérations avec celles d'Air-Canada afin que nous puissions juger si notre système doit continuer de fonctionner comme il fonctionne actuellement ou s'il contient des faiblesses dans sa manière de calculer la dépréciation ou dans quelque autre phase de son administration. Il ne s'agit pas de décision à prendre en fait d'administration. Ces décisions sont prises par le gouvernement et je ne crois pas que nous ayons l'intention de nous immiscer dans ce domaine.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je diffère d'opinion avec vous quant à l'interprétation de la motion. Celle-ci parle d'assigner certaines personnes qui représentent d'autres compagnies, "en raison de la lumière que la discussion peut jeter sur le rôle de la concurrence dans ce

développement", c'est-à-dire dans le développement du trafic d'Air-Canada. Il n'est donc question dans cette motion que de la concurrence. Cette motion, à mon avis, n'a pas pour objet d'assigner des témoins qui nous donneront des renseignements sur l'administration de leur propre compagnie pour fins de comparaison avec l'administration d'Air-Canada.

M. WEAVER: Monsieur le président, cette motion assez extraordinaire a trait à des questions sur lesquelles le Comité n'a pas de mandat. Je pourrais rappeler à ce sujet une réunion du comité, l'année dernière, au cours de laquelle on demande M. Gordon s'il avait en mains le rapport annuel et le bilan du Pacifique-Canadien. Si j'ai bonne mémoire, il déclara qu'il serait très heureux de posséder ces documents et tous les renseignements possibles au sujet des affaires du Pacifique-Canadien. La motion tente à obtenir des renseignements sur le fonctionnement d'autres compagnies canadiennes de transport aérien. Je crois que le proposeur de la motion n'envisage la question que d'un seul point de vue. Je ne crois pas qu'une compagnie de transport aérien du Canada aimerait à être assignée ici comme témoin et de voir discuter son administration comme nous discutons celle d'Air-Canada. Je suis certain que M. McGregor serait très heureux qu'on procède à un tel examen, mais cet examen n'est pas dans les attributions du Comité et, de plus, le Comité n'a pas le temps de le faire, car, pour le faire, il faudrait qu'il siège pendant des mois. Une Commission royale sur les transports a siégé pendant des mois pour faire une étude semblable au sujet des chemins de fer. La motion que l'on propose forcerait le Comité à en faire autant pour l'étude de l'administration des compagnies de transport aérien.

Le PRÉSIDENT: Je désire faire une remarque au sujet de la question soulevée par M. Hahn. M. McGregor m'a dit qu'il peut donner certains renseignements sur des questions que M. Hahn a soulevées. Il possède certains documents ou rapports qui ont été soumis à la Commission du transport aérien. Les documents contiennent les renseignements que vous avez demandés et je crois qu'ils sont facilement accessibles.

Le très honorable M. HOWE: Ce sont là des rapports et des documents privés.

Le PRÉSIDENT: Des documents privés?

Le très honorable M. HOWE: Pour l'usage exclusif de la Commission du transport aérien.

Le PRÉSIDENT: Ayant été soumis à la Commission du transport aérien, ils sont devenus des documents secrets?

Le très honorable M. HOWE: Ce serait un grave manquement à la discrétion, de la part de la Commission du transport aérien, de rendre publics ces documents.

M. FULTON: Nous nous demandons pas à la Commission du transport aérien de les rendre publics.

Le PRÉSIDENT: Il y a un autre aspect de la question auquel je pense. Nous disons que nous voudrions assigner les représentants des diverses compagnies de transport aérien, mais nous ne savons pas si les compagnies voudront bien comparaître ici.

M. FULTON: Nous n'avons qu'à leur demander.

Le PRÉSIDENT: . . . Nous pouvons assigner les fonctionnaires d'Air-Canada, parce que cette compagnie est exploitée et contrôlée par le gouvernement et que notre mandat nous donne le pouvoir d'examiner les comptes, prévisions budgétaires et projets de loi qui ont trait aux compagnies que l'État exploite et contrôle. Je crois donc que la motion n'entre pas dans les attributions accordées à ce Comité par la Chambre des communes. Je ne sais ce que les membres du Comité pensent à ce sujet.

M. HAMILTON (York-Ouest): Monsieur le président, avant que vous nous donniez votre décision, est-ce que je pourrais avoir la parole?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. HAMILTON (York-Ouest): Il me semble que, depuis 1938 ou 1939 environ, notre Comité doit avoir consacré une journée entière, même une journée et demie, à l'étude de l'administration d'une compagnie dont le chiffre d'affaires s'élevait l'année dernière à plus de

\$70,000,000 et dont les prévisions budgétaires totales s'élèvent à \$85,000,000 pour l'année prochaine. Or, il est évident que tous les renseignements que nous avons obtenus chaque année sont contenus dans un rapport qu'on peut appeler, je crois, un excellent rapport. Mais il n'y a probablement personne parmi nous qui peut être considéré comme expert dans l'étude et la discussion d'un tel rapport. Monsieur le président, quels que soient les pouvoirs qui nous sont accordés par notre mandat, le fait est que les questions mentionnées dans la motion ont été discutées à plusieurs reprises aujourd'hui même depuis l'ouverture de la séance ce matin. Je suis bien certain que M. McGregor considère comme très important pour l'exploitation de sa compagnie les privilèges que cette compagnie détient en vertu de sa charte. Je crois que nous avons aussi droit de savoir s'il est nécessaire que ce genre de protection se continue et, en conséquence, monsieur le président, je soutiens énergiquement que ma motion est régulière.

M. CARRICK: Me serait-il permis de faire une remarque? En examinant la teneur de la motion, je constate qu'elle a pour objet d'étudier la concurrence et l'effet du volume du trafic disponible sur la concurrence. Il est donc tout à fait évident, à mon avis, que, si la motion est adoptée et les témoins assignés, le Comité aura à décider s'il est désirable d'introduire la concurrence dans le trafic aérien. Eh bien, il me semble que cela n'est pas compris du tout dans la liste des pouvoirs qui nous sont accordés dans notre mandat, qui a trait seulement aux comptes, prévisions budgétaires, et projets de loi relatifs aux compagnies à l'étude. Si nous entrons dans ce nouveau domaine, je ne sais comment nous pourrions présenter un rapport qui se rapporte exclusivement aux comptes, prévisions budgétaires et projets de loi qui ont trait à Air-Canada. Notre rapport se rapporterait à quelque chose de tout à fait différent. En réponse aux remarques de M. Hamilton, j'admets que nous avons traité de ces questions, mais je crois que nous l'avons fait parce que les comités comme le nôtre ont l'habitude d'accorder à leurs membres une grande latitude pour leur permettre d'obtenir tous les renseignements qu'ils veulent. Mais cela ne veut pas dire que toutes les questions qui ont été posées se rapportent directement à la question étudiée. Si on n'accordait pas une grande latitude dans la discussion, certains membres du Comité se plaindraient qu'ils n'ont pas été capables de se procurer les renseignements qu'ils désirent. Eh bien, ils ont toute la latitude voulue pour se procurer les renseignements qu'ils désirent; mais, à mon avis, il est bien clair que la motion ne se rapporte aucunement aux questions qui ont été déferées à notre Comité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, les remarques de M. Carrick et celles d'une couple d'autres membres indiquent que l'on doute si les renseignements qu'on obtiendrait des témoins assignés se rapporteraient à la question à l'étude. Il me semble que, au cours de la journée, et d'une façon tout à fait régulière, à mon avis, M. McGregor a assigné comme témoins les représentants de certaines autres compagnies de transport aérien en vue de prouver l'efficacité de son administration. Je suis très heureux qu'il l'ait fait, car cela lui a donné l'occasion de nous montrer des tableaux et des graphiques établissant une comparaison, à certains points de vue, entre Air-Canada et l'American Airlines et la United Airlines. Je ne crois qu'il y ait quelqu'un qui puisse prétendre que ces excellents témoignages au sujet de l'exploitation d'Air-Canada ne se rapportaient pas à la question soumise à l'étude du Comité. Je crois que ces témoignages étaient tout à fait réguliers.

M. CARRICK: J'ai prétendu, monsieur le président, que la motion ne se rapporte pas aux pouvoirs qui nous sont accordés en vertu de notre mandat.

M. FULTON: Nous faisons l'étude du rapport d'Air-Canada.

M. CARRICK: Non, nous examinons ce rapport en tant qu'il concerne les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de loi relatifs à Air-Canada.

M. FULTON: Et nous devons aussi étudier le rapport d'Air-Canada. Or, les questions mentionnées dans la motion surgissent de l'étude du rapport d'Air-Canada.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): La motion dépasse de beaucoup la portée du rapport.

M. CARRICK: Que dit-elle?

Le PRÉSIDENT: Notre mandat se lit comme suit: "Qu'un Comité des chemins de fer et de la Marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la session, aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui

ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, au *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada . . .”

M. CARRICK: Notre mandat ne parle aucunement du rapport.

Le très honorable M. HOWE: Le rapport a été présenté à la Chambre.

M. HAHN: Il y a un point que je désire éclaircir. Je n'ai demandé aucun rapport ou document de la Commission du transport aérien qui établirait une comparaison entre Air-Canada et la *Canadian Pacific Airlines*, la *Pacific Western Airlines*, la *United Airlines* ou d'autres compagnies faisant affaires partiellement au Canada. Je m'intéresse davantage à la question de la concurrence. D'après mon expérience, dans l'entreprise privée, si un commerçant ne réussit pas aussi bien que ses concurrents, il a un moyen de découvrir la cause du déclin de ses affaires. Nous étudions en ce moment le fonctionnement d'une entreprise de l'envergure d'Air-Canada, entreprise qui fonctionne d'une manière efficace assurément; mais, s'il existait un système de concurrence, il y aurait une autre compagnie qui pourrait servir de point de comparaison. C'est là la chose importante. J'ai posé, par exemple, des questions relatives au coût de la main-d'œuvre par rapport à la valeur nette et autres questions du même genre. Je désirais comparer le chiffre obtenu avec celui d'une autre entreprise, mais on ne possédait aucun renseignement de ce genre. M. McGregor s'est montré très aimable pour nous fournir tous les renseignements qu'il possède, mais ces renseignements sont inutiles si on ne peut les comparer à d'autres. La seule comparaison possible, c'est de comparer les chiffres de cette année avec ceux de l'année dernière et de l'année précédente. Il en est ainsi, à mon avis, pour beaucoup de renseignements qui nous ont été fournis. Je ne me plains pas, étant donné que notre mandat est très restreint. Mais nos renseignements ressemblent aux bulletins publiés par l'U.R.S.S., qui dit qu'une certaine production a augmenté de 15 ou de 10 p. 100 en comparaison de la production de l'année précédente, mais non en comparaison de chiffres précis. Nous devrions avoir des renseignements positifs pour servir de point de comparaison.

M. CARRICK: Pourrais-je poser une question à M. Hahn? Si la motion est adoptée, pensez-vous que sa teneur vous permettrait d'obtenir les renseignements que vous désirez?

M. HAHN: Je suis persuadé que, s'il y a un groupe de personnes qui veut faire connaître au Parlement son désir de faire la concurrence à Air-Canada ou affirmer le droit qu'il possède de faire cette concurrence, il n'aura qu'à nous dire qu'il nous offre un service que nous ne pouvons pas obtenir d'Air-Canada.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Si ces compagnies de transport aérien ne font pas le service sur les mêmes lignes qu'Air-Canada, vous vous trouverez à comparer deux choses d'une nature différente. Savez-vous aussi si ces compagnies consentiront à répondre à des questions au sujet de leur administration?

M. HAHN: Je ne le sais pas. Si elles ne sont pas prêtes à le faire, il faudra en conclure qu'elles ne sont pas désireuses d'entrer en concurrence.

M. CARRICK: Pour obtenir les renseignements que M. Hahn désire obtenir, il faudrait une autre motion.

M. FOLLWELL: L'auteur de la motion pourrait-il dire au Comité si quelqu'un a manifesté le désir d'être assigné comme témoin?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je puis affirmer sans crainte de me tromper que certaines personnes désireraient comparaître devant le Comité.

M. LAVIGNE: Est-ce que les témoins seront disposés à répondre à toutes les questions qui leurs seront posées? Ce ne serait à pas, mon avis, une bonne tactique de leur part. Elles pourraient vous donner des renseignements à votre avantage.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois qu'il y en a parmi nous qui n'ont pas réussi à obtenir des réponses aux questions qu'ils ont posées à notre propre compagnie de la Couronne.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que vous puissiez dire cela dans le cas d'Air-Canada. M. McGregor s'est vraiment efforcé de nous donner tous les renseignements possibles.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous n'auriez pas dû m'interrompre. Car j'allais justement dire que nous n'avons pas éprouvé de difficultés de ce genre aujourd'hui et que, à mon avis, M. McGregor a répondu à toutes les questions. Je crois, cependant, que tous les membres de ce Comité savent qu'il s'est présenté des cas dans le passé où, pour des raisons qui leur semblaient tout à fait légitimes, des administrateurs de certaines compagnies de la Couronne ne nous ont fourni qu'avec parcimonie, pour ainsi dire, certains renseignements que nous leur demandions. Par conséquent, soutenir que certains témoins que nous assignerions ne voudraient pas nous donner jusqu'au moindre détail du fonctionnement de leur entreprise, c'est tout simplement ranger ces compagnies avec les compagnies de la Couronne. Je crois que cet argument n'a pas beaucoup de force et ceux qui prétendent parler au nom de ces compagnies avant qu'on les ait consultés et qu'on connaisse leur attitude ne représentent pas, à mon avis, les sentiments véritables de ces compagnies. Il nous appartient de leur poser certaines questions et si, dans leur sagesse, elles ne jugent pas à propos de répondre, je crois que le Comité sera raisonnable et comprendra la situation comme il l'a fait dans le passé.

Le très honorable M. HOWE: Si ces compagnies étaient assignées comme témoins, nous pourrions leur poser n'importe quelle question et les forcer à répondre.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Nous possédons ce pouvoir, mais nous ne l'avons pas exercé bien souvent.

Le très honorable M. HOWE: Si elles étaient assignées, je me servirais de ce pouvoir.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Apparemment, monsieur le président, il ressort de vos paroles qu'il n'est pas convenable d'assigner ces gens comme témoins.

Le PRÉSIDENT: Je ne dis pas du tout que la chose n'est pas convenable. J'ai dit que nous n'avions pas le pouvoir de le faire.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Les observations de M. Carrick visent à faire de notre Comité un comité de vérification plutôt qu'un comité qui étudie le fonctionnement de ces entreprises particulières. À moins que nous ayons le pouvoir de comparer l'entreprise à l'étude avec d'autres entreprises semblables et non pas seulement avec elle-même, ce qui est un pur travail de vérificateur destiné à s'assurer de l'exactitude des faits, il me semble que nous sommes réduits à examiner purement et simplement des colonnes de chiffres pour vérifier s'ils sont exacts.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Voilà justement le point que nous voulons faire ressortir. D'où nous viendrait le pouvoir d'interroger ces compagnies qui n'ont rien de commun avec le gouvernement ou la compagnie de la Couronne dont nous étudions l'administration? Voilà justement le point que nous voulons faire ressortir.

M. FULTON: On a contesté la régularité de la motion et on a prétendu qu'elle outre-passe les limites de notre mandat. M. Carrick a prétendu cela en s'appuyant sur le fait que tout ce que nous avons à étudier, ce sont les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de loi qui se rapportent à Air-Canada, aux chemins de fer Nationaux du Canada, etc. Cette affirmation est inexacte, à mon avis, car, outre la motion adoptée par la Chambre lors de l'établissement de notre Comité le 12 mars, le ministre du Commerce a fait adopter par la Chambre une motion d'après laquelle le rapport annuel d'Air-Canada pour 1955, le rapport annuel des vérificateurs présenté au Parlement relativement à Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955 ainsi que le budget d'établissement d'Air-Canada sont déferés au Comité sessionnel des chemins de fer et de la Marine marchande. Le rapport d'Air-Canada nous a été déferé par la Chambre de même que le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. C'est là la pratique qui a été suivie chaque année depuis que je suis membre de ce Comité. De sorte que le Comité doit prendre en considération le rapport d'Air-Canada qui lui a été déferé par la Chambre et, comme la Chambre nous a soumis ce rapport, nous avons parfaitement le droit de l'étudier. C'est pour cela que nous avons assigné et entendu M. McGregor de même que nous avons le droit d'assigner d'autres personnes comme témoins si le Comité le juge à propos et s'il estime que leurs explications seraient utiles dans l'étude de certains points du rapport qui dépassent les limites d'Air-Canada. Nous sommes autorisés par la Chambre à assigner des témoins. Nous avons assigné M. McGregor et nous avons assurément le droit d'assigner d'autres témoins. S'ils ne veulent pas venir, la solution de cette

difficulté, c'est d'adopter la motion. Ces personnes peuvent alors être vues d'une façon non officielle et, si elles expriment le désir de ne pas comparaître, le Comité peut décider qu'il ne désire pas les entendre. Mais je crois que le Comité constatera que ces personnes désirent comparaître et le Comité, qui est un comité du Parlement, a le pouvoir de les obliger à comparaître. J'estime que, si nous désirons entendre ces personnes, nous avons le pouvoir de les forcer à comparaître. Mais je ne crois pas que nous serions obligés de recourir à des mesures de coercition. Je crois que ces personnes seraient très heureuses de comparaître et de nous donner leur opinion en vue de nous aider à étudier et à comprendre le rapport d'Air-Canada que, d'après notre mandat, nous devons étudier.

Le très honorable M. HOWE: Demandez à ces personnes de donner leur opinion sur le rapport d'Air-Canada est une chose et leur demander d'exprimer leur avis sur une question de politique gouvernemental et sur l'opportunité d'établir ou non un système de concurrence sur les routes d'Air-Canada en est une autre, et c'est ce que demande la motion.

M. FULTON: On pourrait remédier à cette déficience de la motion en introduisant, en amendement, l'expression suivante: "entre autres choses". Vous pourriez alors demander ce que vous voudriez. Je suis tout à fait disposé à l'introduction d'un amendement de ce genre si M. Hamilton y consent.

M. CARRICK: Puis-je demander au président ce qu'il a lu tout à l'heure au Comité pour définir notre mandat?

Le PRÉSIDENT: J'ai lu tout d'abord la résolution établissant le Comité, c'est-à-dire le mandat en date du 10 mars, qui définissait les pouvoirs du Comité. À mon avis, c'est là le document qui contient le mandat du Comité. Plus tard le rapport d'Air-Canada a été déposé à la Chambre par le très honorable ministre du Commerce (le très honorable M. Howe) et a été déferé au Comité, sur proposition du très honorable ministre du Commerce, le 12 mars de cette année. Le rapport d'Air-Canada nous a donc été bien et dûment déferé.

Le rapport nous ayant été déferé, nous sommes autorisés à étudier les rapports, comptes, prévisions budgétaires, projets de loi et autres documents relatifs à ces différentes compagnies de la Couronne qui sont du ressort de ce Comité.

M. CARRICK: J'allais exposer le problème d'une autre façon. D'après le mandat qui nous a été confié lors de l'établissement de notre Comité, nous devons étudier les comptes, prévisions budgétaires et projets de loi relatifs à Air-Canada. Le renvoi à notre Comité du rapport qui contient les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de loi ne pouvait étendre notre mandat. Le rapport ne nous a été déferé que parce qu'il contient les renseignements que, d'après notre mandat, nous devons étudier.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et ce rapport doit être étudié conformément aux pouvoirs qui nous sont accordés par notre mandat.

M. CARRICK: Certainement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suis d'un avis tout à fait contraire. J'estime que le témoignage d'Air-Canada doit être considéré comme une partie du rapport.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, messieurs, je crois que je dois prendre une décision. Je dois dire tout d'abord que l'ordre de renvoi de la Chambre doit être interprété à la lettre. Cet ordre de renvoi déclare que ce Comité a été institué aux fins de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, au *Canadian National (West Indies) Steamships* et à Air-Canada. Je suis d'avis aussi que le rapport que nous avons examiné a été bien et dûment déferé au Comité et je désire que cette chose soit bien comprise afin qu'il n'y ait pas de confusion à ce sujet.

Mais, bien que le rapport nous ait été bien et dûment déferé, je crois que nous devons tout simplement faire l'examen — c'est là l'expression employée dans l'ordre de renvoi — du rapport, des prévisions budgétaires et des projets de loi et autres documents qui ont trait à Air-Canada et qui nous ont été déferés. Nous ne sommes pas chargés d'exprimer des opinions sur des questions de politique gouvernementale; nous ne sommes pas chargés de dire si nous jugeons à propos qu'il y ait concurrence entre les compagnies de transport aérien au Canada. Je crois qu'il serait contraire aux procédés légitimes de concurrence de com-

parer l'administration de la *Canadian Pacific Airlines*, de la *Pacific Western Airlines* et d'Air-Canada. On nous a dit aujourd'hui que certaines routes aériennes ont été assignées à une compagnie et que certaines autres routes ont été assignées à une autre. On nous a dit que, dans certains cas, et non dans tous, deux compagnies sont en concurrence. Pour toutes ces raisons, je suis d'avis que la motion proposée par M. Hamilton (*York-Ouest*) et appuyée par M. Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*) outrepassa les pouvoirs de notre mandat et je dois la déclarer irrégulière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, puis-je en appeler de votre décision ?

Le PRÉSIDENT: Très bien. Que ceux qui sont en faveur de ma décision disent "oui" et que ceux qui y sont opposés disent "non".

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Pour, 13; contre, 6.

Le PRÉSIDENT: Je déclare que la décision du président est maintenue.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avant d'adopter le dernier chapitre du rapport et en dépit du vote qui vient d'être donné, je voudrais faire remarquer, monsieur le président, que, dans l'étude du chapitre intitulé "Immeubles et matériel" et du chapitre intitulé "Développement", nous avons discuté des divers types d'avions employés par la compagnie ainsi que des projets de remplacement de ces avions et des conditions selon lesquelles se feront ces remplacements.

Je voudrais rappeler à ce propos que, au cours du témoignage de M. McGregor, nous avons discuté longuement la question du développement de la compagnie en fait de matériel volant, l'emploi des avions turbopropulseurs, l'emploi des avions à réaction ainsi que leur disponibilité, les endroits où ils sont fabriqués, les dates où ils pourront être mis en service et les endroits où on pourra les placer plus avantageusement pour faire la concurrence dans le transport aérien. En rappelant de nouveau que le témoignage de M. McGregor constitue une partie intégrante du rapport d'Air-Canada, je propose, appuyé par l'honorable député de Kamloops (M. Fulton) que le Comité assigne comme témoins et interroge des représentants de l'industrie canadienne de l'aviation afin de compléter l'étude de cette partie du rapport d'Air-Canada qui a trait aux types d'avions disponibles pour le transport aérien à l'avenir.

Le très honorable M. HOWE: Vous avez l'intention d'assigner le fabricant comme témoin et de lui demander s'il croit qu'Air-Canada devrait acheter ses avions ?

M. CHURCHILL: Je crois que nous pourrions découvrir plusieurs choses de ce genre, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Nous avons une motion présentée par M. Hamilton de York-Ouest et appuyée par M. Fulton de Kamloops, qui se lit comme suit:

"Que le Comité assigne comme témoins et interroge des représentants de l'industrie canadienne de l'aviation afin de compléter l'étude de cette partie du rapport d'Air-Canada qui a trait aux types d'avion disponibles pour le transport aérien à l'avenir."

La discussion doit porter sur la motion de M. Hamilton. Je ne me propose pas d'exprimer une opinion à ce sujet. Je laisse la question à la décision du Comité.

Le très honorable M. HOWE: Je crois que cette question est une question de régie interne de la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Si les membres du Comité veulent exprimer leur opinion à ce sujet, je suis disposé à les entendre.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je désire faire remarquer que, si ces compagnies n'ont pu décider Air-Canada à acheter leurs appareils, j'estime qu'il n'est pas opportun qu'elles essaient de nous convaincre.

M. POWER (*Québec-Sud*): Je ne crois pas que nous soyons en mesure de juger d'une question comme celle-là.

M. WEAVER: Je crois que c'est là une motion inutile. Je ne suis pas en mesure de dire à la compagnie Air-Canada quel genre d'avions elle doit acheter.

M. BYRNE: En ce cas, pourquoi approuvez-vous son rapport? Les opinions demandées par la motion sont des opinions qui ont trait au rapport.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Avant que nous prenions cette question en considération, je crois que le président devrait d'abord s'enquérir du nombre d'experts en avionnerie qu'il y a au sein du Comité.

Le très honorable M. HOWE: Le rapport ne mentionne que les avions commandés. Il n'y est pas question des plans d'avenir ou des décisions prises.

M. HAHN: Je suis convaincu que la compagnie Air-Canada est bien administrée sous la présidence de M. McGregor et, en appuyant la motion, j'indiquerais que je n'ai pas confiance en son jugement. Je suis satisfait du jugement dont il a fait preuve, mais j'aurais aimé voir l'autre motion adoptée afin de nous permettre d'entendre des témoins.

M. BYRNE: La motion signifierait que nous aurions à assigner des personnes qui demeurent en Angleterre et dans d'autres parties du monde.

M. CARRICK: Moi aussi, je suis d'avis que cette motion est irrégulière. Je désire rappeler que notre mandat est de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait à Air-Canada. Je ne crois pas que l'assignation de témoins pour discuter quel genre d'avions qu'Air-Canada devrait acheter apportera le moindre éclaircissement aux questions qui sont de notre ressort en vertu de notre mandat.

Le PRÉSIDENT: Nous allons prendre le vote sur cette motion. Je vais la relire pour que tous les membres du Comité la comprennent parfaitement:

"Que le Comité assigne comme témoins et interroge des représentants de l'industrie canadienne de l'avionnerie afin de compléter l'étude de cette partie du rapport d'Air-Canada qui a trait aux types d'avion disponibles pour le transport aérien à l'avenir."

Y a-t-il des questions à poser au sujet de cette motion? Que tous ceux qui sont en faveur de la motion disent "oui" et que ceux qui sont contre la motion disent "non".

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Pour, 5; contre, 14.

Le PRÉSIDENT: Je déclare la motion rejetée. Allons-nous adopter maintenant le chapitre intitulé "Développement", à la page 22?

Adopté.

Le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année 1955 est-il adopté?

Adopté.

M. FULTON: Pourvu que cette adoption ne comporte pas l'adoption du bilan.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on étudie généralement le bilan plus tard avec le budget ou le rapport des vérificateurs.

M. FULTON: Très bien.

M. KNIGHT: La démarche que je vais faire est peut-être inaccoutumée. J'ai ici une note de mon collègue, M. Gillis, qui m'a prié de l'excuser auprès de vous pour son absence ici ce soir. Il est le parrain d'une résolution qui est à l'ordre du jour de la Chambre; c'est pourquoi il n'a pu être ici.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie. La prochaine question que nous devons étudier est le budget d'exploitation pour 1956. Y a-t-il des questions à poser au sujet de ce budget? En voici le texte:

AIR-CANADA
BUDGET D'EXPLOITATION
ANNÉE 1956

Recettes d'exploitation	\$85,700,000
Dépenses d'exploitation	84,400,000
	1,300,000
Dépenses autres que les dépenses d'exploitation	800,000
	500,000
Revenu net	500,000

Le PRÉSIDENT: Le budget d'exploitation pour l'année 1956 est-il adopté ?

Adopté.

La question suivante est le bilan qui se trouve à la fin du rapport annuel, aux pages 24 et 25. Y a-t-il des questions à poser au sujet du bilan d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955 ?

M. FULTON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En discutant la question de l'impôt au cours de la journée, M. McGregor a fait une allusion au bilan et nous a dit que le transport payé d'avance est ajouté aux revenus de l'année par le ministère du Revenu, bien que la compagnie ne prenne pas ce montant en considération quand il fait le bilan financier de l'année.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous avez mentionné, monsieur McGregor, un chiffre qui est environ \$400,000 de moins que celui de l'année dernière et je crois que c'est environ \$300,000 cette année. Je vois dans le bilan un montant de plus de \$2,000,000 pour le transport payé d'avance. Quelle est l'explication de ce fait ?

M. MCGREGOR: Je crois que nous parlons de la différence de l'augmentation entre une année et l'année suivante.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Alors les chiffres que vous m'avez mentionnés ont été modifiés ?

M. MCGREGOR: Oui.

H. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est-à-dire que le montant entier de quelque \$2,000,000 qui figure dans votre bilan n'a pas été pris en considération par la compagnie dans son budget d'exploitation.

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous avez là, pour fins de taxation, le montant entier de \$2,176,802, que vous n'avez pas pris en considération dans votre budget d'exploitation ?

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. FULTON: Est-ce que le poste intitulé "Système de crédit de voyage" se rapporte aux voyages payés d'avance ?

M. MCGREGOR: Le montant désigné sous le nom "Système de crédit de voyage" figure deux fois au bilan. Il figure d'abord comme dépôt de l'abonné à ce système et il figure ensuite comme compte à recevoir par l'abonné.

M. FULTON: Est-ce que c'est là le système que vous employez avec les compagnies qui vous font un certain dépôt pour les voyages que font leurs employés pour le compte de la compagnie ?

M. MCGREGOR: C'est bien cela. L'abonné dépose \$425 et maintient le dépôt à ce niveau. La compagnie lui envoie des factures pour le montant des voyages effectués. Si les voyages sont effectués pour le compte de l'abonné, celui-ci est débité en conséquence et son dépôt remonte à \$425.

M. FULTON: Le dépôt revient au niveau où il était après la présentation du compte, mais avant qu'il soit payé ?

M. MCGREGOR: Cela est exact.

M. BELL: Monsieur McGregor, je remarque que les soldes à payer à d'autres exploitants sont presque le double des soldes à recevoir des autres exploitants. Cela signifie-t-il que nous employons les autres lignes deux fois autant que les autres lignes emploient les nôtres?

M. MCGREGOR: Non. Cela signifie que, à la fin de l'année, les montants respectifs des deux comptes étaient ceux qui figurent au bilan. Les montants sont respectivement le prix des milles-voyageurs que nous avons achetés et le prix des milles-voyageurs que nous avons vendus. Nous en avons vendu moins que les autres compagnies de transport, en raison du fait que nous ne fournissons pas de longs services à destination de la Floride et autres endroits du Sud des États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Le bilan est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant étudier le budget d'exploitation pour l'année 1956 ainsi que le budget d'établissement pour la même année. Ces documents seront incorporés au procès-verbal. Le budget d'exploitation a déjà été déposé. Le budget d'établissement est le suivant:

AIR-CANADA
BUDGET D'ÉTABLISSEMENT
ANNÉE 1956

	1955		
	Reports de	Nouveaux	Total
	crédits	crédits	
<i>*Avions et parties constituantes</i>			
Avions.....	\$ 870,000	\$ 8,189,000	\$ 9,059,000
Accessoires de cellules d'avion.....	130,000	1,087,000	1,217,000
Usines d'énergie et moteurs.....	26,000		26,000
Hélices.....			
Appareils de radio.....			
Matériel volant divers.....			
Pièces de rechange d'avions.....	737,000	189,000	926,000
Total.....	\$1,763,000	\$ 9,465,000	\$11,228,000
<i>Installations terrestres et parties constituantes</i>			
Moyens de communication au sol.....	\$ 4,000	\$ 37,000	\$ 41,000
Outillage de hangar et d'atelier.....	432,000	257,000	689,000
Matériel requis pour les rampes de chargement	67,000	61,000	128,000
Véhicules à moteur.....	177,000	222,000	399,000
Matériel de bureau.....	125,000	258,000	383,000
Outillage technique.....	3,000	16,000	19,000
Outillage d'entrepôt et de distribution.....	3,000	10,000	13,000
Outillage divers.....	118,000	307,000	425,000
Total.....	\$ 929,000	\$ 1,168,000	\$ 2,097,000
<i>Constructions.....</i>	<i>20,000</i>	<i>\$ 2,555,000</i>	<i>\$ 2,575,000</i>
<i>Frais imprévus.....</i>	<i>\$</i>	<i>\$ 300,000</i>	<i>\$ 300,000</i>
Grand total.....	\$2,712,000	\$13,488,000	\$16,200,000

* Ces montants comprennent les paiements versés sur des avions qui doivent être livrés au cours des années à venir. L'approbation de ces postes a comporté l'approbation de déboursés de \$7,931,000 en 1957 et de \$8,146,000 en 1958.

Les déboursés relatifs à chacun des postes ci-dessus pourront dépasser la somme indiquée sans autre approbation pourvu que ce ne soit pas d'un montant de plus de 10 p. 100 et pourvu que l'ensemble desdits déboursés ne dépasse pas \$16,200,000.

TABLEAU INDIQUANT LES SOURCES DE REVENUS QUI SERVIRONT
À SOLDER LES DÉPENSES D'IMMOBILISATION

Revenu net	\$ 500,000
Accumulation des dépréciations	6,100,000
Emprunts des Chemins de fer nationaux du Canada	9,600,000
	<hr/>
	\$16,200,000

M. HAHN: Avez-vous terminé votre exposé des sources de revenu ?

Le PRÉSIDENT: Pas encore.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Que signifie le poste "Accessoires de cellules d'avion" ?

M. MCGREGOR: Il s'agit ici d'accessoires d'avion et non d'accessoires d'usines et autres appareils connexes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): S'agit-il donc ici d'avions complets ?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est justement ce que je disais. Cela signifie-t-il que vous achetez des avions complets sans moteurs pour servir de remplacements ?

M. MCGREGOR: Non. Les accessoires de cellules d'avion comprennent tout ce qui est installé dans les cellules des avions, y compris l'outillage de la cuisine, les modifications apportées après la livraison, les modifications apportées aux avions Constellation et ainsi de suite.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, est-ce que le montant qui figure ici pour le matériel de bureau est à peu près semblable à la moyenne des dernières années ?

M. MCGREGOR: Je pourrais vous donner dans un moment les chiffres des dernières années. Les chiffres du budget d'établissement de 1955 pour ce poste étaient les suivants: report de crédit, \$97,000; nouveau crédit, \$280,000; total, \$377,000, par comparaison à \$383,000 pour le budget d'établissement de 1956.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Installez-vous des appareils ultra-modernes comme le font certaines compagnies de transport des États-Unis, des poinçonneuses de retenues de places et autres appareils de ce genre ?

M. MCGREGOR: Nous nous servons de poinçonneuses depuis quelques années, mais non pour les retenues de places, et ces appareils sont loués et non achetés.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et cette dépense ne figure pas ici ?

M. MCGREGOR: Non.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, je voudrais poser une question au sujet du nouveau crédit de \$307,000 pour l'outillage divers. C'est le chiffre qui vient en second lieu comme importance dans ce groupe. Pourriez-vous nous nommer quelques-uns des articles qui tombent sous le poste "outillage divers", qui est si considérable ?

M. MCGREGOR: Le montant se compose presque entièrement d'un seul article très considérable, à savoir 5 appareils d'instruction. Cet appareil est un Link perfectionné. Il permet de donner une instruction plus complète. Le coût de ces appareils s'élève à \$300,000, comme nouveau crédit, avec un report de crédit de \$107,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce n'est pas là une dépense qui revient régulièrement, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cet appareil peut-il être modifié et mis à jour pour imiter les avions les plus récents dont vous faites l'acquisition?

M. MCGREGOR: Cet appareil n'est pas un simulateur de vol, monsieur Hamilton. C'est un appareil d'instruction générale dans lequel on peut apprendre le maniement direct des instruments d'atterrissage et les diverses méthodes d'approche. Après avoir reçu son instruction dans cet appareil, un apprenti-pilote n'a qu'à se familiariser avec la cabine d'un avion particulier pour pouvoir le diriger.

M. BELL: Pourriez-vous nous dire brièvement, monsieur McGregor, comment vous achetez vos gros avions? Je constate qu'il y a un premier paiement lors de l'achat. Le prix est-il toujours le même, ou les avions que vous achetez subséquemment vous reviennent-ils meilleur marché en raison de l'accroissement de la production ou pour d'autres causes?

M. MCGREGOR: Malheureusement, monsieur Bell, nous avons constaté que le prix des avions d'un certain type que nous avons achetés récemment est plus élevé que le prix des premiers avions du même type en raison de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre. Ainsi nous payons plus cher les avions Super-Constellation que nous avons achetés récemment. Pour un avion qui nous coûte \$2,200,000, il y a une augmentation de \$400,000. C'est la même chose pour le Viscount.

M. KNIGHT: Et il en est de même pour les accessoires et l'outillage?

M. MCGREGOR: Le coût du matériel a augmenté, mais je crois que c'est surtout dû au coût de la main-d'œuvre pour le fabricant. Pour ce qui est de la première partie de votre question, je puis dire que le prix varie selon les fabricants. Il était normal dans le passé, dans beaucoup de cas, d'exiger un paiement de 25 p. 100 du coût total d'un avion en donnant la commande et de demander le paiement du reste sur livraison. Un autre système consiste à payer 12½ p. 100 en donnant la commande, 12½ p. 100 un an après et le reste sur livraison. Pour les nouveaux avions à réaction, il y a un autre système qui consiste en une longue série de paiements.

M. FULTON: Est-ce que le fabricant ne vous demande pas généralement un prix fixe pour un achat global de 36 Viscount, par exemple? Ne pourriez-vous pas obtenir un prix fixe pour toute la commande?

M. MCGREGOR: Oui, si nous donnons une commande de 36 avions à la fois.

M. FULTON: Je comprends. Mais vous donnez plutôt vos commandes par petits lots, car vous voulez faire l'expérience des avions que vous achetez afin de constater s'ils répondent à vos espérances?

M. MCGREGOR: Vous mentionnez là une des raisons pour lesquelles nous faisons nos commandes par petits lots, mais la raison principale, c'est que nous désirons espacer les livraisons selon les besoins au lieu de nous faire livrer 36 avions l'un après l'autre et d'en avoir à un moment donné plus que nous n'en avons besoin.

M. BYRNE: Quand il arrive quelque chose, comme ce qui est arrivé dans le cas des avions Comet, perdez-vous le montant de votre premier paiement?

M. MCGREGOR: Cela dépend des conditions convenues entre l'acheteur et le fabricant. Si je suis bien informé, un certain acheteur d'avions Comet a perdu ses déboursés.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le budget d'établissement?

M. FULTON: J'ai une autre question à poser. Quelles sont les principales constructions envisagées dans le nouveau crédit de \$2,555,000?

M. MCGREGOR: Ce montant comprend le commencement de la construction d'un hangar à Dorval. Nos besoins en fait de garages à Dorval ont augmenté rapidement avec l'introduction de flottes plus considérables.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous adoptez le budget d'établissement pour l'année 1956? Adopté.

Le PRÉSIDENT: La question suivante est "L'état du revenu", à la page 26. Avez-vous des questions à poser sur ce chapitre?

M. HAHN: Monsieur le président, au chapitre "trafic-voyageurs", il y a cette année une augmentation sur le montant qui figurait l'année dernière. La raison pour laquelle je mentionne ce point en particulier, c'est que, un peu plus tôt, monsieur McGregor, j'ai mentionné, je crois le cas de Moose-Jaw, où j'ai demandé qu'il y ait un arrêt d'Air-Canada. J'ai fait une erreur en disant que M. Marler avait répondu à ma question. J'aurais dû attribuer la réponse à M. Dickey, mais je ne suis pas certain d'avoir eu la bonne réponse. Est-ce que l'arrêt a été refusé à Moose-Jaw parce que cette ville ne possède pas une population suffisante ?

M. MCGREGOR: Non. J'ai dit que cette ville jouissait déjà du service de la *Canadian Pacific Airlines* et que, par conséquent, son potentiel de trafic n'étant pas élevé, le service supplémentaire d'Air-Canada n'était pas requis.

M. FULTON: C'est là un service nord-sud, n'est-ce pas ?

M. MCGREGOR: Oui. Et ce service s'embranché sur nos lignes principales à deux endroits.

M. FULTON: Oui, mais Air-Canada fait le service de l'est à l'ouest ?

M. MCGREGOR: Oui, en grande partie.

M. HAHN: Dans des circonstances ordinaires, avec une population de 30,000, par comparaison avec la population de 80,000 de Yorktown et la population de 20,000 de Medicine Hat et la population de certaines autres villes, cette ville n'a pas le potentiel de trafic suffisant pour obtenir l'arrêt demandé.

M. MCGREGOR: Vous supposez, monsieur Hahn, que les autres services arrêteraient à l'endroit où les nôtres commencent. Le *Canadian Pacific Airlines* à un service nord-sud, je crois, en direction de Saskatoon, tandis qu'Air-Canada part de Winnipeg ou de Regina, selon le cas, en direction de Medicine Hat.

M. MCGREGOR: Je crois qu'Air-Canada dessert Regina, Moose-Jaw et Saskatoon.

M. HAHN: Est-ce que vos horaires s'harmonisent avec ceux de la *Canadian Pacific Airlines* ?

M. MCGREGOR: Oui, assez bien. J'ai fait ce trajet l'année dernière et j'ai réussi à faire mes correspondances d'une manière satisfaisante.

M. FULTON: Monsieur McGregor, quelle différence faites-vous entre le Service des voyageurs et Ventes et Réservations ? Comment pouvez-vous répartir les frais entre ces deux services ?

M. MCGREGOR: Je ne comprends pas bien votre question.

M. FULTON: Je parle des deux postes intitulées respectivement "Service des voyageurs" et "Ventes et Réservations".

M. MCGREGOR: Le service des voyageurs dont il est question ici est en grande partie le service donné en cours de routes et comprend presque exclusivement le service des repas, les frais relatifs à la cabine des voyageurs et le reste.

M. FULTON: Je n'aurais pas cru qu'il s'agissait ici des repas. Et le salaire des hôtesses est-il inclus dans ce poste ou dans les frais de vol ?

M. MCGREGOR: Il est compris dans ce poste. La rémunération des employés attachés à la cabine des voyageurs s'élève à \$1,300,000 et le coût des repas s'élève à \$1,500,000. Nous pourrions vous donner le détail de ces dépenses si vous le désirez.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et le matériel nécessaire pour la cabine des voyageurs ?

M. FULTON: Assurément ce sont là les dépenses qui entrent dans le budget d'établissement.

M. MCGREGOR: Le compte des fournitures nécessaires aux voyageurs s'élève à environ \$500,000. Le reste du poste comprend plusieurs petits montants.

M. FULTON: Est-ce que le salaire des hôtesses sont compris dans ce poste ou dans le poste intitulé "Frais de vol" ?

M. MCGREGOR: Ils sont compris dans ce poste. Ces salaires s'élèvent à \$1,300,000.

M. FULTON: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous êtes prêts à adopter l'état du revenu ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que M. McGregor pourrait nous donner des explications au sujet du poste intitulé "Services accessoires" ?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je suppose que ces services ne comprennent pas les services des hôtesses.

M. MCGREGOR: Non. Les services des hôtesses ne sont pas accessoires. Voici quelques exemples de services accessoires: le service de communication de l'*Aeronautical Radio Incorporated* auquel nous sommes abonnés, certains services rendus à Air-France, à la *American Airlines*, à la *British Overseas Airways*, au ministère de la Défense, en vertu d'un contrat dont nous avons parlé précédemment, et à la *Royal Dutch Airlines*. Quand nous arrêtons assez fréquemment à certains endroits, nous demandons à la compagnie de transport aérien de l'endroit de faire la révision de nos avions et il y a un compte spécial pour ces services.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pourquoi ce compte a-t-il diminué d'un tiers cette année en comparaison avec l'année dernière ?

M. MCGREGOR: En raison de l'annulation du contrat de la Défense au mois de juillet.

M. HAHN: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. McGregor au sujet du poste intitulé "Messageries et fret aérien". Vous avez déclaré au cours de la journée que le fret n'est pas un service payant. Est-ce que le service de messagerie est rentable ?

M. MCGREGOR: J'ai employé le terme général "fret", mais j'aurais pu dire que le fret et le service de messagerie se font tous les deux dans une direction unique. Cela est encore plus vrai pour le fret que pour le service de messagerie. Pour ce dernier service, il y a un pourcentage de trafic dans les deux directions. Notre coefficient de chargement à la direction de l'ouest est, je crois, d'environ 85 p. 100. De même, dans notre service qui traverse la frontière internationale, le coefficient de chargement est d'environ 90 p. 100 du total dans la direction du nord. En d'autres termes, nos avions sont bien chargés quand ils vont de l'est à l'ouest et très peu chargés quand ils vont de l'ouest à l'est. Dans les services aériens qui traversent la frontière internationale, le fret en direction du nord constitue 91.8 p. 100 du total et les messageries en direction du nord 92 p. 100 du total. Dans le service aérien transcanadien, le fret en direction de l'ouest constitue 69 p. 100 du total et les messageries en direction de l'ouest, 74 p. 100 du total. Dans le service aérien transatlantique, les trafic-marchandises en direction de l'ouest constitue 70 p. 100 du total. Il n'y a pas de service de messagerie dans le service transatlantique, il n'y a que du fret. Et le fret en direction de l'ouest constitue 70 p. 100 du total.

M. FOLLWELL: Si vous réduisiez vos taux de transport de l'ouest à l'est, auriez-vous plus de clientèle et cela vous serait-il avantageux ?

M. MCGREGOR: J'en doute. Il serait plutôt difficile de justifier un taux spécial de transport dans une direction donnée. Il semble que l'ouest du Canada ne produit pas à un degré appréciable les marchandises qu'il est avantageux de transporter par air. Il n'en est pas de même aux États-Unis où il existe de vastes usines sur la côte du Pacifique.

M. FOLLWELL: Transportez-vous des fruits de la côte du Pacifique ?

M. MCGREGOR: Nous en transportons un peu à certaines époques de l'année, mais le principal trafic-marchandises en direction de l'est, c'est, au printemps, le transport des fleurs coupées.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter l'état du revenu ?

M. FULTON: J'ai une question à poser qui se rapporte au budget d'exploitation que nous avons discuté précédemment et je voudrais la rattacher à l'état du revenu pour l'année 1955. Par comparaison avec l'année 1955, vous prévoyez une augmentation du revenu d'exploitation d'environ \$9,000,000 et une augmentation des dépenses d'exploitation d'environ \$12,000,000.

M. McGREGOR: Je ne le crois pas. Les dépenses prévues pour 1956 sont de \$84,400,000.

M. FULTON: Oui, et pour 1955 . . . Je vous demande pardon. Je n'avais pas lu dans la bonne colonne. Il doit commencer à se faire tard.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter l'état du revenu ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il ne reste à étudier que le rapport des vérificateurs. Si les membres du Comité le désirent, nous pouvons l'étudier ce soir.

Nous avons avec nous ce soir M. Turville et ses collègues de la société des vérificateurs George A. Touche & Co. et, si vous le désirez, nous pourrions étudier ce rapport ce soir.

Je suis certain que les membres du Comité désirent, monsieur McGregor, que je vous exprime à vous, à M. Harvey et aux autres dirigeants d'Air-Canada qui vous ont accompagné aujourd'hui, nos sincères remerciements pour le temps que vous avez mis à notre disposition en assistant à la séance du Comité et pour votre obligeance à répondre à nos questions. Les membres du Comité vous sont très reconnaissants de votre assistance et de l'obligeance dont vous avez fait preuve en leur fournissant les renseignements demandés. C'est avec plaisir que je vous offre, à vous et à vos collègues, nos plus sincères remerciements.

Des MEMBRES: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Turville, les membres du Comité ont en mains le rapport de la vérification des comptes d'Air-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955, qui a été présenté au Parlement. Est-ce le désir du Comité que ce rapport soit considéré comme ayant été lu et qu'il soit imprimé au procès-verbal ? Quelqu'un peut-il faire cette proposition ?

M. Hahn propose, appuyé par M. Byrne, que le rapport soit considéré comme ayant été lu et qu'il soit imprimé au procès-verbal.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

Cristine Building

410 St. Nicholas Street

Montreal 1

le 25 février 1956.

AIR-CANADA

AU TRÈS HONORABLE MINISTRE DU COMMERCE,

OTTAWA, CANADA.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes d'Air-Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1955, en vertu de la Loi concernant les Lignes aériennes Trans-Canada et ses amendements, et par votre entremise, nous soumettons maintenant notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. À cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer à Air-Canada un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Air-Canada est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan et de l'état du revenu.

ÉTAT DU REVENU

DÉPRÉCIATION

La provision pour dépréciation de l'actif immobilisé a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

(a) Matériel volant en service —

Super-Constellation — sur une période de sept ans à compter de la mise en service.

Viscount — sur une période de neuf ans à compter de la mise en service.

Bristol — sur une période de cinq ans à compter de la mise en service.
Les trois appareils que comprenait cette flotte ont été vendus vers la fin de décembre 1955.

North Star — aucune provision n'est requise, ces appareils étant entièrement dépréciés depuis 1954.

DC-3 — aucune provision n'est requise, ces appareils étant entièrement dépréciés depuis 1951.

(b) Installations au sol — durée de service évaluée selon le genre de matériel.

Nous avons reçu d'un fonctionnaire compétent des certificats à l'effet que tout le matériel volant et toutes les installations au sol ont été bien entretenus et maintenus en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice; qu'on a procédé à toutes les désaffectations nécessitées au cours de l'exercice, par l'usure et la vétusté, et qu'on a dûment avisé le service de la comptabilité de toutes ces désaffectations.

REVENU DIVERS — NET

Ce compte comprend surtout les revenus provenant du fonds d'assurance et les escomptes sur achats.

FRAIS D'INTÉRÊT

Les frais d'intérêt englobent l'intérêt sur le placement de la Canadian National Railway Company sous forme d'obligation à long terme, de même que l'intérêt sur les billets à payer aux chemins de fer.

BILAN

DISPONIBILITÉS

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

On a procédé à un inventaire extra-comptable du matériel et des approvisionnements en 1955. Les fonctionnaires compétents nous ont remis un certificat attestant:

(a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les peser, compter ou mesurer, et

(b) Que la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériels, et qu'en fixant la valeur du matériel usagé encore utilisable et des articles hors d'usage ou au rebut, on a tenu compte de leur état.

On a porté un crédit aux frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec l'inventaire réel.

FONDS D'ASSURANCE

Le fonds d'assurance consiste en titres du Gouvernement du Canada, des Chemins de Fer Nationaux du Canada (garantis par le Gouvernement du Canada), et en titres émis ou garantis par des gouvernements provinciaux, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. À la fin de l'exercice, le cours de ces valeurs était inférieur de 3.25% à leur prix coûtant.

ACTIF IMMOBILISÉ

Les propriétés et le matériel figurent au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Les principales dépenses de capital effectuées au cours de l'exercice comprennent les derniers versements sur treize appareils Viscount et leurs pièces de rechange, les derniers paiements sur l'entrepôt et le centre d'essai de moteurs à Winnipeg, et des paiements progressifs sur dix autres appareils Viscount et deux Super-Constellation. Trois cargos Bristol, l'avion de fret DC-3 et le hangar à Moncton ont été vendus au cours de l'exercice.

RÉSERVE POUR RÉVISION

Au cours de l'exercice, cette réserve a été réduite de \$369,000 principalement par suite de frais encourus pour la modification des structures d'ailes et des révisions majeures d'appareils North Star.

SURPLUS

Air-Canada a reçu les cotisations finales afférentes à l'impôt fédéral sur le revenu pour les années 1952 et 1953, et un remboursement de \$228,000 provenant de cette révision a été crédité au surplus. La compagnie n'est redevable d'aucun impôt fédéral sur le revenu pour 1955.

On a crédité le surplus d'une somme de \$473,000 par suite du règlement de réclamations contre des assureurs de l'extérieur relatives à des accidents d'aviation survenus en 1954.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit aux comptes du bilan d'Air-Canada:

- (a) Monnaie des États-Unis — au pair du change du dollar.
- (b) Livres sterling — au taux de \$2.80 la livre.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

APPENDICE "A"

TABLEAU COMPARATIF DES COEFFICIENTS DE CHARGEMENT
DES SERVICES AÉRIENS DE TRAFIC-VOYAGEURS
DE L'AMÉRIQUE DU NORD

1955

	Pourcentage			
	American Airlines	Trans-World Airlines	United Air Lines	Air-Canada
Janvier.....	67.0	60.2	63.8	66.4
Février.....	63.7	54.6	60.3	63.4
Mars.....	65.6	55.8	62.3	65.9
Avril.....	69.9	63.9	66.2	69.6
Mai.....	66.2	65.8	66.0	71.6
Juin.....	73.2	73.8	75.2	76.2
Juillet.....	69.2	69.5	72.2	71.7
Août.....	67.9	68.7	73.6	72.9
Septembre.....	70.2	69.3	73.0	75.3
Octobre.....	68.4	66.7	69.7	71.1
Novembre.....	67.0	60.2	58.4	66.9

NOTE: — Chiffres tirés de tableaux graphiques étudiés par le Comité. Ce tableau a été préparé en réponse à une question posée par M. Carrick.

TABLEAU COMPARATIF DES ABSENCES NON MOTIVÉES EN
COMPARAISON DU TOTAL DES PLACES RETENUES †
ANNÉES 1954 ET 1955

Période		Pourcentage			Air Traffic Conference*
		Air-Canada	American Airlines	United Airlines	
1954	Juillet-Septembre.....	3.7	10.0	10.1	8.4
	Octobre-Décembre.....	3.6	11.7	14.8	9.6
1955	Janvier-Mars.....	3.5	9.9	13.7	8.0
	Avril-Juin.....	3.9	10.8	12.6	9.3
	Juillet-Septembre.....	4.3	11.0	17.6	11.2
	Octobre-Décembre.....	4.6	12.7	17.9	12.0

† Pourcentage des places retenues.

* Moyennes fournies par l'Air Traffic Conference Industry et tirées de tableaux graphiques étudiés par le Comité.

Définition de l'expression "absence-non motivée" par l'Air Traffic Conference Industry.

Place inoccupée au départ d'une envolée par un voyageur pour qui elle était réservée, si l'absence du voyageur en question n'est pas due à l'impossibilité de faire les correspondances voulues.

Le tableau ci-dessus a été préparé en réponse à une question posée par M. Carrick.

POURCENTAGE DES PLACES RÉSERVÉES ET NON LIVRÉES
AUX VOYAGEURS PAR SUITE DE VENTES TROP
CONSIDÉRABLES DE BILLETS †

Chiffres fournis par l'Air Traffic Conference Industry et par Air-Canada

Période	Année 1955	
	Air-Canada	Pourcentage Air Traffic Conference*
Janvier-Mars.....	.05	.06
Avril-Juin.....	.04	.11
Juillet-Septembre.....	.04	.17
Octobre-Décembre.....	.04	.09

† Pourcentage des voyageurs transportés.

* Moyennes fournies par l'Air Traffic Conference Industry et tirées de tableaux graphiques étudiés par le Comité

Définition de l'expression "place réservée et non livrée par suite de ventes trop considérables de billets". Cette définition est donnée par l'Air Traffic Conference Industry.

Une place réservée et non livrée est celle pour laquelle un voyageur détient un billet valide ou qu'il a retenu formellement et qui ne lui est pas livrée lors du départ de l'avion.

Le tableau ci-dessus a été préparé en réponse à une question posée par M. Carrick.

APPENDICE "B"

AIR-CANADA

SERVICE DU MEXIQUE — 1955

VERS LE SUD	Total des places	Voyageurs-Tampa	Places-Mexique	Voyageurs-Mexique
Janvier.....	228	112	116	82
Février.....	182	87	95	90
Mars.....	183	94	89	74
Avril.....	228	128	100	27
Mai.....	183	53	130	33
Juin.....	181	31	150	36
Juillet.....	229	76	153	59
Août.....	181	64	117	57
Septembre.....	183	71	112	37
Octobre.....	227	121	106	58
Total.....	2,005	837	1,168	553

VERS LE NORD	Total des places	Voyageurs-Tampa	Places-Mexique	Voyageurs-Mexique
Janvier.....	228	104	124	76
Février.....	182	102	80	63
Mars.....	183	74	109	96
Avril.....	182	101	81	63
Mai.....	217	122	95	65
Juin.....	180	56	124	25
Juillet.....	183	50	133	16
Août.....	228	107	121	78
Septembre.....	185	35	150	74
Octobre.....	229	58	171	36
Total.....	1,997	809	1,188	592

Le tableau ci-dessus a été préparé en réponse à une question posée par M. Hamilton (York-Ouest).

APPENDICE "C"

COMPARAISON DU PRIX DES BILLETS DANS L'OUEST DU CANADA

Winnipeg-Calgary, \$54.35, billet simple.

Winnipeg-Calgary via Regina et Lethbridge, \$97.85, aller et retour.

Vancouver-Calgary, Air-Canada, \$39.95 billet simple, *Canadian Pacific Airlines*, \$71.90 aller et retour.

Edmonton-Calgary-Regina, Air-Canada, \$35 billet simple, \$63 aller et retour.

Edmonton-Saskatoon-Regina, *Canadian Pacific Airlines*, \$30.50 billet simple, \$54.90 aller et retour.

Le tableau ci-dessus a été préparé en réponse à une question posée par M. Hahn.

APPENDICE "D"

EXPOSÉ DES RECOMMANDATIONS D'AIR-CANADA AU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE 1956-1957

Air-Canada n'a recommandé au ministère des Transports l'érection d'aucune installation spécifique. Toutefois la Société Air-Canada a fait savoir qu'elle appuierait un programme d'installation d'appareils de radar pour fins de surveillance dans les centres principaux, c'est-à-dire Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver. La Société Air-Canada se déclare disposée à aider d'une façon non officielle au choix des endroits pour l'installation de certains appareils et à l'établissement de la liste de priorité en fait d'installations. Les appareils de radar pour fins de surveillance qu'Air-Canada a en vue sont destinés principalement au contrôle du trafic aérien.

Air-Canada n'a pas fait de recommandations spécifiques pour la période 1956-1957 en raison des développements technologiques dans ce domaine. La Société Air-Canada estime qu'il faut s'assurer que les appareils qu'on installe doivent être assez adaptables pour être employés avec tous les types d'avion qui pourront être mis en service dans un avenir prochain.

En ce qui concerne les installations érigées au Canada, le système de contrôle terrestre des approches à Gander est terminé et il sera mis en usage dès que le programme de formation du personnel du ministère des Transports sera terminé. Le C.A.R.C. achève d'installer à Winnipeg un système de contrôle terrestre des approches.

APPENDICE "E"

AIR-CANADA

EMBARQUEMENTS AU CANADA — 1955

Labrador		Ontario (suite)	
Goose-Bay.....	1,695	Muskoka.....	680
Terre-Neuve		Earlton.....	202
St-Jean.....	22,736	North-Bay.....	7,636
Gander.....	10,612	Sudbury.....	8,405
Stephenville.....	12,029	Timmins.....	3,498
Nouvelle-Écosse		Porquis Junction.....	497
Sydney.....	18,159	Kapusksing.....	2,304
Halifax.....	52,440	Fort William.....	14,850
Yarmouth.....	5,358	Manitoba	
Nouveau-Brunswick		Winnipeg.....	66,210
Moncton.....	18,295	Brandon.....	1,600
Fredericton.....	6,521	Saskatchewan	
St-Jean.....	14,927	Yorkton.....	1,880
Québec		Regina.....	25,167
Sept-Îles.....	1,215	Swift Current.....	1,456
Saguenay.....	808	Saskatoon.....	13,213
Québec.....	4,381	Alberta	
Montréal.....	228,780	Medicine Hat.....	1,489
Val d'Or.....	539	Lethbridge.....	10,096
Rouyn-Noranda.....	505	Calgary.....	71,046
Ontario		Edmonton.....	64,372
Ottawa.....	60,409	Colombie-Britannique	
Toronto.....	315,522	Vancouver.....	169,807
London.....	18,031	Victoria.....	130,277
Windsor.....	30,933		

Le tableau ci-dessus a été préparé pour répondre à une question posée par M. Bell.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser au sujet du rapport des vérificateurs?

M. FOLLWELL: Au sujet de la dépréciation du matériel d'immobilisation, je vois à la première page du rapport qu'un Super-Constellation est complètement déprécié après une période de service de sept ans, qu'un Viscount l'est après une période de neuf ans et qu'un Bristol l'est après une période de cinq ans.

Est-ce que la dépréciation est calculée à un pourcentage égal chaque année ou est-elle plus considérable la première année?

M. F. P. TURVILLE: La dépréciation d'un avion commence dès sa mise en service. Si un avion est mis en service le 5 avril, par exemple, le taux de dépréciation commence à être appliqué à cette date et se continue au même taux jusqu'à la dépréciation complète.

M. FOLLWELL: À un taux de dépréciation moyen?

M. TURVILLE: Oui.

M. FULTON: Monsieur Turville, y a-t-il certains changements dans votre rapport de cette année par comparaison au rapport de l'année dernière? Y a-t-il certaines questions qui découlent de vos conclusions et sur lesquelles vous désireriez attirer notre attention?

M. TURVILLE: Eh bien, nous faisons rapport cette année que l'on a procédé à un inventaire extra-comptable, tandis que l'année dernière on n'avait pas procédé à cet inventaire réel et nous avons accepté les chiffres inscrits dans les livres.

M. HAHN: Est-ce que le rapport indique que la compagnie est dans une situation plus avantageuse cette année que l'année dernière?

M. TURVILLE: La situation est un peu plus avantageuse. Je crois que le surplus découvert par suite du fait qu'on a procédé à un inventaire extra-comptable s'élève à environ \$48,000 sur un inventaire total de \$7,500,000. C'est là un très petit pourcentage, qui indique que le contrôle du stock est satisfaisant et se fait d'après des principes de saine comptabilité.

M. HAHN: J'en conviens.

M. FULTON: Au sujet du fonds d'assurance, vous avez déclaré l'année dernière que le cours des valeurs de ce fonds était un peu plus élevé que leur prix coûtant et vous déclarez cette année que le cours de ces valeurs à la fin de l'exercice est inférieur de 3.25 p. 100 à leur prix coûtant. Est-il normal de s'attendre à un changement aussi considérable?

M. TURVILLE: Oui. La raison de cette différence, c'est que le cours des obligations du gouvernement et des chemins de fer Nationaux du Canada a baissé. Certaines de ces valeurs étaient à prime et elles sont maintenant au-dessous de la parité.

M. FULTON: Devons-nous conclure de votre commentaire qu'il faut attacher une certaine importance à ce fait?

M. TURVILLE: La raison pour laquelle les vérificateurs signalent un fait comme celui-là, c'est que, pour établir un bilan, il faut autant que possible estimer les biens à leur valeur réelle au moment où l'on établit le bilan. Si vous vouliez réaliser les valeurs en question à l'heure actuelle, vous perdriez 3.25 p. 100 sur ces biens. Mais naturellement vous ne désirez pas en disposer, parce qu'elles sont déposées dans un fonds. Par conséquent, cette diminution de valeur n'a aucune importance.

M. FULTON: Bien qu'elle n'ait aucune importance, il faut la noter.

M. TURVILLE: Cela est exact.

M. FULTON: La diminution ne serait importante que si nous désirions réaliser ces valeurs?

M. TURVILLE: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous dites dans votre rapport que la valeur d'inventaire a été basée sur le prix des plus récentes factures de nouveaux matériels.

M. TURVILLE: Oui, pour le nouveau matériel.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et cela est logique. Vous avez fait la même chose l'année dernière. À une époque où les prix seraient à la hausse, cela aurait pour effet d'augmenter chaque année la valeur d'inventaire, le surplus annuel étant considéré comme un profit net.

M. TURVILLE: Oui, il en serait ainsi. Si l'inventaire augmentait d'une quantité considérable, il en serait ainsi. Quoi qu'il en soit, c'est là un principe qui a été adopté régulièrement, non seulement par Air-Canada, mais par les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Diriez-vous que cette pratique est suivie assez régulièrement par d'autres sociétés commerciales ?

M. TURVILLE: La pratique ordinaire, naturellement, est de baser l'inventaire sur le prix coûtant ou sur le prix du marché, en choisissant celui de ces deux prix qui est le plus bas.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ainsi donc, bien que le système que vous avez adopté pour établir la valeur d'inventaire soit un système respectable, ce n'est cependant pas le système ordinaire.

M. TURVILLE: Non.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il a une tendance à produire une valeur d'inventaire quelque plus élevée que la méthode qui consiste à prendre pour base le prix coûtant ou le prix du marché, choisissant celui de ces deux prix qui est le plus bas.

M. TURVILLE: Mais cela n'a aucun effet notable sur les revenus de la compagnie, à moins qu'il n'y ait une augmentation considérable de l'inventaire à la fin de l'année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour ce qui est de la dépréciation, celle qui est indiquée ici et celle que vous employez pour calculer le revenu d'exploitation, je suppose qu'il y a un taux de dépréciation différent pour le calcul de l'impôt sur le revenu ?

M. TURVILLE: Oui. Le taux de dépréciation pour le calcul de l'impôt est différent. La compagnie, pour sa propre comptabilité, emploie le système de dépréciation continue. Mais, pour fins d'impôt, elle peut déduire le montant de dépréciation autorisé par la Loi de l'impôt sur le revenu.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel est le taux de dépréciation que vous employez pour fins d'impôt sur le revenu ?

M. TURVILLE: La question de dépréciation ne s'est pas présentée cette année dans le calcul de l'impôt.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, vous n'avez pas eu besoin cette année de tenir compte de la dépréciation. Vous avez bénéficié de crédits provenant des autres années.

M. TURVILLE: Cela est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Savez-vous quel est le taux de dépréciation dont vous vous serviez au cours des années dernières sur les avions ?

M. TURVILLE: Que voulez-vous dire, monsieur Hamilton ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pour fins d'impôt sur le revenu, quel était le taux de dépréciation ?

M. TURVILLE: Le taux du gouvernement pour les avions est de 40 p. 100.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous déduisez le plein montant de cette dépréciation quand la chose est nécessaire ?

M. TURVILLE: Oui, mais nous n'avons pas eu besoin de le faire cette année.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais, du point de vue de l'exploitation, d'où provient cette période fixée pour la dépréciation ? Cette dépréciation qui varie entre 5 et 9 ans est-elle une recommandation de la compagnie ?

M. TURVILLE: C'est peut-être là une question qui devrait être posée à M. McGregor. Quoi qu'il en soit, cette règle est basée sur une expérience acquise aux États-Unis dans l'emploi de ces avions et c'est une règle généralement suivie aux États-Unis.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est ce que je désirais savoir. Avez-vous déduit ces montants sur les divers types d'avion ?

M. TURVILLE: Nous ne pouvons avoir d'expérience pour les avions Viscount, car ils viennent d'être mis en service.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Aucun d'entre eux n'a encore été déprécié ?

M. TURVILLE: Oui, ils ont été dépréciés depuis le jour de leur mise en service.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je passe au chapitre suivant de votre rapport. Je crois que M. Fulton a déjà parlé du fonds d'assurance. La compagnie en est-elle rendue au point où elle peut apparemment obtenir des fonds à son gré ? Peut-être que M. McGregor doit conférer avec M. Gordon à ce sujet. Y a-t-il avantage à ce que la compagnie maintienne un fonds d'assurance pendant qu'elle emprunte de la compagnie. qu'on pourrait appeler la compagnie-mère ? En d'autres termes, réalise-t-elle un profit ? L'intérêt réalisé sur le fonds d'assurance est-il supérieur à l'intérêt qu'il faut payer sur la somme empruntée ?

M. TURVILLE: Oui, il y a un avantage considérable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vraiment ?

M. TURVILLE: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel est le taux d'intérêt payé aux chemins de fer Nationaux du Canada ? Le savez-vous ?

M. TURVILLE: Oui.

M. MCGREGOR: Me serait-il permis d'intervenir dans la discussion ? J'ai touché au point soulevé par M. Hamilton au sujet de la nécessité d'un fonds d'assurance. Air-Canada, en tant qu'exploitant international, doit prouver aux gouvernements des pays où elle maintient des services, qu'elle possède un fonds liquide ou qu'elle est pleinement assurée, de sorte que, indépendamment de la question du taux d'assurance, il faut que la compagnie Air-Canada maintienne à grands frais une police d'assurance contre tous les risques ou qu'elle possède ce fonds liquide.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suis au courant de ce fait, mais je crois qu'Air-Canada pourrait, grâce à une entente internationale sur le trafic aérien, être appuyée par la garantie des chemins de fer Nationaux du Canada, par exemple, en vue de répondre à cette exigence. Peut-être qu'il n'en est pas ainsi. En tous cas, ce que je demande, c'est ceci: Est-ce que la compagnie retire plus d'intérêt de son fonds qu'elle n'en paie pour l'emprunt qu'elle est obligée de faire ?

M. TURVILLE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du rapport des vérificateurs ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur Turville, voudriez-vous faire quelques commentaires au sujet de cette question d'impôt — M. McGregor a eu l'obligeance de nous signaler la chose aujourd'hui — de ce système qui oblige la Compagnie Air-Canada à compter les voyages payés d'avance dans le bilan de l'année courante au lieu de les reporter à l'année suivante comme elle le fait dans sa propre comptabilité ?

M. TURVILLE: Certainement. Je crois, du reste, monsieur Hamilton, qu'on vous a déjà donné l'explication de cette question. La compagnie ne compte comme revenu que les voyages payés qui ont réellement été effectués par l'acheteur d'un billet, tandis que la Division de l'impôt sur le revenu tient compte de ces sommes dès qu'elles ont été versées.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Comme je l'ai déjà dit, j'ai déjà eu cette explication de la part de M. McGregor.

M. TURVILLE: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce là la pratique ordinaire de la Division de l'impôt sur le revenu de calculer ainsi l'impôt sur des services payés d'avance.

M. TURVILLE: Oui, comme paiement conditionnel.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, à l'article intitulé "Réserve pour révision", on mentionne un montant pour la modification des structures d'ailes. Aurait-on l'obligeance de nous expliquer ce que cela signifie ?

M. TURVILLE: J'ai demandé l'explication de ce point, mais je préfère qu'il vous soit expliqué par M. McGregor.

M. MCGREGOR: Il s'agit des pièces des appareils Link et la modification de ces pièces est réellement une révision majeure des structures d'ailes.

M. FOLLWELL: Qu'est-ce qu'il y a à faire en fait de modification ?

M. MCGREGOR: Il faut enlever l'enveloppe de l'aile et remplacer les parties de la charpente de l'aile selon les exigences du fabricant.

M. BELL: C'est là une nouvelle réserve, une réserve pour fins de révision ?

M. TURVILLE: Non.

M. BELL: C'est la première année que nous avons ces révisions majeures ?

M. MCGREGOR: La révision est en marche depuis quelque temps et, à ma connaissance, c'est la deuxième année qu'il y a une réduction pour un travail de ce genre.

M. BELL: Mais il n'y avait pas de réserve pour révision l'année dernière ?

M. TURVILLE: Oh! oui. La réserve pour révision figurait au bilan.

M. HAHN: Trouvez-vous qu'il est de bonne politique qu'un organisme du gouvernement, ou plutôt une compagnie de la Couronne, reçoive un revenu d'une autre compagnie de la Couronne ? Je fais allusion au service de révision d'Air-Canada à Winnipeg, qui a réalisé l'année dernière un bénéfice de \$190,000, ce qui constitue à peu près le bénéfice total d'Air-Canada pour l'année dernière.

M. TURVILLE: C'est exact.

M. HAHN: Sans ce service de révision et sans l'inventaire extra-comptable, nous aurions enregistré un déficit. Est-ce de bonne politique qu'une compagnie de la Couronne en paye une autre ?

M. TURVILLE: C'est une bonne chose pour Air-Canada de pouvoir toucher ce revenu. Je crois que vous avez posé une question il y a quelque temps au sujet des dépenses imprévues. La principale raison de la réduction de ces dépenses de \$2,313,000 en 1954 à \$1,675,000 en 1955, c'est la diminution du montant reçu du ministère de la Production de défense. Pour ce qui est d'Air-Canada, la perte de ce contrat de révision a diminué les bénéfices que la compagnie Air-Canada aurait réalisés. Si Air-Canada avait eu la même quantité d'ouvrage à faire pour le ministère de la Production de défense en 1955 qu'elle en a eu en 1954, elle aurait pu montrer un bénéfice plus considérable que celui qui figure sur ce bilan.

M. HAHN: Mais, dans l'ensemble, nous sommes en présence d'une compagnie de la Couronne qui en subventionne une autre.

M. TURVILLE: Nous discutons en ce moment le cas d'Air-Canada.

M. HAHN: Je me rends compte que j'ai des intérêts dans les deux compagnies.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter le rapport des vérificateurs ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous siégerons demain matin à 10 heures à la salle 118. Les représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada sont ici et ils seront prêts à 10 heures demain matin. Je sais que j'exprime les sentiments des membres du Comité en remerciant M. Turville et ses collègues pour l'excellent rapport qu'ils ont soumis. Messieurs, je vous remercie.

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES
TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE
1956

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCES DU MARDI 20 MARS, DU
MERCREDI 21 MARS, DU JEUDI
22 MARS ET DU LUNDI 26 MARS 1956

Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada (1955); Compte du revenu et budget (1956).

Rapport de la Canadian National (West Indies) Steamships Lines, Limited (1955); budget des immobilisations et budget d'exploitation (1956).

Rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour 1955.

Rapport des vérificateurs au Parlement sur le Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et sur la Canadian National (West Indies) Steamships Limited pour l'année 1955.

Crédits pour l'année financière 1956-1957 — Crédits nos 454, 460, 466, 467.

TÉMOINS:

MM. Donald Gordon, S. F. Dingle, R. D. Armstrong et J.-A. Sauvé.

Y COMPRIS LES DEUXIÈME ET TROISIÈME RAPPORTS
À LA CHAMBRE

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956.

CHAMBRE DES COMMUNES
TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE
1956

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. HARRY P. CAVERS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCES DU MARDI 30 MARS, DU
MERCREDI 31 MARS, DU JEUDI
22 MARS ET DU LUNDI 28 MARS 1956

Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada (1955); Compte
du revenu et budget (1956).
Rapport de la Canadian National (West Indies) Steamship Lines Limited (1955);
budget des immobilisations et budget d'exploitation (1956).
Rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada
pour 1955.
Rapport des vérificateurs au Parlement sur le Réseau des Chemins de fer
Nationaux du Canada et sur la Canadian National (West Indies) Steamship
Limited pour l'année 1955.
Crédits pour l'année financière 1956-1957 — Crédits nos 454, 460, 466, 467.

TÉMOINS:

MM. Donald Gordon, S. F. Dingle, R. D. Armstrong et J.-A. Sauvé.

Y COMPRIS LES DEUXIÈME ET TROISIÈME RAPPORTS
À LA CHAMBRE

EDMOND GOUTIER, C.M.C. O.A. D.P.
IMPRIMEUR DE LA MIÈRE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE
que l'État possède, exploite et contrôle

Président: M. H. P. CAVERS

Messieurs

Batten ⁽¹⁾	Hahn	Lavigne
Bell	Hamilton	Légaré
Byrne	(<i>Notre-Dame-de-Grâce</i>)	McCulloch (<i>Pictou</i>)
Carrick	Hamilton (<i>York-Ouest</i>)	Mitchell (<i>Sudbury</i>)
Cavers	Hanna	Murphy (<i>Westmorland</i>)
Churchill	Harrison	Power (<i>Québec-Sud</i>)
Follwell	Healy	St-Laurent
Fulton	Johnston (<i>Bow-River</i>)	(<i>Témiscouata</i>)
Gillis	Knight	Weselak ⁽²⁾
	Langlois (<i>Gaspé</i>)	

Secrétaire du Comité:
Antoine Chassé.

⁽¹⁾ Doit remplacer M. Carter à compter du 20 mars.

⁽²⁾ Doit remplacer M. Weaver à compter du 21 mars.

ORDRES DE RENVOI

MARDI 20 mars 1956.

Il est ordonné — Que le nom de M. Batten soit substitué à celui de M. Carter sur la liste des membres dudit Comité.

MERCREDI 21 mars 1956.

Il est ordonné — Que le nom de M. Weselak soit substitué à celui de M. Weaver sur la liste des membres dudit Comité.

Le greffier de la Chambre,
Léon-J. Raymond.

Président: M. H. P. CAVERS

Messieurs

Lavigne	Hahn	Batten ⁽¹⁾
Légaré	Hamilton	Bell
McCulloch (Piston)	(Notre-Dame-de-Grâce)	Byrne
Mitchell (Sudbury)	Hamilton (York-Ouest)	Carrick
Murphy (Westmount)	Hanna	Cavers
Power (Quebec-Sud)	Harrison	Churchill
St-Laurent	Healy	Follwell
(Thémiscouma)	Johnston (Bon-River)	Fulton
Weselak ⁽²⁾	Knight	Gillis
	L'Anglois (Gaspé)	

Secrétaire du Comité:
Antoine Chassé

⁽¹⁾ Doit remplacer M. Carter à compter du 20 mars.
⁽²⁾ Doit remplacer M. Weaver à compter du 21 mars.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

MARDI 27 mars 1956.

Le Comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, présente le deuxième rapport dudit comité, ainsi qu'il suit:

Votre comité a étudié les postes suivants du budget des dépenses pour l'année financière expirant le 31 mars 1957, qui lui ont été déférés le 14 mars 1956, et en recommande l'adoption, savoir:

Crédit n° 454 Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus—Déficit d'exploitation durant 1956.

Crédit n° 460 Service de transbordement North-Sydney Port-aux-Basques et ports terminus — Déficit d'exploitation durant 1956.

Crédit n° 466 Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Crédit n° 467 *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* — Déficit d'exploitation durant 1956.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,

HARRY P. CAVERS.

MARDI 27 mars 1956.

Le Comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, institué pour la session, présente le troisième rapport dudit comité, ainsi qu'il suit:

Conformément aux instructions qu'il a reçues de la Chambre des communes les 6, 12, 14 et 16 mars, le comité a étudié les documents suivants:

1. Le rapport annuel d'Air-Canada pour l'année civile 1955, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

2. Les rapports annuels des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour 1955, ainsi que le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement à cet égard.

3. Le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1955.

4. Le budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année 1956, ainsi que le budget des dépenses d'exploitation et le budget des dépenses de premier établissement d'Air-Canada pour l'année civile 1956.

Le comité a tenu neuf séances, dont l'une a été consacrée uniquement aux fins d'organisation; au cours des huit autres réunions il a entendu les hauts fonctionnaires d'Air-Canada et du National-Canadien, ainsi que les vérificateurs, et étudié les rapports, les budgets et certaines questions y afférentes et entendu les témoignages apportés à cet égard.

Fait encourageant, les chemins de fer Nationaux du Canada accusent, cette année, un excédent de \$10,717,689. Le trafic marchandises atteint 87.6 millions de tonnes, soit une augmentation de 10 p. 100 comparativement à 1954; il

représente les quatre cinquièmes des recettes totales d'exploitation, soit 36.2 millions de dollars de plus qu'en 1954. Le comité a noté l'accroissement graduel du nombre de locomotives diesel-électriques que comporte le parc du réseau. Les chemins de fer Nationaux du Canada pourront de la sorte effectuer d'autres économies. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour 1955 révèle une perte nette d'exploitation de \$95,964, comparativement à une perte nette d'exploitation de \$319,901 en 1954. Les recettes d'exploitation accusaient une augmentation; elles sont passées de \$5,105,082 en 1954 à \$5,946,605 en 1955, tandis que les frais d'exploitation atteignaient \$5,995,684 en 1955, mais le déficit a diminué d'environ \$225,000. M. J.-A. Sauvé, directeur général des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, a mérité des éloges pour la campagne agressive qu'il a lancée afin d'accroître le trafic marchandises dans la région des Caraïbes. Il étudie actuellement l'opportunité d'étendre le service à Haïti, à Porto-Rico et à d'autres îles. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport annuel d'Air-Canada pour 1955 révèle des recettes nettes d'exploitation s'établissant à \$1,185,689. Après le versement des intérêts s'élevant à \$995,603, l'excédent se chiffrait par \$190,095. Le comité a constaté que l'avion Vickers Viscount a attiré un nombre exceptionnel de voyageurs. La prospérité générale ainsi qu'un programme agressif de publicité ont contribué à l'accroissement du trafic. Le ministère fédéral des Transports a apporté d'importantes améliorations aux aéroports et aux lignes aériennes. Les opérations du réseau de transport aérien du Canada semblent s'effectuer d'une façon efficace et compétente. Ledit rapport annuel a été adopté.

Le rapport présenté par les vérificateurs au Parlement au sujet des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et d'Air-Canada ainsi que le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1955 ont été étudiés et adoptés séparément.

Le changement dans le format et l'exposé général du budget des chemins de fer Nationaux du Canada a suscité des commentaires favorables. Deux modifications ont été apportées à la méthode de comptabilité en ce qui concerne le budget de dépenses de premier établissement de 1956. La modification principale vise la méthode de tenir compte de la dépréciation, qui diffère de l'ancienne méthode de comptabilité ayant trait au remboursement. En outre, par les années précédentes, le budget était établi sur une base nette, tandis que le budget de 1956 l'a été sur une base brute.

Les budgets financiers des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* et d'Air-Canada pour l'année civile 1955 ont été examinés et adoptés.

Les postes numéros 454, 460, 466 et 467 du budget des dépenses pour l'année terminée le 31 mars 1956 ont été étudiés et approuvés.

La tâche du comité a été facilitée par les témoignages présentés d'une manière franche et directe par M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., M. S. F. Dingle, M. R. D. Armstrong, M. J.-A. Sauvé, M. G. R. McGregor, M. W. S. Harvey, M. Turville et M. Morrison.

Un exemplaire du compte rendu des délibérations et des témoignages fournis sur ces questions est annexé aux présentes.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,

HARRY P. CAVERS.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI 20 mars 1956.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit à 10 heures du matin sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*), et Weaver.

Aussi présents: L'honorable George C. Marler, ministre des Transports, et M. F. T. Collins; M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président des chemins de fer Nationaux du Canada, M. S. F. Dingle, vice-président en charge de l'exploitation, et M. R. D. Armstrong, contrôleur, M. W. R. Wright, directeur des relations extérieures, M. R. Sommerville, gérant général des Hôtels; M. S. P. Turville, C.A., M. J. D. Morison, C.A. et M. D. T. G. Padley, C.A., de la Société *George A. Touche & Co.*, comptables agréés, vérificateurs.

Le Comité entreprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Donald Gordon est appelé. Le témoin est assisté de MM. Dingle et Armstrong.

Le Comité suspend ses travaux à midi et demi.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 3 h. 15 de l'après-midi, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*), et Weaver.

Aussi présents: (Les mêmes personnes que le matin).

Le Comité reprend le travail interrompu le matin et aborde l'examen du rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Gordon est appelé de nouveau. Il est assisté de MM. Dingle, Armstrong, Wright et Sommerville.

À 6 heures du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3 heures de l'après-midi le mercredi 21 mars.

MERCREDI 21 mars 1956.

Le Comité se réunit à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Batten, Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Follwell, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Harrison, Healy, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*), et Weselak.

Aussi présents: L'honorable George C. Marler et les hauts fonctionnaires qui assistaient à la séance précédente.

En raison des votes qui ont été pris à la Chambre des Communes, le Comité ne peut poursuivre son travail avant 4 h. 30 de l'après-midi.

Le Comité reprend l'étude interrompue du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Gordon est appelé de nouveau; il est assisté de M. Dingle. Le témoin dépose les réponses aux questions qui lui ont été posées la veille par M. Knight et M. Hahn.

Sur proposition de M. Gillis, appuyé par M. Murphy (*Westmorland*), il est ordonné que lesdites réponses soient imprimées comme appendice "A" et appendice "B" respectivement au compte rendu des témoignages de la séance de ce jour.

À 6 heures du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 10 heures du matin le jeudi 22 mars 1956.

JEUDI 22 mars 1956.

Le Comité se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Batten, Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Fulton, Gillis, Hahn, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Healy, Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*) et Weselak.

Aussi présents: L'honorable George C. Marler et les hauts fonctionnaires qui assistaient à la séance du mardi 20 mars.

Le Comité reprend le travail interrompu la veille: l'examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Gordon est appelé de nouveau pour répondre à des questions sur certains aspects dudit rapport; dans ses réponses il est assisté de MM. Dingle et Armstrong.

À midi trente, le Comité suspend ses travaux.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. H. P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Byrne, Carrick, Cavers, Churchill, Fulton, Gillis, Hamilton (*Notre-Dame-de-Grâce*), Hamilton (*York-Ouest*), Hanna, Healy, Johnston (*Bow-River*), Knight, Langlois (*Gaspé*), Lavigne, Légaré, McCulloch (*Pictou*), Mitchell (*Sudbury*), Murphy (*Westmorland*), Power (*Québec-Sud*), St-Laurent (*Témiscouata*), Weselak.

Aussi présents: Les mêmes personnes que pour la séance du matin, ainsi que M. J.-A. Sauvé, directeur général du *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

Le Comité reprend l'examen du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Donald Gordon est appelé de nouveau et répond à des questions relatives audit rapport.

Sur proposition de M. Légaré, appuyé par M. Power (*Québec-Sud*), ledit rapport est finalement adopté.

Le Comité passe ensuite à l'examen des comptes de revenus et du budget des dépenses de premier établissement des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956. M. Gordon est rappelé et répond à des questions relatives auxdits comptes de revenus et audit budget de premier établissement.

Sur proposition de M. Weselak, appuyé par M. Hamilton (*York-Ouest*), les comptes de revenus et le budget des dépenses de premier établissement sont adoptés.

Le Comité passe ensuite à l'étude du rapport annuel du Trust des valeurs de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

Sur proposition de M. Weselak, appuyé par M. Power (*Québec-Sud*), ledit rapport est considéré comme ayant été lu et il est ordonné qu'il soit imprimé dans le compte rendu.

Sur proposition de M. Fulton, appuyé par M. Hamilton (*York-Ouest*), ledit rapport annuel est adopté.

Le Comité passe ensuite à l'examen du rapport annuel des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Gordon est appelé et fait lecture du rapport. Dans ses réponses à certaines questions relatives audit rapport, le témoin est assisté de M. J.-A. Sauvé.

Sur proposition de M. McCulloch (*Pictou*), appuyé par M. Légaré, ledit rapport annuel est adopté.

Le Comité passe ensuite à l'examen du budget de premier établissement et du budget d'exploitation des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année 1956.

M. Gordon est interrogé au sujet desdits budgets.

Sur proposition de M. Knight, appuyé par M. Power (*Québec-Sud*), lesdits budgets sont adoptés.

Le président, au nom de tous les membres, remercie MM. Gordon, Dingle, Sauvé et leurs collaborateurs de l'aide inappréciable qu'ils ont apportée au Comité dans l'exécution de ses travaux.

Le Comité étudie ensuite les postes suivants du budget des dépenses qui lui ont été déférés par la Chambre dans l'Ordre de renvoi du 14 mars:

Crédit n° 454 — Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus — déficit, 1956.

Sur proposition de M. McCulloch (*Pictou*), appuyé par M. Carrick, le poste en question est adopté.

Crédit n° 460 — Service de transbordement entre North-Sydney, Port-aux-Basques et ports terminus — déficit, 1956.

Après interrogatoire de MM. Marler et Gordon, sur proposition de M. Batten, appuyé par M. Bell, ledit poste est adopté.

Crédit n° 466 — Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Sur proposition de M. Murphy (*Westmorland*), appuyé par M. St-Laurent (*Témiscouata*), ledit poste est adopté.

Crédit n° 467 — *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* — déficit, 1956.

Sur proposition de M. McCulloch (*Pictou*), appuyé par M. Byrne, ledit poste est adopté.

Il est ordonné, — Que le président fasse rapport à la Chambre de l'approbation du Comité desdits crédits (*voir Deuxième rapport*).

Le Comité passe ensuite à l'étude du rapport des vérificateurs au Parlement relativement au réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Turville est appelé. Le témoin est assisté de MM. Morison et Pedley.

Sur proposition de M. Carrick, appuyé par M. Batten, le rapport des vérificateurs est considéré comme ayant été lu et il est ordonné que ledit rapport soit imprimé dans le compte rendu.

Sur proposition de M. Fulton, appuyé par M. Power (*Québec-Sud*), ledit rapport est adopté.

Le Comité passe ensuite à l'examen du rapport des vérificateurs au Parlement relativement à la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année terminée le 31 décembre 1955.

M. Turville et ses collaborateurs sont appelés de nouveau.

Sur proposition de M. Power (*Québec-Sud*), appuyé par M. Batten, le rapport des vérificateurs est considéré comme ayant été lu et il est ordonné que ledit rapport soit imprimé dans le compte rendu.

Sur proposition de M. Power (*Québec-Sud*), appuyé par M. Bell, ledit rapport est adopté.

Au nom de tous les membres du Comité, le président remercie M. Turville et ses collaborateurs de leur aide inappréciable.

Le président fait savoir aux membres qu'il serait prêt à rédiger les rapports nécessaires afin que le Comité en prenne connaissance dès la prochaine séance.

À 6 heures du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3 heures et demie de l'après-midi le lundi 26 mars 1956.

LUNDI 26 mars 1956.

Le Comité se réunit à huis clos à 3 heures et demie de l'après-midi, sous la présidence de M. Harry P. Cavers.

Présents: MM. Bell, Cavers, Gillis, Hahn, Hanna, Johnston (*Bow-River*), Knight, Lavigne, McCulloch (*Pictou*), Power (*Québec-Sud*) et Weselak.

Le Comité étudie un projet de rapport à la Chambre. Sur proposition de M. Power (*Québec-Sud*), appuyé par M. McCulloch (*Pictou*), ledit rapport est adopté à l'unanimité et il est ordonné que ce rapport soit présenté à la Chambre comme Troisième rapport du Comité.

À 4 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Secrétaire du Comité,

Antoine Chassé.

TÉMOIGNAGES

MARDI 20 mars 1956,
10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Il n'y a plus qu'une ou deux questions que je désirerais régler avant que nous poursuivions notre travail. Étant donné que nous ne pourrions siéger ce soir, parce que c'est le soir du budget, et que nous ne siégerons demain que dans l'après-midi, je me demande s'il serait possible que nous siégions aujourd'hui jusqu'à 1 heure au lieu d'ajourner à midi?

M. FULTON: Comme moyen terme je proposerais midi et demi; il y a certaines affaires qui nous réclament à nos bureaux.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, je propose que nous siégions jusqu'à midi et demi puis à partir de 3 heures cet après-midi au lieu de 3 h. 30.

Une VOIX: Après les questions.

Le PRÉSIDENT: Disons 3 heures, dans ce cas.

M. FULTON: Disons 3 h. 15.

L'Hon. GEORGE C. MARLER (*ministre des Transports*): J'espère, monsieur Fulton, que vous garderez ce bel esprit de conciliation.

Le PRÉSIDENT: Alors nous suspendrons nos travaux à 12 h. 30 pour les reprendre à 3 h. 15.

Messieurs il nous fait plaisir d'accueillir aujourd'hui M. Donald Gordon, C.M.G., LL.D., président du Conseil d'administration et directeur général de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada. Je vois également avec lui M. Dingle, M. Armstrong et d'autres hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada.

Hier, on a exprimé l'avis que nous pourrions nous dispenser de lire le rapport; mais, comme il semble y avoir des membres qui désirent examiner ledit rapport paragraphe par paragraphe, je demanderais à M. Gordon d'en commencer la lecture.

M. DONALD GORDON, C.M.G., LL.D. (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): J'inviterais les membres du Comité à commencer à la page 4 du rapport; pour les fins du compte rendu, je vais lire la lettre d'envoi adressée à l'hon. George C. Marler, député, ministre des Transports:

MONTRÉAL,
le 24 février 1956.

À l'hon. George C. Marler, député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1955.

Le Conseil d'administration et la Direction désirent témoigner ici leur appréciation des bons et loyaux services rendus par tout le personnel du Réseau.

Sincèrement vôtre,

D. GORDON

RAPPORT ANNUEL 1955

REVUE DE L'EXPLOITATION

Le Canadien National a profité dans une certaine mesure de la reprise des affaires en 1955. Les recettes d'exploitation, bien qu'elles n'aient pas atteint le niveau de 1953, ont augmenté de \$42.4 millions, un résultat non prévu si l'on considère celui de 1954, année qui a vu la plus grosse diminution de recettes dans l'histoire de la Compagnie.

Malgré la hausse du coût de la main-d'œuvre, des matériaux et des pensions, les frais d'exploitation, au contraire, n'ont augmenté que de \$2.5 millions grâce à une meilleure performance en transport et à une réduction d'entretien.

Comme résultat, l'exploitation en 1955 a rapporté un surplus de \$10.7 millions après paiement des charges fixes, contre un déficit de \$28.8 millions en 1954. Ce surplus représente un dividende d'un peu plus de 1.3 p. 100 sur les \$815.5 millions d'actions privilégiées non cumulatives à 4 p. 100 détenues par l'État.

Voici un sommaire comparatif de l'état des revenus:

	1955	1954
Recettes d'exploitation.....	\$683,088,794	\$640,637,280
Frais d'exploitation.....	629,013,125	626,465,374
Recette nette.....	\$ 54,075,669	\$ 14,171,906
Impôts et loyers.....	17,365,033	13,532,419
Revenu net de l'exploitation du c.d.f.....	\$ 36,710,636	\$ 639,487
Autres revenus.....	7,011,353	3,129,679
Revenu net applicable aux charges fixes..	\$ 43,721,989	\$ 3,769,166
Charges fixes.....	33,004,300	32,527,264
Surplus ou <i>déficit</i>	\$ 10,717,689	\$ 28,758,098

RECETTES D'EXPLOITATION

Les recettes totales se sont élevées à \$683.1 millions, soit 7 p. 100 de plus qu'en 1954 et \$13.5 millions de moins qu'en 1953, année record.

Marchandises

En 1955 il a été transporté 87.6 millions de tonnes de marchandises payantes, une augmentation de 10 p. 100 sur 1954. Par ailleurs, la moyenne de la distance par tonne transportée est tombée de 414, en 1954, à 407 en 1955. Comme suite, le volume du transport en terme de tonne-milles a augmenté de 9 p. 100 et le nombre de tonnes de 10 p. 100.

La recette des marchandises qui a représenté environ les quatre-cinquièmes des recettes totales d'exploitation en 1955, s'est élevée à \$539.0 millions, soit \$36.2 millions de plus qu'en 1954. C'est une hausse de 7 p. 100 par rapport à l'augmentation de 9 p. 100 de tonnes-milles payantes, accusant une diminution de la recette moyenne pour le transport d'une tonne sur un mille. Ceci représente 1.511 cent en 1955 contre 1.529 cent en 1954. La diminution de la recette moyenne par tonne-mille reflète surtout l'augmentation du trafic en vrac transporté à des taux relativement bas.

Le volume de minerai de fer et de concentrés a augmenté de 1.4 million de tonnes; le sable et le gravier de 1.3 million et le gypse naturel de près d'un million de tonnes. Le total des produits miniers a augmenté de 5.3 millions de tonnes et figure pour plus de 63 p. 100 des gains en 1955. Le volume de produits forestiers a augmenté de 8 p. 100, le bois augmentant de 19 p. 100. De fortes augmentations

ont été enregistrées dans les produits de fer et d'acier, la ferraille, les automobiles et leurs accessoires. Des gains ont aussi été réalisés dans la pâte de bois, le papier, le pétrole et les produits chimiques. Il y eut peu de changement dans le tonnage des animaux et des produits de l'industrie animale, mais les produits agricoles ont diminué de 7 p. 100 — la principale diminution. La plus importante des autres diminutions s'est fait sentir dans la pierre, le charbon et le bois de pulpe.

Taux de marchandises

En 1955, il n'a été demandé ou autorisé aucun changement dans les taux de marchandises. Toutefois, quelques changements importants ont été apportés au barème des taux et à leur application.

Le 1^{er} mars 1955, une nouvelle échelle de taux de classes uniformes et une nouvelle classification des marchandises canadiennes sont entrées en vigueur. À la suite d'une étude de vulgarisation des taux au Canada, la Commission du Transport a ordonné la révision de l'échelle des taux en territoire canadien — Lévis, Diamond et à l'ouest. L'ajustement de taux coïncidant avec l'adoption de cette échelle révisée eut pour effet de réduire la recette des marchandises de \$1.7 million en 1955.

Le 29 juillet 1955, le Parlement adopta une loi fondée sur la recommandation de la Commission Royale nommée en 1954 pour enquêter sur l'application et l'effet des tarifs forfaitaires publiés par les chemins de fer en vertu de la IV^e clause de la Loi du Transport. Cette loi modifiait la procédure et permettait aux transporteurs de négocier plus facilement des tarifs forfaitaires.

Les taux spécialement réduits entrés en vigueur en septembre 1954 entre Montréal et Toronto ont été augmentés et étendus en 1955 à Hamilton le 17 janvier, à London le 25 juillet, et entre Toronto et Windsor, le 19 décembre. Tous ces endroits étaient soumis à la concurrence intense des camions pour le trafic ferroviaire à haut tarif. Ces mesures, jointes au service de remorques sur plates-formes et aux taux spéciaux pour wagons fermés, ont donné des résultats encourageants et ne représentent que quelques-uns des changements de taux et de tarifs faits en 1955 pour rencontrer la concurrence du transport routier.

Voyageurs

Il y a eu moins de voyageurs en 1955 que l'année précédente. Le nombre de voyageurs entre villes a augmenté un peu, malgré la réduction dans le transport des immigrants et des militaires. Ceci a été plus que compensé par une diminution du nombre de banlieusards, due surtout aux modifications apportées au service suburbain qui ont été autorisées au cours de l'année. L'augmentation dans le nombre des voyageurs entre villes reflète, en général, l'essor des affaires. Elle reflète aussi en partie les moyens pris par la Compagnie pour stimuler les voyages par rail: voitures plus confortables, nouveaux services de repas, horaires plus rapides, excursions à prix forfaitaires, taux attrayants pour familles et excursions en semaine.

Il a été transporté en 1955, 16.8 millions de voyageurs, dont 44 p. 100 en service de banlieue. C'est une diminution de 6 p. 100 par rapport au nombre de 17.9 millions transportés en 1954. Mais, comme la diminution s'est fait sentir surtout dans les services de banlieue, l'écart dans le revenu en terme de voyageurs-milles a été beaucoup moindre, soit seulement un demi de 1 p. 100.

La recette du service des voyageurs a été de \$43.9 millions, un peu plus qu'en 1954, accusant une petite augmentation de la recette par voyageur-mille et résultant d'une augmentation des tarifs de banlieue et d'une diminution de milles parcourus. La recette moyenne par banlieusard-mille a été de 1.954 cent en 1955 et la moyenne par mille pour tous les voyageurs de 3.001 cents en regard de 2.973 cents en 1954.

Taux et service de banlieue

À la suite d'une demande d'augmentation de 100 p. 100 faite à la Commission du Transport du Canada le 13 mai 1954, les taux de banlieue ont été augmentés

au cours de l'année. En août 1954, la Commission autorisa, dans le secteur de Toronto, une augmentation de 50 p. 100 le 30 septembre, deux autres augmentations de 25 p. 100 devant suivre à des intervalles de pas moins de six mois. La première fut mise en vigueur le 31 mars 1955. En février 1955 fut autorisée une augmentation initiale de 50 p. 100 pour tous les autres services de banlieue au Canada. Elle entra en vigueur le 25 mars.

En novembre 1954, le Canadien National demanda à la Commission la permission de se retirer du service suburbain à l'ouest de Montréal. Au début de 1955, la Compagnie fut autorisée à abandonner le service à l'ouest de Dorval et à modifier, à partir du 24 avril, ses horaires entre Montréal et Dorval.

Messageries

Le volume des messageries a augmenté d'un peu plus de 3 p. 100 en 1955 par rapport à 1954. Aucun changement important n'a été apporté au genre de trafic et la hausse du volume ainsi que de certains taux le 20 juin 1955 a augmenté la recette de ce service de \$1·6 million ou de 4 p. 100 pour atteindre \$37·9 millions. Le chiffre correspondant durant l'année record de 1953 fut de \$38·3 millions.

Service des communications

La recette de ce service a de nouveau établi un record en 1955, le volume accru des messages et le développement des services de non-transmission l'ayant portée à \$18·5 millions, une augmentation de \$1·4 million ou de 8 p. 100 sur 1954. Une augmentation de 2 p. 100 dans le nombre des messages payants et le bénéfice pendant un an de l'augmentation des taux internationaux entre le Canada et les États-Unis entrée en vigueur en 1954, ont contribué ensemble à hausser de 6 p. 100 par rapport à 1954, la recette des messages payants. En 1955 les CNT ont transmis 12·5 millions de messages payants. Au poste non-transmission, l'augmentation a été de près de 11 p. 100, grâce à l'extension des fils privés et des services auxiliaires.

FRAIS D'EXPLOITATION

En regard de l'augmentation de 7 p. 100 des recettes d'exploitation, les frais n'ont augmenté que d'un demi de 1 p. 100. Au cours de l'année le coût de la main-d'œuvre et des matériaux a monté. De plus hauts taux de salaires et des changements dans les conditions de travail ont majoré les frais de \$5·5 millions. Le coût des matériaux, après une période de stabilité relative, a accusé de nouveau une tendance ascendante ajoutant un autre \$1·1 million aux frais en 1955 et laissant présager une plus forte augmentation en 1956.

En dépit de ces facteurs et du coût plus élevé des pensions, les frais d'exploitation, qui se sont élevés à \$629·0 millions, n'ont été que de \$2·5 millions de plus qu'en 1954 grâce à une meilleure performance dans le transport et à de plus faibles dépenses d'entretien. La hausse des frais résulte d'augmentations totalisant \$13·3 millions dans le transport, le trafic, les dépenses générales et diverses et d'une diminution de \$10·8 millions dans les frais d'entretien des voies et du matériel.

Les frais de transport, qui embrassent toutes les gares et les trains affectés au trafic, ont augmenté de \$3·1 millions pour atteindre \$305·4 millions. Ceci représente une augmentation de seulement 1 p. 100 contre les 9 p. 100 d'augmentation dans le volume des marchandises transportées et constitue un autre record de bonne exploitation. Les tonnes-milles brutes par train-marchandises-heure ont augmenté de 2·3 p. 100 par rapport au record de 1954, démontrant le bénéfice de la modernisation, spécialement quant à l'usage de la traction diesel. Depuis l'inauguration du programme de dieselisation en 1952, les tonnes-milles brutes par train-marchandises-heure ont augmenté de 21 p. 100.

Le coût d'entretien du matériel, la réparation des locomotives, des wagons, des voitures à voyageurs, des machines d'atelier et autre outillage s'est élevé à \$128·6 millions, soit \$6·1 millions ou 5 p. 100 de moins qu'en 1954. Cette réduc-

tion est représentée par une diminution de \$9.9 millions dans le coût d'entretien, contre-balancée en partie par une augmentation de \$3.8 millions de dépréciation due à des additions d'inventaire. La diminution des frais d'entretien est due à de nombreux facteurs dont le remplacement des locomotives à vapeur par des diesels, le moindre coût de réparation du nouveau matériel pour voyageurs et l'ajournement de réparations aux wagons au cours des premiers mois de l'année.

Les frais d'entretien de la voie et des structures se sont élevés à \$124.7 millions, une diminution de \$4.7 millions ou de 4 p. 100. Cette réduction est due à des diminutions de \$10.5 millions et des augmentations de \$5.8 millions, représentées par \$4.1 millions de retraits de propriétés et \$1.7 million dans le coût d'enlèvement de la neige. Les diminutions sont dues surtout au ravalement du programme de pose de rails. Ce programme, qui était de 869 milles en 1954, a été porté à 562 milles en 1955, et le nombre de milles de rails en partie usagés remplaçant des rails encore plus vieux a été de 215 milles contre 268 l'année précédente.

La réduction des dépenses d'entretien est due pour une large part à la politique formulée par la Direction à la fin de 1954 pour réduire le programme d'entretien à un minimum conforme aux exigences du trafic d'alors tout en cherchant à éviter les effets des retards d'entretien. L'importance des travaux d'entretien en 1954 a rendu possible une plus grande réduction des travaux en 1955. En même temps, cette réduction sera reflétée dans les besoins futurs d'entretien lorsqu'il s'agira d'obtenir les standards de voie et de matériel qui assureront la circulation sûre et efficace des trains réguliers et compétitifs.

Les autres frais d'exploitation, comprenant ceux du trafic, les frais généraux et divers, se sont élevés à \$70.3 millions, une augmentation de \$10.2 millions sur l'année précédente. L'augmentation est due surtout à un accroissement accidentel de \$9.7 millions dans les pensions, qui a porté les frais généraux à \$51.0 millions.

Main-d'œuvre

La rémunération qui, en 1955, a absorbé 55 cents de chaque dollar de recette du Canadien National s'est élevée à \$375.6 millions, soit \$797,939 de plus qu'en 1954. Le nombre moyen d'employés en 1955 a été de 116,583 contre 118,949 l'année précédente.

Des ententes séparées, discutées à la fin de 1954, ont été signées avec l'*Order of Railroad Telegraphers*, la *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen* et la *Brotherhood of Locomotive Engineers* amenant plus de jours fériés et de vacances pour les télégraphistes et un nouveau programme de vacances et de retenues syndicales pour les chauffeurs et les mécaniciens.

L'entente avec la *Brotherhood of Railroad Trainmen* a été amendée de façon à comprendre des retenues syndicales et a été prolongée pour une autre année.

Une entente a été conclue avec les employés sédentaires des lignes aux États-Unis, fondée sur les recommandations d'une Commission présidentielle d'urgence.

Au début de novembre, les unions associées d'employés sédentaires ont demandé aux chemins de fer canadiens une augmentation de salaire de 18 p. 100, trois autres congés statutaires payés et huit cents de l'heure pour rencontrer le coût d'un plan de santé et de bien-être. Pour les employés sédentaires seulement ces demandes coûteraient au Canadien National \$65 millions par année. Appliqué à tous les employés du Canadien National le coût annuel serait de \$94 millions. Après une série de négociations, les unions ont demandé un Tribunal de conciliation au Ministre du travail. La suggestion du chemin de fer qu'on accélère le règlement de l'affaire en acceptant comme finales et définitives les recommandations du Tribunal a été refusée par le Comité conjoint de négociation des employés. Le Tribunal a été nommé et a commencé à siéger à la fin de janvier 1956.

Impôts, loyers, autres revenus et charges fixes

Le total des impôts et des loyers a été porté de \$13.5 millions en 1954 à \$17.4 millions en 1955. La différence est due surtout à une augmentation de \$3.8 millions dans la location des wagons amenée par l'augmentation du volume de trafic.

Les autres revenus, totalisant \$7.0 millions, ont augmenté de \$3.9 millions en 1955. Ont contribué à cette augmentation un revenu plus élevé des propriétés exploitées séparément et un crédit aux livres résultant de la vente, en août, d'un élévateur à grain dont le bail, datant de 1910, était expiré.

Les charges fixes, au montant de \$33.0 millions, ont été sensiblement les mêmes qu'en 1954. En plus d'intérêts au montant de \$31.7 millions, à ce poste figurent les loyers de lignes et l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.

Exploitation des hôtels

Après dépréciation, la recette nette de Canadian National Hotels, Limited s'est élevée à \$1.7 million. Ce résultat, avant tout revenu de placement, représente une augmentation de \$84,491 sur 1954. Les recettes d'exploitation des sept hôtels ouverts à l'année et de Jasper Park Lodge ont augmenté légèrement et leurs frais d'exploitation ont été aussi un peu réduits. Il a été hébergé 659,672 personnes, soit environ 5,000 de plus qu'en 1954.

IMMOBILISATIONS ET AMÉLIORATIONS

En 1955, comme dans quelques autres années précédentes, de grosses dépenses de capital ont été faites pour améliorer le matériel roulant et les propriétés de manière à fournir un meilleur service à coût plus bas. Ces placements sont basés non seulement sur la considération de profits immédiats, mais aussi sur le devoir qu'a la Direction de prévoir une base solide pour la croissance de l'entreprise. D'après ce critère, tous les avantages à retirer de ces dépenses ne seront réalisés que dans un avenir plus ou moins lointain.

Traction

Parmi les changements remarquables notons l'usage de la traction diesel qui donne une nouvelle allure au chemin de fer. Malgré l'interruption des livraisons à la fin de l'année, un nombre record de locomotives diesel-électriques a été ajouté au parc du réseau en 1955 amenant d'autres économies tant dans la manœuvre que dans la circulation. Il a été livré au cours de l'année 168 diesels, dont 28 pour voyageurs, portant à 783 le total à la fin de l'année.

L'achat de ces nouvelles unités marque la clôture du programme quinquennal de dieselisation annoncé en 1951, programme initial visant à obtenir un maximum de profit sur le capital investi au début de la dieselisation par l'affectation de la traction diesel à certaines manœuvres et à quelques services de marchandises et de voyageurs. On peut juger du résultat par le fait qu'en 1955 environ 51 p. 100 des trains de marchandises étaient à traction diesel et que les diesels ont effectué 62 p. 100 des manœuvres en gare et parcouru 26 p. 100 des trains-milles-voyageurs.

Des éléments ont été commandés pour compléter ce programme en 1956 et aussi pour compléter la dieselisation à Terre-Neuve et sur les lignes du réseau en Nouvelle-Angleterre. Les plans pour 1956 comprennent aussi l'adoption de la traction diesel par le Vermont Central, le Duluth, Winnipeg and Pacific Railway et la division de Chicago du Grand Trunk Western Railroad. Ces projets font prévoir le second programme important de dieselisation, actuellement à l'étude, qui amènera la dieselisation de tout le réseau. Ceci permettra d'autres économies en éliminant la duplication des services d'entretien et de réparation.

Matériel roulant — marchandises et voyageurs

Les achats de nouveau matériel roulant en 1955 ont été beaucoup moindres que l'année précédente. Les achats de wagons à marchandises ont considérable-

ment diminué, car ceux prévus pour l'inventaire ont été réduits afin de rencontrer les normes du trafic. La diminution reflète aussi la dépense extraordinaire faite en 1954 pour les voitures à voyageurs, alors que 391 nouveaux éléments ont été mis en service.

Il a été acheté un total de 853 wagons à marchandises dont 407 wagons fermés, 300 frigorifiques, 110 plates-formes, 30 wagons à minerai et 6 wagons "airslide", nouveau type de wagons à trémies qui étaient déjà en service sous location.

Grâce à l'amélioration du trafic au cours de l'année, les travaux de réparation des wagons ont été accélérés. Le pourcentage de wagons à réparer a été réduit de 6.5 p. 100 durant les premiers mois de l'année à 3.9 p. 100, de sorte qu'à la fin de l'année, quelque 3,000 wagons additionnels ont été mis à la disposition des expéditeurs sur nos lignes. L'amélioration des conditions de trafic s'est reflétée dans le nombre de nouveaux wagons à livrer en 1956. À la fin de décembre, 4,593 wagons à marchandises de types divers étaient commandés.

En 1955, il a été livré 60 nouveaux éléments pour trains de voyageurs, dont 6 voitures, 20 fourgons, 30 frigorifiques et 4 autorails Budd.

Propriétés immobilières

Au cours de l'année a été poursuivie la modernisation des ateliers de réparation du matériel roulant grâce à l'achat d'outillage nouveau. L'amélioration constante des outils, ajoutée à un plus fort inventaire du matériel roulant, a rendu possible la fermeture de postes intermédiaires d'inspection et de réparation et la consolidation des ateliers principaux.

Le rôle de plus en plus grand des locomotives diesels a amené l'expansion des installations de réparation et d'entretien de ce genre de traction. En 1955 a été commencée à Vancouver la construction d'un nouvel atelier pour diesels qui devrait être ouvert tôt en 1956 et des postes de ravitaillement en carburant ont été établis à différents points stratégiques sur le réseau.

Les travaux se sont poursuivis pour la modernisation progressive des gares et terminus de la Compagnie. En 1955 ont été complétés des travaux commencés en 1954 pour améliorer la gare à minerai d'Atikokan, Ontario. Une nouvelle gare de classement a été ouverte à Garneau, Québec. La partie est de la nouvelle gare de Joffre a été complétée à la fin de l'année et la construction se continue. On travaille aussi à des projets similaires à Sarnia, Ontario, et à Edmundston, Nouveau-Brunswick. À Montréal, a été négocié l'achat de nouveaux terrains pour la gare à dos d'âne projetée à Côte-de-Liesse et on espère commencer celle-ci en 1956.

À mesure que la réalisation de ces projets était avancée, des plans étaient préparés pour de nouvelles gares et extensions, en vue de réduire la manœuvre aux terminus pour le trafic direct et local, de même qu'aux points intermédiaires en facilitant la composition des trains de marchandises. Il en résultera un meilleur service et un coût moindre.

L'installation des signaux en montagne s'est poursuivie en 1955 entre Blue River et Kamloops Junction en Colombie-britannique. Avec le parachèvement de ce secteur de 138 milles en 1956, le système du bloc automatique fonctionnera de Jasper, Alberta, à Hope, C.-B., une distance de 437 milles. Cette installation doit permettre, à l'occasion, son incorporation dans un réseau de contrôle centralisé de trafic.

Un autre placement a été fait au cours de l'année sous forme de machinerie pour l'entretien de la voie: tamponneurs de ballast, poseurs et arracheurs automatiques de crampons, planneurs de traverses, clés mécaniques et autre outillage mécanique, qui réduiront le coût d'entretien.

Services de communication

Pour répondre à la demande on a continué en 1955 d'améliorer et d'étendre les installations. D'importantes additions ont été faites aux lignes à courant

porteur pour téléphone et télégraphe. Dans le cas du téléphone l'augmentation a été de 9 p. 100 sur l'année précédente et du télégraphe, de 14 p. 100. Au début de l'année, des centres d'aiguillage automatique, les premiers du genre en Amérique du Nord, ont été installés à Montréal et à Toronto pour servir les lignes d'Air-Canada. La méthode de transmission par fac-similé a été étendue avec des installations "Intrafax" pour servir aussi Air-Canada dans sept grands centres canadiens. Des réseaux de communications pour la défense du Canada et des États-Unis sont aussi en construction à différents endroits.

La plus notable extension du service de transmission en 1955 a été réalisée dans le domaine de la télévision. De concert avec le Pacifique Canadien, les Télégraphes du Canadien National ont installé le réseau de télévision français de Radio-Canada entre Montréal et Québec et ils ont commencé la construction d'un relai de télévision à micro-ondes à Wingham, Ontario, à Rimouski, Jonquière et Sherbrooke, dans Québec. Le réseau de radio a été étendu à un certain nombre de postes de relais de faible pouvoir dans des endroits éloignés.

Nouvelles constructions

En plus de ces extensions et autres améliorations, qui montrent comment la Compagnie s'adapte aux besoins de la nation, le programme de dépenses capital en 1955 a embrassé aussi le parachèvement de deux embranchements, des travaux accélérés à un troisième et des progrès au nouvel hôtel à Montréal.

Les principales fondations du Reine Élisabeth ont été posées en 1955 et à la fin de l'année la carcasse d'acier était en grande partie érigée. Le contrat général a été accordé le 23 décembre.

La ligne de Terrace à Kitimat en Colombie-Britannique, qui sert la nouvelle raffinerie d'aluminium, a été complétée et ouverte en janvier 1955.

En 1955 a aussi été complétée la ligne de 27 milles du Canadien National d'Hillsport au Lac Manitouwadge. Elle aidera au développement de riches ressources minières dans cette partie du nord ontarien.

La construction de la ligne de 158 milles de Beattyville à Chibougamau commencée en 1954 a bien progressé en 1955. À la fin de l'année, l'emprise était nettoyée, le régalage presque à demi complété et 38 milles de rail étaient posés. Au cours de l'année il fut annoncé que cette ligne serait prolongée de Chibougamau à St-Félicien et reliait pour la première fois la nouvelle région minière de Québec au centre industriel du Lac St-Jean. La construction de la ligne entière a été décidée après une enquête approfondie, faite en coopération avec le gouvernement fédéral et des groupes locaux, qui permit de conclure que les intérêts nationaux de même que le développement de la région seraient mieux servis par la construction immédiate de la ligne entière. C'est alors que le gouvernement fédéral décida de payer une partie du coût du projet et subséquemment le gouvernement approuva une subvention de \$25,000 par mille. Les travaux commencèrent immédiatement sur la section Chibougamau-St-Félicien, et à la fin de l'année 85 p. 100 de l'emprise était nettoyée sur les 66 milles de parcours entre St-Félicien et le lac Chigoubiche; l'arpentage était très avancé sur les autres 70 milles qui séparent le Lac Caché de Chibougamau.

Le Canadien National a contribué aussi au développement économique en construisant, en 1955, 494 voies de chargement, éperons et prolongements de voies représentant un total de 103 milles et offrant ainsi à plus d'industries l'avantage d'un chargement direct.

Abandon de lignes

Au cours de l'année la Commission du Transport a autorisé l'abandon de huit sections de lignes représentant un total de 146 milles. En plus des demandes d'abandon déjà faites, d'autres requêtes seront soumises à mesure qu'une enquête révélera le décalage chronique entre les recettes et les dépenses dans les secteurs où d'autres formes de transport existent.

Changements dans les placements

Les additions nettes en placements immobiliers se sont élevées à \$48.1 millions, chiffre qui se compare à \$147.5 millions en 1954 et illustre la diminution des dépenses pour matériel roulant, celles-ci s'élevant seulement à \$17.5 millions en 1955 contre \$113.2 millions en 1954.

Amélioration des services

À l'ouest et à l'est de Montréal, de nouveaux trains et de nouveaux horaires ont apporté plus de confort et de vitesse aux voyages par rail au Canada. Le fait saillant en 1955 a été l'inauguration, le 24 avril, du "Super Continental" entre Montréal, Toronto et Vancouver. Avec traction diesel, le "Super", l'Océan Limité et le Scotian ont réduit de plus de seize heures le trajet transcontinental de Halifax à Vancouver, d'après un horaire arrêté pour la commodité des grands centres sur ce parcours de 4,000 milles.

Les quatre autorails livrés en 1955 ont remplacé des trains à vapeur entre Lyster et Richmond, Québec et Chicoutimi, Calgary et Edmonton. Le nombre de ces autorails qui offrent un meilleur service à moins de frais pour le réseau est maintenant de sept.

Avec l'addition de six nouveaux éléments, le service de remorques sur plates-formes a été étendu à London et Windsor. Ce service, dont on fit l'essai en 1952, a connu un succès suffisant pour justifier la continuation de son expansion et l'on étudie maintenant où il pourrait être utilisé ailleurs. À la fin de 1955 il y avait 50 remorques et 25 plates-formes en service.

Un service de camionnage interurbain a été inauguré sur douze routes en 1955, avant tout comme substitut à un service de train. Ce genre d'exploitation, bien que limité en envergure, produit des économies et améliore le service au public.

AUTRES DÉVELOPPEMENTS DANS LE TRANSPORT

Le détour de 14 milles de ligne principale pour permettre aux trains d'emprunter la nouvelle chaussée de Canso a été complété en 1955 et le Cap Breton a été relié directement par rail à la terre ferme pour la première fois lorsque les trains du Canadien National ont circulé en mai.

Le navire à moteur "William Carson" a inauguré un service limité entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve en août 1955. Ce transbordeur-brise-glace moderne, exploité par le Canadien National pour le compte de l'État, fait temporairement la navette entre North Sydney et Argentia, en attendant que soient complétés les travaux entrepris par le Ministère des travaux publics à Port-aux-Basques.

Un peu avant la fin de l'année, le Canadien National a pris livraison du "Bluenose" qu'il exploite pour le compte de l'État entre Yarmouth, Nouvelle-Écosse, et Bar Harbor, Maine. Le premier voyage de ce transbordeur s'est effectué au début de janvier 1956.

La canalisation du St-Laurent

La coordination des lignes du Canadien National avec la canalisation du St-Laurent a progressé en 1955. Au printemps, grâce aux plans soumis par le chemin de fer, la Hydro-Electric Power Commission d'Ontario a commencé la construction d'un détour de 40 milles de voie principale entre Cornwall et Cardinal et à la fin de l'année les trois-quarts de la voie étaient terminés.

Une entente a été conclue avec l'Administration de la voie maritime du St-Laurent au sujet de la coordination du trafic ferroviaire sur le pont Victoria et une écluse projetée pour la navigation à cet endroit. L'entente prévoit une route optionnelle autour de l'écluse pour le rail aussi bien que pour le trafic routier. Cette coordination présente un problème sérieux pour le chemin de fer et le projet en vue montre l'importance que l'on attache à la continuité du trafic ferroviaire à cet endroit important. Au cours de l'année, permission a été obtenue

d'abandonner l'exploitation de la Montreal and Southern Counties Railway Company et le 19 juin a été commencée la construction d'une seconde voie carrossable sur le côté est du pont, là où circulaient les tramways. Un service temporaire a été établi pour la correspondance à St-Lambert des trains de la M&S pendant la construction de la route.

RECHERCHE ET ENTRAÎNEMENT

Par la recherche et l'entraînement des employés, de nouveaux efforts ont été faits en 1955 pour obtenir le meilleur rendement possible des employés et des matériaux.

Recherche

Les recherches sur le trafic ont été étendues et d'autres études spécialisées ont été faites des pratiques d'administration interne, particulièrement dans le domaine du classement, du contrôle des dossiers et de la mécanisation des tâches de sténographes et de commis. L'analyse des tarifs spéciaux a été continuée afin d'aider à l'établissement et à l'estimation des taux et des tarifs.

Du côté technique, un nouveau transporteur d'automobiles à deux étages a été conçu et 25 wagons semblables ont été commandés pour 1956. Le prototype d'un wagon à bois de pulpe de grande capacité et d'un genre unique est en construction dans les ateliers du Canadien National. On a découvert un moyen de calculer la performance de divers types de bogies de wagons pendant leur usage. Des essais ont été faits en communication radiophonique d'un bout à l'autre de trains de marchandises transcontinentaux. D'autres progrès importants ont été réalisés dans le contrôle de la qualité des innombrables articles utilisés par le chemin de fer.

La recherche et les essais ont contribué non seulement à améliorer les outils, mais aussi les méthodes. L'année 1955 a été la première année complète où l'on a exploité un nouveau système de contrôle des stocks "minimax" qui a déjà permis d'obtenir des réductions substantielles dans les inventaires. Comme résultat de recherches précédentes, une méthode améliorée d'établir les listes de paye a été inaugurée au début de 1956. Ce système, qui fonctionne en partie, fera non seulement réaliser des économies, mais permettra d'entraîner du personnel et simplifiera l'usage des gros calculateurs électroniques. Un nouveau système de contrôle direct du coût, jusque dans les divisions, a été installé durant l'année après avoir été développé et essayé sur place.

Entraînement du personnel

Le nouveau matériel roulant et les méthodes introduites dans les chemins de fer ces dernières années ont attiré davantage l'attention sur la direction du personnel et en particulier l'entraînement de l'employé. À ce point de vue, 1955 a marqué un progrès. Dans la région de l'Ouest, un programme à longue échéance a été lancé pour l'entraînement des contremaîtres-cantonniers. Un programme de quatre ans pour l'entraînement technique dans les signaux a été commencé lors de la mise en service de deux nouveaux wagons-écoles aménagés pour l'entraînement pratique dans l'entretien et l'installation des signaux. L'entraînement des employés préposés à l'entretien et à la conduite des diesels a été poussé. Plus de 2,000 hommes, après avoir suivi les cours élémentaires d'entretien de diesels, ont reçu un entraînement avancé sur les divers modèles de locomotives. Un projet d'entraînement pour les enquêteurs de réclamations pour marchandises a été inauguré et le programme actuel dans le service de la comptabilité a été étendu. On a aussi continué à entraîner des vendeurs dans les services de marchandises et de voyageurs.

En plus du cours d'entraînement pour hauts fonctionnaires, onze programmes importants d'entraînement d'employés sont en cours. Tous ceux affectant les employés syndiqués sont poursuivis avec l'entière coopération des chefs syndicaux.

Dans la direction du personnel en général, de bons résultats ont été obtenus en appliquant de nouvelles techniques dans l'évaluation des postes supérieurs et de ceux qui les remplissent. Ceci illustre très bien les efforts de la Direction en vue d'utiliser au mieux les ressources humaines qui sont le plus grand actif de la Compagnie.

GÉNÉRALITÉS

Réorganisation corporative

D'autres progrès ont été accomplis durant l'année dans la rationalisation de la structure corporative du réseau. Une loi a été adoptée par le Parlement pour consolider quelque vingt-cinq autres lois se rapportant au Canadien National. L'Interstate Commerce Commission a permis l'amalgamation de la Muskegon Railway and Navigation Company avec la Grand Trunk Western Railroad Company et l'on étudie la possibilité de réduire davantage le nombre de compagnies filiales aux États-Unis. Les chartes de deux compagnies immobilières ont été abandonnées. Le rachat de débentures perpétuelles a été presque complété, facilitant l'élimination par amalgamation de dix-sept compagnies constituantes.

Comptabilité ferroviaire uniforme

La Commission du Transport du Canada a ordonné l'adoption de formules comptables uniformes par le Canadien National et le Pacifique Canadien, à partir du 1^{er} janvier 1956. Le principal changement dans le cas du Canadien National se rapporte à l'application de la comptabilité de dépréciation sur toute propriété tangible. Dans la pratique courante cette méthode de comptabilité était utilisée par la Compagnie seulement pour le matériel roulant et les hôtels, la comptabilité de remplacement étant appliquée aux superstructures et la comptabilité de retrait aux autres propriétés sur l'emprise. Les taux de dépréciation, sujets à l'approbation de la Commission, seront appliqués au coût initial.

L'application de ces principes et des taux de dépréciation que le Canadien National se propose d'adopter en 1956 altérera la distribution des entrées dans les livres, mais leur application en 1955 n'a eu aucun effet sensible sur le résultat net de l'exploitation. Et en autant qu'on puisse le prévoir, elle n'aura pas plus d'effet en 1956.

Coopération en vertu de la Loi Canadien National-Pacifique Canadien, 1933

Au cours de discussions entre les deux chemins de fer, des efforts ont été faits pour modifier si possible les arrangements de trains en commun en vigueur depuis 1933. La question est très complexe et exige une étude tellement poussée du trafic-voyageurs et des autres aspects connexes que tout progrès vers une solution possible ne peut être que lent. Toutefois, la responsabilité qu'ont les deux chemins de fer d'adapter ces arrangements aux conditions actuelles n'est pas perdue de vue et les efforts seront continués pour en arriver à une entente sur une recommandation conjointe.

COMMENTAIRES

Le résultat financier des deux dernières années montre combien la recette d'une année en particulier peut différer de la moyenne et être influencée par des changements brusques dans le trafic ou les prix et les salaires. Par comparaison avec 1952 et 1953, alors que le Canadien National a simplement fait ses frais, les recettes ont varié dans cette courte période depuis un déficit de \$28·8 millions à un surplus de \$10·7 millions, soit un écart de près de \$40 millions.

Le surplus en 1955, tout comme le déficit de l'année précédente, a été affecté par les décisions de la Direction au sujet des dépenses d'entretien qui, en fin de compte, peuvent être ajustées jusqu'à un certain point, d'après le

niveau du trafic et des recettes. À la longue cependant, les dépenses d'entretien doivent s'établir à un niveau qui évitera l'accumulation des arriérés et fournira un standard de matériel et de voie approprié à un plus gros volume de trafic et à des trains plus rapides. C'est pourquoi le résultat financier d'une année en particulier ne doit pas être pris comme étalon de la performance du Canadien National, et cela est aussi vrai du déficit en 1954 que du surplus en 1955.

Si nous envisageons l'avenir, la foi de la Direction dans la possibilité pour l'entreprise de faire ses frais, bon an mal an, repose sur la condition d'un rapport raisonnable entre les salaires et le coût des matériaux d'une part et les taux chargés au public d'autre part. Évidemment, il y a des circonstances où cette condition ne jouera pas si l'on se rappelle par exemple que la rémunération compte pour une large part (près de 60 p. 100) dans le total des frais d'exploitation et que la hausse des tarifs est conditionnée, entre autres, par la concurrence.

De plus, sans compter les changements dans la rémunération et le prix des matériaux, le chemin de fer doit faire face à une période difficile. Il doit adapter ses installations et sa traditionnelle structure tarifaire pour marchandises à une forte concurrence dans le marché du transport.

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1955

ACTIF		
DISPONIBILITÉS		
Encaisse et dépôts.....	\$ 26,414,985	
Placements temporaires.....	30,597,670	
Comptes à recevoir.....	63,385,198	
Matériaux et approvisionnements.....	76,006,729	
Autres.....	1,187,265	\$ 197,591,847
<hr/>		
FONDS DE PENSION.....		128,000,000
FONDS D'ASSURANCES.....		15,000,000
PLACEMENTS DANS LES FILIALES NON CONSOLIDÉES.....		79,819,560
IMMOBILISATIONS		
Voie.....	1,662,585,105	
Matériel roulant.....	1,016,283,067	
Propriétés diverses.....	78,422,696	
	2,757,290,868	
Moins dépréciation.....	248,160,824	2,509,130,044
<hr/>		
COMPTES D'ORDRE		
Autres placements.....	1,716,477	
Comptes payés d'avance.....	3,397,307	
Escompte.....	6,298,218	
Autres comptes d'ordre.....	20,751,686	32,163,688
		<hr/>
		\$2,961,705,139

PASSIF		
EXIGIBILITÉS		
Comptes à payer.....	\$ 72,309,771	
Intérêts courus.....	12,179,764	
Autres exigibilités.....	2,604,104	
Dividende dû à l'État canadien.....	10,717,689	
		<hr/>
		\$ 97,811,328
RÉSERVE POUR PENSIONS.....		128,000,000
RÉSERVE POUR ASSURANCES.....		15,000,000
AUTRES EXIGIBILITÉS ET COMPTES D'ORDRE.....		28,671,324
DETTE À LONG TERME		
Dettes consolidées.....	896,364,091	
Prêts et débentures de l'État.....	199,444,622	1,095,808,713

COMPTE DE L'ACTIONNAIRE

ÉTAT CANADIEN		
6,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....		396,518,135
815,470,209 actions privilégiées, 4%, de la Canadian National Railway Company.....		815,470,209
Immobilisations de l'État pour les Chemins de Fer du Gouvernement canadien.....		379,914,280
		<hr/>
		1,591,902,624
CAPITAL-ACTIONS DE FILIALES ENTRE LES MAINS DU PUBLIC.....		
	4,511,150	1,596,413,774
		<hr/>
		\$2,961,705,139

Les notes qui apparaissent à la page 4 sont partie intégrante de ce bilan.

R. D. ARMSTRONG,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1955, et à notre avis le Réseau a tenu les livres de comptabilité requis.

À notre avis, le bilan consolidé ci-dessus, complété par les notes s'y rapportant et figurant à la page 4, et l'état consolidé des revenus s'y rattachant ont été établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière du Réseau au 31 décembre 1955, et des revenus et dépenses consolidés de l'exercice au meilleur de

notre connaissance et des renseignements qui nous ont été fournis et ainsi qu'il apparaît aux livres du Réseau. Ces comptes ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente.

Selon nous, le Réseau n'a pas outrepassé ses pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

Daté à Montréal,
le 1^{er} mars 1956.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

NOTES SE RAPPORTANT AU BILAN CONSOLIDÉ
AU 31 DÉCEMBRE 1955

Tous les placements en immeubles et matériel roulant transférés au compte du réseau au 1^{er} janvier 1923, figuraient dans les livres des diverses corporations et des chemins de fer du gouvernement canadien. Les additions subséquentes l'ont été au prix coûtant.

Le capital-actions de la Canadian National Railway Company (à l'exception des actions privilégiées à quatre pour cent) et les immobilisations de Sa Majesté dans les chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et figurent dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, tel que rapporté dans les comptes publics du Canada.

Sur les lignes canadiennes, la comptabilité de remplacement de la voie et la comptabilité de retrait pour les autres immeubles ont été maintenues. La comptabilité de dépréciation sur le matériel roulant est appliquée depuis le 1^{er} janvier 1940 et sur les hôtels, depuis le 1^{er} janvier 1954.

Sur les lignes aux États-Unis, la comptabilité de remplacement pour la voie et la comptabilité de dépréciation sur les autres immeubles et le matériel roulant continuent à s'appliquer.

IMPORTANT PASSIF ÉVENTUEL

CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu du bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} mai 1952, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le paiement, sous forme de loyer, d'un amortissement suffisant pour le rachat des obligations à l'échéance et le paiement de l'intérêt quand il est dû. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des quatre autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First Collateral Trust Mortgage 4 $\frac{3}{4}$ % Sinking Fund Bonds, Série "A", dues le 1^{er} mai 1982, et le montant en cours au 31 décembre 1955 est de \$60,355,000.00.

THE DETROIT & TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale du principal, des intérêts et des paiements au fonds d'amortissement de \$3,000,000 First Mortgage 3 $\frac{1}{4}$ %—30 ans, obligations Série "A", en date du 1^{er} décembre 1982.

THE TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$6,000,000 de First Mortgage 4 $\frac{1}{2}$ %—50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La proportion du Grand Trunk Western est de 9.68%.

PLANS DE PENSION C.N.R.

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel 1935, mais non pour les pensions accordées en vertu de l'ancien plan non contributoire, ni pour les augmentations accordées à partir du 1^{er} juillet 1952 aux employés qui contribuaient au plan de 1935 et ont pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952.

Aucune réserve n'a été faite pour les pensions conditionnellement courues pour les employés en service.

ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER	1955	1954
Marchandises.....	\$539,028,448	\$502,830,806
Voyageurs.....	43,930,042	43,757,015
Postes.....	8,648,501	8,699,860
Messageries.....	37,931,486	36,359,693
Systèmes de communication.....	18,475,493	17,084,985
Toutes les autres.....	35,074,824	31,904,921
Total des recettes d'exploitation.....	\$683,088,794	\$640,637,280
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$124,727,238	\$129,414,444
Entretien du matériel roulant.....	128,599,558	134,664,281
Circulation.....	12,483,417	12,347,309
Transport.....	305,424,559	302,373,764
Exploitations diverses.....	6,754,938	6,420,154
Frais généraux.....	51,023,415	41,245,422
Total des frais d'exploitation.....	\$629,013,125	\$626,465,374
RECETTE NETTE D'EXPLOITATION.....	\$ 54,075,669	\$ 14,171,906
IMPÔTS ET LOCATIONS		
Impôts courus.....	\$ 14,112,541	\$ 13,716,269
Location de matériel roulant—débit ou crédit net.....	3,115,959	542,067
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	136,533	358,217
Total des impôts et locations.....	\$ 17,365,033	\$ 13,532,419
REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER...	\$ 36,710,636	\$ 639,487

	1955	1954
AUTRES REVENUS		
Loyers de lignes.....	\$ 47,324	\$ 47,207
Loyers divers.....	1,510,255	1,416,481
Revenu de propriétés immobilières.....	376,220	320,216
Revenu de propriétés exploitées séparément.....	1,178,358	112,206
Exploitation des hôtels.....	1,669,533	1,585,042
Dividendes.....	404,117	353,217
Intérêts.....	2,532,722	1,827,485
Divers.....	734,740	2,325,461
Total des autres revenus.....	\$ 8,453,269	\$ 7,762,903
PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU		
Locations diverses.....	\$ 685,367	\$ 702,659
Prélèvements divers.....	999,583	124,910
Profits et pertes—débit ou <i>crédit</i> net.....	243,034	3,805,655
Total des prélèvements à même le revenu.....	\$ 1,441,916	\$ 4,633,224
REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS	\$ 43,721,989	\$ 3,769,166
CHARGES FIXES		
Loyers de lignes.....	\$ 477,032	\$ 477,731
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	30,653,112	25,833,306
Intérêt sur les prêts de l'État.....	651,180	5,376,087
Intérêt sur la dette non consolidée.....	363,867	280,577
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	859,109	559,563
Total des charges fixes.....	\$ 33,004,300	\$ 32,527,264
SURPLUS OU DÉFICIT.....	\$ 10,717,689	\$ 28,758,098

RECETTES D'EXPLOITATION

	1955	1954
COMPTES PRINCIPAUX		
Marchandises.....	\$529,573,106	\$493,896,952
Paiements en vertu de la L.T.M.P.M.....	9,455,342	8,933,854
Total.....	\$539,028,448	\$502,830,806
Voyageurs.....	43,930,042	43,757,015
Postes.....	8,648,501	8,699,860
Messageries.....	37,931,486	36,359,693
Systèmes de communication.....	18,475,493	17,084,985
TOUTES LES AUTRES		
Bagages.....	138,256	137,952
Wagons-lits.....	4,328,905	4,375,396
Wagons-salons.....	409,182	397,642
Agence ferroviaire des messageries.....	926,913	648,884
Autres trains de voyageurs.....	17,936	15,246
Lait.....	451,710	456,220
Aiguillage.....	6,150,067	5,552,361
Transbordements par eau.....	2,100,073	1,805,686
Wagons-restaurants et buffets.....	3,895,150	3,848,904
Restaurants.....	365,107	351,901
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	396,190	415,380
Consigne.....	56,549	61,595
Emmagasinage—Marchandises.....	259,168	332,347
Emmagasinage—Bagages.....	43,318	47,273
Surestarie.....	2,380,507	1,755,705
Commission des Télégraphes (É.-U.).....	14,889	13,071
Élévateurs à grain.....	843,637	876,242
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	1,473,492	1,373,338
Diverses.....	9,985,289	8,676,577
Exploitation en commun—Cr.....	1,002,857	934,412
Exploitation en commun—Dr.....	164,376	171,211
Total.....	\$ 35,074,824	\$ 31,904,921

FRAIS D'EXPLOITATION

	1955	1954
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS		
Surintendance.....	\$ 9,476,957	\$ 9,476,223
Entretien de l'infrastructure.....	11,415,613	12,100,353
Tunnels et passages souterrains.....	193,547	156,762
Ponts, estacades et ponceaux.....	4,575,625	5,027,638
Traverses.....	11,159,870	11,617,197
Rails.....	7,094,904	10,258,273
Autres matériaux pour la voie.....	7,441,428	10,434,623
Ballast.....	2,024,650	2,006,979
Pose de rails et revêtement.....	29,019,333	31,326,192
Clôtures, protections et signaux.....	1,282,919	1,575,720
Stations et bureaux.....	5,458,558	5,099,100
Édifices sur l'emprise.....	676,246	691,426
Postes d'alimentation d'eau.....	835,413	920,299
Postes à combustible.....	353,746	413,520
Ateliers et remises à locomotives.....	3,268,795	3,510,789
Élévateurs à grain.....	87,979	106,351
Entrepôts.....	217	1,576
Quais et docks.....	329,974	404,910
Systèmes de communication.....	7,082,959	7,037,666
Signaux et enclenchements.....	2,094,089	2,317,169
Usines génératrices.....	22,990	16,103
Réseaux de transport d'énergie.....	439,071	366,174
Constructions diverses.....	22,261	15,921
Propriété de la voie—Dépréciation—É.-U.....	1,063,804	1,047,803
Propriété de la voie—Retraits.....	6,555,673	2,414,138
Machines pour la chaussée.....	2,341,907	2,190,829
Démantèlement de propriétés réformées.....	869,761	345,456
Petits outils et accessoires.....	1,782,626	1,922,594
Enlèvement de la neige, de la glace, etc.....	6,039,665	4,360,169
Améliorations publiques.....	748,531	811,861
Accidents aux personnes.....	996,075	816,398
Assurance.....	31,135	556,162
Impressions et papeterie.....	154,950	152,409
Autres frais.....	84,144	24,409
Droits de passage.....	81,266	104,621
Entretien des propriétés en commun—Dr.....	1,713,942	2,118,639
Entretien des propriétés en commun—Cr.....	2,093,385	2,332,008
	<u>\$124,727,238</u>	<u>\$129,414,444</u>

	1955	1954
ENTRETIEN DU MATÉRIEL		
Surintendance.....	\$ 3,568,967	\$ 3,548,277
Machines d'atelier—Réparations.....	3,444,952	3,986,253
Machines d'usines génératrices—Réparations.....	301,059	293,355
Retraits de machinerie.....	700,070	423,403
Dépréciation de machinerie—É.-U.....	88,784	88,629
Démantèlement de machines réformées.....	15,070	5,404
Locomotives à vapeur—Réparations.....	21,268,826	27,866,536
Autres locomotives—Réparations.....	10,569,632	7,623,020
Wagons à marchandises—Réparations.....	33,877,768	37,510,939
Voitures de voyageurs—Réparations.....	14,760,315	16,307,317
Matériel flottant—Réparations.....	1,380,895	1,332,589
Matériel de service—Réparations.....	3,611,358	4,169,211
Matériel des messageries—Réparations.....	674,619	564,419
Matériel divers—Réparations.....	128,935	135,090
Matériel divers—Retraits.....	89,533	44,680
Démantèlement de matériel réformé.....	494,840	458,443
Matériel—Dépréciation.....	32,244,907	28,440,647
Matériel des messageries—Dépréciation.....	292,337	282,661
Accidents aux personnes.....	741,822	814,002
Assurance.....	216,259	484,870
Impressions et papeterie.....	127,712	123,439
Autres frais.....	213,789	331,510
Entretien du matériel commun—Dr.....	216,468	206,899
Entretien du matériel commun—Cr.....	429,359	377,307
	<u>\$128,599,558</u>	<u>\$134,664,281</u>

	1955	1954
CIRCULATION		
Surintendance.....	\$ 4,374,374	\$ 4,324,493
Agences extérieures.....	4,790,773	4,705,365
Publicité.....	1,613,470	1,608,785
Associations de circulation.....	235,182	267,503
Impressions et papeterie.....	766,010	729,956
Industrie et développement.....	406,853	404,498
Colonisation et agriculture.....	287,155	306,709
Autres.....	9,600	—
	<u>\$ 12,483,417</u>	<u>\$ 12,347,309</u>

FRAIS D'EXPLOITATION

(suite)

	1955	1954
TRANSPORT		
Surintendance.....	\$ 7,477,535	\$ 7,432,873
Ordonnance des trains.....	3,961,858	3,981,417
Personnel des stations.....	42,529,485	42,339,284
Pesage, inspection et surestarie.....	188,571	192,216
Quais à charbon et minerai.....	171,831	76,928
Fournitures et frais des stations.....	3,274,054	3,281,393
Chefs et commis des gares.....	10,245,616	10,053,875
Conducteurs et serre-freins des gares.....	18,875,225	17,597,535
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	1,796,457	1,867,474
Mécaniciens de locomotives des gares.....	13,753,158	11,605,375
Combustible—manœuvre.....	5,443,783	5,341,054
Manœuvre en gares—Produite.....	19,599	40,117
Manœuvre en gares—Achetée.....	109,523	97,293
Eau pour locomotives des gares.....	164,850	158,920
Lubrifiant pour locomotives des gares.....	201,086	190,706
Autres fournitures pour locomotives des gares.....	97,617	107,892
Frais des remises à locomotives—Gares.....	3,360,662	3,408,272
Fournitures et frais de gares.....	394,997	382,285
Mécaniciens des trains.....	25,972,270	25,145,083
Combustible des trains.....	41,461,437	43,032,129
Force motrice—Produite.....	46,170	52,351
Force motrice—Achetée.....	149,245	165,010
Eau pour locomotives des trains.....	1,340,998	1,547,046
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	1,117,730	1,119,434
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	522,717	538,917
Frais de remise—Trains.....	11,622,368	11,905,065
Employés des trains.....	30,557,121	29,646,678
Fournitures et frais des trains.....	19,737,030	20,495,553
Exploitation des wagons-lits.....	4,583,468	4,427,595
Signaux et enclenchements.....	915,760	1,005,382
Protection des passages à niveau.....	1,390,879	1,521,285
Ponts mobiles.....	925,266	328,866
Système de communication.....	12,541,060	12,230,741
Matériel flottant.....	7,931,969	7,806,652
Service des messageries.....	24,997,320	24,759,534
Impressions et papeterie.....	1,337,268	1,331,886
Autres frais.....	590,237	426,152
Assurance.....	44,072	569,885
Déblayage des accidents.....	971,710	893,343
Domages à la propriété.....	211,541	187,712
Domages aux bestiaux sur l'emprise.....	74,980	69,275
Pertes et dommages—Marchandises.....	3,162,922	3,307,647
Pertes et dommages—Bagages.....	8,513	6,560
Accidents aux personnes.....	2,008,715	2,227,724
Gares et termini en commun—Dr.....	2,846,888	2,888,985
Gares et termini en commun—Cr.....	3,498,115	3,154,626
Voies et propriétés en commun—Dr.....	578,573	556,052
Voies et propriétés en commun—Cr.....	791,460	819,061
	<u>\$305,424,559</u>	<u>\$302,373,764</u>
DIVERS		
Service des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 5,320,297	\$ 5,023,884
Restaurants.....	354,339	346,370
Élévateurs à grain.....	284,523	249,105
Autres exploitations.....	384,782	393,043
Diverses exploitations en commun—Dr.....	410,997	407,752
	<u>\$ 6,754,938</u>	<u>\$ 6,420,154</u>

1955

1954

GÉNÉRAUX

Appointements et frais du haut personnel	\$ 866,684	\$ 833,119
Appointements et frais des subalternes	11,888,195	11,961,809
Fournitures et frais du bureau-chef	1,014,472	746,334
Contentieux	697,793	711,374
Service des secours	42,500	42,500
Pensions	35,301,679	25,560,823
Impressions et papeterie	503,698	563,029
Frais d'évaluation	12,416	12,521
Autres frais	592,840	712,730
Propriétés en commun, en général—Dr.....	123,094	121,127
Propriétés en commun, en général—Cr.....	19,956	19,944
	<u>\$ 51,023,415</u>	<u>\$ 41,245,422</u>

RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION

FRAIS D'EXPLOITATION	1939	1954	1955
Total des frais—milliers	\$182,965	\$626,465	\$629,013
Pourcentage du revenu total	89.77	97.79	92.03
Répartition du dollar—frais:	¢	¢	¢
Main-d'œuvre	61.48	59.83	59.72
Matériaux	29.58	27.36	25.23
Autres frais	8.94	12.81	15.05
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

IMMOBILISATIONS

Dépenses nettes en 1955

Immobilisations au 31 décembre 1954..... \$2,709,209,619

VOIE

Nouveaux embranchements	\$ 7,133,053	
Lignes abandonnées	2,626,737	
Améliorations à la voie	8,670,338	
Termini	3,926,417	
Voies de gares et de garage	2,815,170	
Édifices	2,884,653	
Protection des passages à niveau	205,997	
Signaux	1,812,085	
Machinerie—voie et ateliers	848,758	
Équipement divers	77,011	
Communications	4,561,569	30,308,314

MATÉRIEL ROULANT

Nouveau	34,396,712	
Retraits	18,735,388	
Additions et transformations	1,787,727	17,449,051

HÔTELS..... 3,736,981

PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT..... 3,562,762

Dépenses nettes..... 47,931,584

IMMOBILISATIONS DE L'ÉTAT DANS LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN..... 149,665

Total des immobilisations au 31 décembre 1955..... \$2,757,290,868

DETTE À LONG TERME, PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT

DETTE CONSOLIDÉE				Montant en cours au 31 déc. 1954	Transactions en 1955 Augmentation ou diminution	Montant en cours au 31 déc. 1955
Taux %	Échéance (voir note)		Monnaie payable			
4	1 janv. 1955	Canada Atlantic Bonds.....	Can.-É.U.-Stlg.	\$ 9,947,934	\$ 9,947,934	
4	1 avr. 1955	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can.-É.U.-Stlg.	8,871,444	8,871,444	
4¾	15 juin 1955	Canadian National 25 Year Bonds..	Can.-É.U.-Stlg.	48,496,000	48,496,000	
4½	1 fév. 1956	Canadian National 25 Year Bonds..	Can.-É.U.-Stlg.	67,368,000		67,368,000
4	1 sept. 1956	Pembroke Southern Bonds.....	Canadienne	150,000		150,000
2½	1 mars 1957(a)	Newfoundland Railway Notes.....	É.U.	355,995	142,206	213,789
4½	1 juil. 1957	Canadian National 30 Year Bonds..	Can.-É.U.	64,136,000		64,136,000
3½	20 juil. 1958	Canadian Northern Debenture Stock	(Canadienne Sterling)	5,246,268 390,238	69,277 69,277	5,315,545 320,961
5	15 nov. 1958	Dettes envers la Province du Nouveau Brunswick.....	Canadienne	380,023		380,023
3	15 janv. 1959(b)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	35,000,000		35,000,000
3½	4 mai 1960	Canadian Northern Alberta Debenture Stock.....	Sterling	550,727		550,727
3½	19 mai 1961	Canadian Northern Ontario Debenture Stock.....	Sterling	3,597,518		3,597,518
3	1 janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can.-É.U.-Stlg.	26,465,130		26,465,130
4	1 janv. 1962	Grand Trunk Pacific Bonds.....	Can.-É.U.-Stlg.	7,999,074		7,999,074
2¾	1 fév. 1963(c)	Canadian National 8 Year 1½ Month Bonds.....	Canadienne	250,000,000		250,000,000
3	3 janv. 1966(d)	Canadian National 17 Year Bonds..	Canadienne	35,000,000		35,000,000
2¾	2 janv. 1967(e)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	50,000,000		50,000,000
2⅞	15 sept. 1969(f)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	70,000,000		70,000,000
2⅞	16 janv. 1971(g)	Canadian National 21 Year Bonds..	Canadienne	40,000,000		40,000,000
3¾	1 fév. 1974(h)	Canadian National 20 Year Bonds..	Canadienne	200,000,000		200,000,000
2¾	15 juin 1975(i)	Canadian National 25 Year Bonds..	É.U.	6,000,000		6,000,000
4½	1 janv. 1980	Grand Trunk Western Bonds.....	Can.-É.U.-Stlg.	400,000		400,000
5	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	102,112	3,406	98,706
4	Perpétuelles	Debenture Stocks—divers.....	Sterling	158,133	84,515	73,618
ÉMISSIONS EN SÉRIES DU MATÉRIEL ROULANT:						
2	1 déc. 1957	Séries "R".....	Canadienne	1,680,000	560,000	1,120,000
2⅞	15 mars 1958	Séries "S".....	Canadienne	11,200,000	2,800,000	8,400,000
2¼	1 nov. 1958	Séries "T".....	Canadienne	8,600,000	2,150,000	6,450,000
2¼	15 mars 1960	Séries "U".....	Canadienne	12,100,000	2,200,000	9,900,000
2¾	15 janv. 1961	Séries "V".....	Canadienne	8,775,000	1,350,000	7,425,000
				972,969,596	76,605,505	896,364,091
PRÊTS ET DÉBENTURES DE L'ÉTAT						
LOI SUR LA REVISION DU CAPITAL, 1952						
		Débiteure 1 janv. 1972.....	Canadienne	100,000,000		100,000,000
CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN						
		Avances pour capital d'exploitation, 1923.....	Canadienne	16,771,981		16,771,981
LOI DE FINANCE ET DE GARANTIE, 1954						
		Prêts—immobilisations divers.....	Canadienne	—	7,602,991	7,602,991
		Prêts temporaires à T.C.A.....	Canadienne	10,000,000	1,500,000	8,500,000
LOI DE REMBOURSEMENT, 1951						
		Prêts pour rachat de dettes divers.....	Canadienne	—	66,569,650	66,569,650
				126,771,981	72,672,641	199,444,622
Grand total.....				\$1,099,741,577	\$ 3,932,864	\$1,095,808,713

- Note:—(a) Rachetable au pair en tout temps. (f) Rachetable au pair le ou après le 15 sept. 1964.
 (b) Rachetable au pair le ou après le 15 janv. 1954. (g) Rachetable au pair le ou après le 16 janv. 1966.
 (c) Rachetable au pair le ou après le 1 fév. 1961. (h) Rachetable au pair le ou après le 1 fév. 1972.
 (d) Rachetable au pair le ou après le 3 janv. 1961. (i) Rachetable le ou avant le 14 juin 1954, à 102¼%;
 (e) Rachetable au pair le ou après le 2 janv. 1964. par la suite à différentes primes de remboursement.

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

No des
compagnies

1	}	Canadian National Railway Company (ordinares).....	\$ 396,518,135
		Canadian National Railway Company (privilégiées).....	815,470,209
			\$1,211,988,344

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

Nom de la compagnie émettrice	Apparte- nant à la compagnie numéro	Capital- actions émis	Apparte- nant au public
1	CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY..... (voir ci-dessus)		
2	1	\$ 6,302,340	\$ 5,840
3	1	28,429,150	
4	1	1,886,114	
5	1	5 millions d'actions	
6	1	50,000	
7	1	500	
8	1	500,000	12,000
9	1	50,000	
10	1	1,500,000	
11	1	500,000	
12	1	500,000	140,600
13	1	197,300	
14	1	500	
15	1	350,000	
16	1	236,000	7,100
17	1	2,500	
18	1	40,000	
19	1	107,800	
20	1	10,000	
21	1	10,000	
22	1	700,000	
23	1	608,333	
24	1	60,000	
25	1	219,400	425
26	1	200,000	
27	1	18,000,000	
28	36	1,000,000	
29	27	40,000	
30	27	525,900	
31	36	500,000	
32	27	3,000,000	
33	27	35,306,600	
34	27	10,000,000	
35	27	9,550,000	3,849,200
36	27	1,000,000	
37	27	2,000,000	
38	27	2,000,000	
39	27	50,000	
40	30	373,625	6,825
41	27	500,000	
42	27	400,000	
43	27	100,000	
44	27	5,000,000	
45	27	925,000	
46	45	100,000	
47	27	4,508,300	489,160

À reporter

\$4,511,150

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA (suite)

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

No des compagnies	Nom de la compagnie émettrice	Appartenant à la compagnie numéro	Capital-actions émis	Appartenant au public
	Report			\$4,511,150
48	THE GRAND TRUNK RAILWAY COMPANY.....	1	\$24,940,200	
49	*Canadian National Steamship Company, Limited....	48	15,000	
50	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company....	48	200,000	
51	The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited.....	48	3,000,000	
52	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company.....	48	20,000	
53	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited).....	48	501,000	
54	CENTRAL VERMONT RAILWAY, INC.....	1	10,000,000	
55	*The Centmont Corporation.....	54	176,400	
56	*Central Vermont Transit Corporation.....	54	5,000	
57	Central Vermont Transportation Company.....	54-55	200,000	
58	DULUTH, WINNIPEG AND PACIFIC RAILWAY COMPANY...	27	3,100,000	
59	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company	58	2,000,000	
60	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company....	58	100,000	
61	GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD COMPANY (ORDINAIRES).....	1	20,000,000	
61	GRAND TRUNK WESTERN RAILROAD COMPANY (PRIVILÉGIÉES).....	1	25,000,000	
62	*Consolidated Land Corporation.....	61	64,000	
63	Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company.....	61	200,000	
64	*Industrial Land Company.....	61	1,000	
				<u>\$4,511,150</u>

Les comptes de revenus des compagnies indiquées par (*) figurent à l'état des revenus du Réseau au poste "Propriétés exploitées séparément".

En plus des actions de la Canadian National Railway Company l'État canadien a investi \$379,914,280 dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Ces derniers ont été confiés à la Canadian National Railway Company et font partie de son réseau.

SOURCE ET EMPLOI DES FONDS EN 1955

SOURCE DES FONDS

Surplus.....		\$10,717,689
Augmentation de la part de propriétaire (État) en actions privilégiées à 4%.....	\$20,369,678	
Chemins de fer du gouvernement canadien.....	139,765	20,509,443
Augmentation de la réserve de dépréciation.....		17,972,536
Diminution du capital d'exploitation.....		22,192,586
Autres.....		1,739,548
		<u>\$73,131,802</u>

EMPLOI DES FONDS

Dividende payable à l'État.....		\$10,717,689
Réduction nette de la dette à long terme, des emprunts et débetures:		
Diminution de la dette consolidée.....	\$76,605,505	
Augmentation des prêts et débetures de l'État.....	72,672,641	3,932,864
Augmentation des immobilisations.....		48,081,249
Avances à Air-Canada.....		10,400,000
		<u>\$73,131,802</u>

MATÉRIEL ROULANT MIS EN SERVICE EN 1955

LOCOMOTIVES DIESEL-ÉLECTRIQUES

20	locomotives de grande ligne de 1600 c.v.
8	locomotives de grande ligne de 1750 c.v.
9	locomotives de manœuvre sur ligne de 1000 c.v.
16	locomotives de manœuvre sur ligne de 1200 c.v.
41	locomotives de manœuvre sur ligne de 1600 c.v.
33	locomotives de manœuvre sur ligne de 1750 c.v.
1	locomotive à double fin de 2400 c.v.
37	locomotives de manœuvre de 1000 c.v.
3	locomotives de manœuvre de 1200 c.v.

VOITURES À VOYAGEURS

4	autorails Budd
5	voitures ordinaires
20	fourgons à bagages
30	fourgons à messageries frigorifiques
1	wagon-lits

WAGONS À MARCHANDISES

407	wagons fermés de 50 tonnes
110	wagons plates-formes de 70 tonnes
30	wagons à minerai de 80 tonnes
5	wagons-trémies de 50 tonnes
1	wagon-trémies de 70 tonnes
300	wagons frigorifiques de 50 tonnes

MATÉRIEL DE SERVICE

1	grue Burro de 12 tonnes
3	grues à locomotives diesel de 30 tonnes
1	épandeur Jordan
1	charrue à neige
1	wagon plate-forme
39	unités diverses construites avec du matériel récupéré dans nos ateliers
2	wagons-pension—d'occasion

INVENTAIRE DU MATÉRIEL ROULANT

LOCOMOTIVES	Au 1 ^{er} janvier 1955		Mis en service	Réformés	Remodelage		Au 31 décembre 1955		Commandés au 31 déc. 1955
	1955	1955			Ajoutés	Réformés	1955	1955	
À vapeur—grande ligne.....	1,698			176			1,522		
À vapeur—manœuvre.....	435			62			373		
Électriques.....	33						33		
Diesel-électriques—									
grande ligne, marchandises....	175						175		
grande ligne, voyageurs.....	24	28					52		
manœuvre sur ligne.....	143	99					242	147	
manœuvre sur ligne, voyageurs	7	1					8	5	
manœuvre.....	266	40					306	31	
Total.....	2,781	168		238			2,711	183	

MATÉRIEL POUR MARCHANDISES

Wagons à marchandises fermés..	79,449	407	2,464		192	77,200	3,368
Wagons plates-formes.....	6,300	110	92		27	6,291	100
Wagons à bestiaux.....	2,930		54			2,876	
Wagons-trémies.....	6,268	6	150			6,124	200
Wagons-gondoles.....	11,838		72			11,766	300
Wagons à minerai.....	1,358	30				1,388	400
Wagons à ballast.....	2,217		27			2,190	
Wagons-citernes.....	25					25	
Wagons frigorifiques.....	4,589	300	16		18	4,855	225
Cambuses.....	1,827		43			1,784	
Autres wagons, service des march.	1		1				
Total.....	116,802	853	2,919		237	114,499	4,593

MATÉRIEL POUR VOYAGEURS

Voitures ordinaires.....	1,153	5	50	11	1	1,118	
Voitures combinées.....	236		7	7	3	233	
Wagons-restaurants.....	105		1			104	
Voitures de colons.....	118		11		8	99	
Wagons-salons.....	77					77	
Wagons-cafés.....	19					19	
Wagons-lits.....	473	1	2		12	460	
Wagons-touristes.....	40				3	37	
Wagons à bagages et à messageries	1,345	50	25	3	3	1,370	
Wagons-poste.....	56			1		57	
Automotrices.....	44	4	1			47	
Autres voitures, service des voy...	83		3			80	
Total.....	3,749	60	100	22	30	3,701	

MATÉRIEL DE SERVICE

Wagons au service de la Compagnie	9,168	48	300	245		9,161	5
-----------------------------------	-------	----	-----	-----	--	-------	---

MATÉRIEL FLOTTANT

Transbordeurs de wagons.....	8					8	
Barges.....	6					6	
Steamers.....	14		1			13	
Remorqueurs.....	5					5	
De service.....	3		1			2	

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1955	1954
TRAINS-MILLES		
Service des marchandises.....	43,128,824	41,691,390
Service des voyageurs.....	23,559,606	24,315,627
Service des travaux.....	2,036,573	2,013,601
Total des trains-milles.....	68,725,003	68,020,618
LOCOMOTIVES-MILLES		
Service des marchandises.....	45,212,159	43,623,338
Service des voyageurs.....	23,418,612	24,338,373
Manceuvre des trains—marchandises.....	3,569,167	3,536,589
—voyageurs.....	114,310	138,841
Manceuvre en gares —marchandises.....	17,234,617	16,208,330
—voyageurs.....	1,791,016	1,809,561
Service des travaux.....	2,081,240	2,064,215
Total des locomotives-milles.....	93,421,121	91,719,247
WAGONS-MILLES		
Service des marchandises:		
Wagons chargés.....	1,267,764,373	1,183,332,445
Wagons vides.....	623,226,168	585,879,454
Voitures ordinaires et combinées.....	5,315,029	5,549,200
Autres.....	11,003,436	10,434,065
Cambuses.....	43,340,952	41,398,352
	1,950,649,958	1,826,593,516
Service des voyageurs:		
Wagons chargés.....	662,094	654,957
Wagons vides.....	105,029	94,264
Voitures ordinaires et combinées.....	52,947,710	55,971,199
Wagons-lits, salons et observatoires.....	57,100,362	54,891,732
Wagons-restaurants.....	9,010,964	8,715,465
Automotrices.....	1,264,116	1,047,101
Autres (fourgons, wagons-messageries, etc.).....	87,441,875	86,798,297
	208,532,150	208,173,015
Service des travaux.....	4,058,029	4,295,991
Total des wagons-milles.....	2,163,240,137	2,039,062,522
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES.....	24,231.19	24,155.51
TRAFIC—MARCHANDISES		
Tonnes transportées—marchandises productives.....	87,606,859	79,338,230
Tonnes transportées un mille—marchandises productives.....	35,677,183,245	32,881,706,496
Recette des marchandises.....	\$539,028,448	\$502,830,806
Recette par tonne.....	\$6.15281	\$6.33781
Recette par tonne-mille.....	\$0.01511	\$0.01529
Charge moyenne.....	407.24	414.45
Tonnes-mille—marchandises productives par mille de voie.....	1,466,853	1,356,505
Tonnes-mille—toutes les marchandises par mille de voie.....	1,544,752	1,443,839
Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses	83,490,960,359	77,789,741,728
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives).....	37,431,169,271	34,876,664,284
Trains-heures, service des marchandises.....	2,458,225	2,345,495
Tonnes-milles brutes par heure de train de marchandises.....	33,597	32,841
Vitesse moyenne des trains de marchandises.....	17.5	17.8
Charge brute moyenne—train de marchandises (tonnes).....	1,915	1,848
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	115	114
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées).....	269	284
TRAFIC—VOYAGEURS		
Voyageurs transportés.....	16,811,280	17,858,916
Voyageurs transportés un mille.....	1,463,653,329	1,471,708,931
Recette du service des voyageurs.....	\$43,930,042	\$43,757,015
Recette par voyageur.....	\$2.61313	\$2.45015
Parcours moyen d'un voyageur.....	87.06	82.41
Recette par voyageur-mille.....	\$0.03001	\$0.02973
Voyageur-milles par mille de voie.....	60,404	60,926
Pourcentage de ponctualité des principaux trains de voyageurs.....	68.5	69.2
Milles de locomotive à vapeur par jour utilisable (non compris les remisées).....	194	216
Milles d'unité Diesel par jour utilisable (non compris les remisées).....	535	236
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Recette brute par mille de voie.....	\$ 28,190	\$ 26,521
Frais bruts par mille de voie.....	\$ 26,675	\$ 26,495
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$ 1,515	\$ 26

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année	Augmen-
	1955	tation ou
	Tonnes	%
PRODUITS AGRICOLES		
Blé.....	5,081,634	7.14
Maïs.....	513,440	4.47
Avoine.....	846,961	37.69
Orge.....	1,448,849	15.99
Seigle.....	104,060	33.07
Graine de lin.....	224,826	91.97
Autres grains.....	139,665	30.35
Farine de blé.....	868,619	8.53
Céréales alimentaires.....	297,290	14.69
Produits de mouture.....	2,130,675	3.94
Foin et paille.....	49,724	33.68
Coton: brut, bourre, blousse, etc.....	91,524	25.60
Pommes fraîches ou congelées.....	54,519	7.12
Oranges, citrons, etc.....	150,384	10.70
Autres fruits, frais ou congelés.....	199,507	5.15
Pommes de terre.....	376,407	.37
Légumes, frais ou congelés.....	286,289	2.44
Betteraves à sucre.....	142,961	22.51
Autres.....	777,267	7.42
Total.....	13,784,601	7.47
INDUSTRIE ANIMALE		
Bestiaux.....	176,472	12.73
Porcs.....	121,273	9.35
Animaux et volailles vivantes.....	33,093	.89
Viandes fraîches, congelées ou fumées, et volailles habillées.....	186,443	15.41
Autres conserves (comestibles).....	106,816	73.60
Beurre, fromage et œufs.....	63,461	7.51
Laine.....	18,737	14.64
Peaux.....	59,671	13.58
Poisson.....	72,248	1.45
Autres.....	131,340	10.02
Total.....	969,554	2.45
PRODUITS MINIERES		
Charbon anthracite.....	1,579,835	5.20
Huile grasse.....	9,964,968	1.59
Coke.....	882,514	24.52
Minerais de fer et concentrés.....	2,788,031	107.68
Minerais de cuivre et concentrés.....	311,045	17.38
Minerais de nickel-cuivre et concentrés.....	581,932	16.85
Minerais de bauxite (aluminium) et concentrés.....	476,423	7.32
Autres minerais et concentrés.....	2,530,710	11.83
Sable et gravier.....	3,721,246	51.36
Pierre concassée, brisée, moulue.....	2,558,261	19.74
Pierre de grosses dimensions (taillées ou non).....	67,999	14.56
Amiante simplement concassé.....	430,091	4.97
Gypse naturel.....	1,219,511	328.15
Pétrole brut.....	594,054	14.96
Asphalte.....	427,062	16.61
Sel.....	611,956	7.66
Autres.....	4,506,457	64.13
Total.....	33,252,095	18.75
PRODUITS FORESTIERS		
Billes, poteaux, perches, pilotis, traverses.....	952,253	11.24
Bois de chauffage.....	64,796	19.76
Bois à pâte.....	4,348,733	2.90
Bois de sciage, de construction, etc.....	4,855,914	18.62
Contre-plaqué.....	340,351	32.24
Autres.....	206,504	13.70
Total.....	10,768,551	8.25

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE (suite)

	Année 1955	Augmen- tation ou diminution
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS		
Essence.....	2,356,778	8.46
Huile de chauffage, y compris pour diesels.....	1,694,989	2.19
Autres produits du pétrole et du charbon.....	748,384	2.36
Caoutchouc: naturel ou synthétique.....	117,139	19.53
Fer et acier: en loupe, lingot ou gueuse.....	630,480	83.04
Fer et acier: en barre, tuyau, feuille ou de construction.....	1,292,082	17.24
Fer et acier: moulé et forgé.....	26,131	37.89
Rails et boulons.....	44,184	.39
Ferraille.....	1,272,731	38.69
Aluminium en barre, lingot, etc.....	361,290	17.56
Mattes.....	167,819	.01
Cuivre: en barre, lingot, etc.....	286,899	17.50
Nickel: en barre, lingot, etc.....	25,757	34.42
Autres métaux et alliages.....	171,476	36.13
Machinerie agricole, tracteurs et accessoires.....	164,471	4.10
Automobiles de maître ou camions, et accessoires.....	2,549,361	40.59
Autre machinerie et pièces (non de bureaux ou de maisons).....	325,289	10.20
Autres fertilisants.....	879,501	12.34
Autres acides et produits chimiques.....	1,096,390	14.93
Ciment.....	1,324,238	5.92
Brique, tuile et pierre artificielle.....	362,702	16.04
Chaux et plâtre.....	494,682	9.43
Tuyaux d'égout et tuiles à drainage (non métalliques).....	55,379	3.41
Pâte de bois.....	1,543,846	14.81
Papier à journal.....	2,286,730	4.56
Papier d'imprimerie et d'emballage.....	355,132	7.07
Autre papier (à l'exclusion du papier de construction ou de rebut).....	187,547	6.50
Papier pressé et à partition.....	903,665	12.63
Autre papier de construction.....	199,320	13.28
Mobilier: maisons, bureaux ou magasins.....	69,813	6.76
Sucre.....	256,181	.27
Boissons.....	395,540	2.42
Conserves.....	698,514	.96
Soufre naturel ou synthétique.....	115,791	31.37
Verre, verrerie et poterie.....	112,550	5.03
Papier de rebut et chiffons.....	253,482	7.42
Autres produits manufacturés et divers.....	3,691,893	11.78
Total.....	27,518,156	13.42
Tous les lots brisés.....	1,313,902	2.35
Grand total.....	28,832,058	10.42

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1955

	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Première voie principale au Canada.....	22,128.64	190.31	194.22	22,513.17
Première voie principale aux États-Unis.....	1,460.02	181.87	122.87	1,764.76
Total.....	23,588.66	372.18	317.09	24,277.93
Autre voie principale.....	1,249.23	9.31	82.97	1,341.51
Éperons, voies d'évitement et voies de gares.....	6,536.42	126.04	1,472.92	8,135.38
Grand total.....	31,374.31	507.53	1,872.98	33,754.82

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

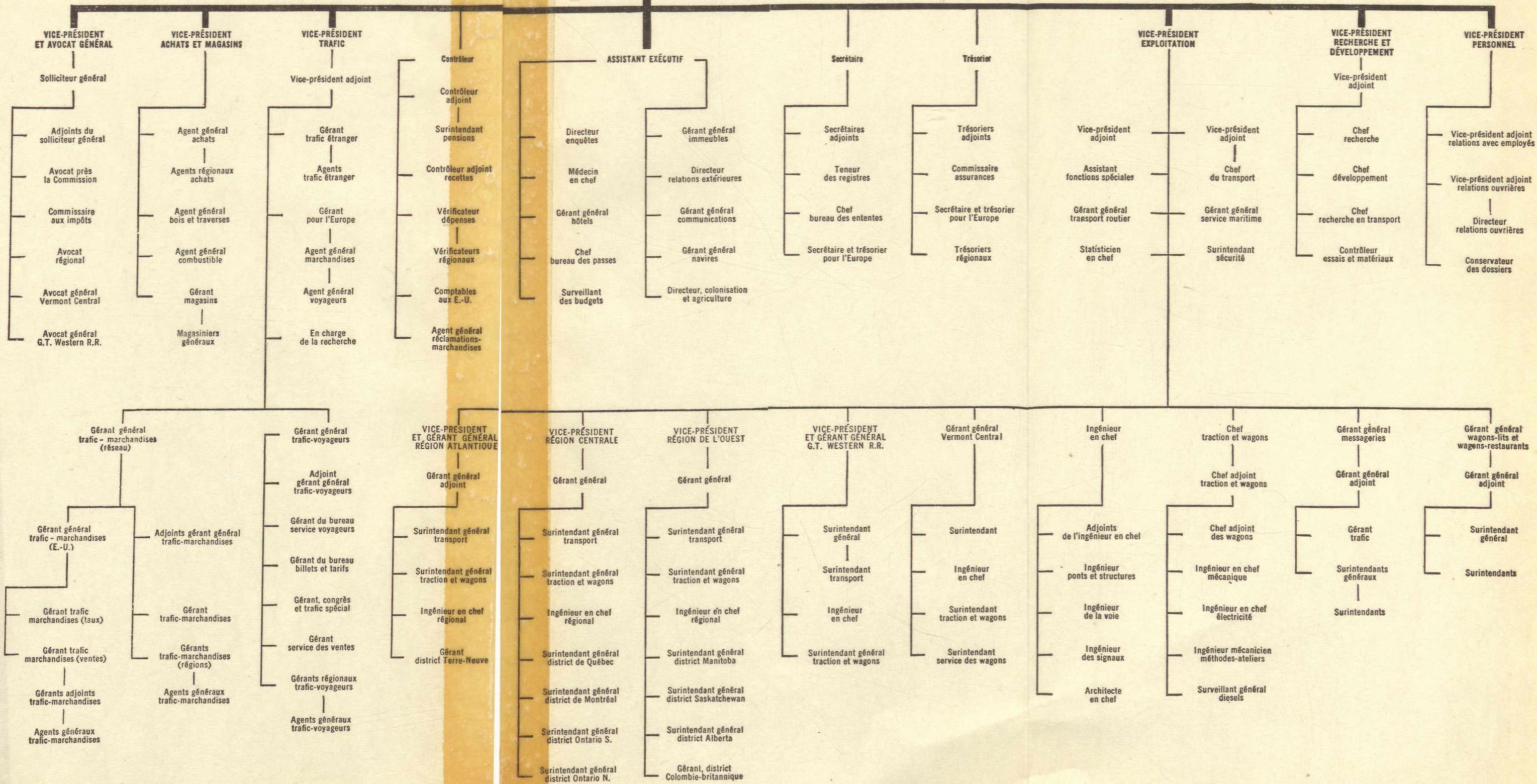
STRUCTURE ADMINISTRATIVE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT

Ce tableau donne une idée d'ensemble de la structure administrative et de la complexité des services requis pour le bon fonctionnement des Chemins de fer Nationaux du Canada, l'un des plus grands réseaux de transport au monde, qui comprennent plus de 24,278 milles de voies principales.

Son but est de montrer la structure générale seulement, et il ne comprend pas tous les postes importants—par exemple ceux des surintendants de divisions dans le service de l'exploitation—auxquels est attaché un rôle administratif. Les noms des principaux hauts fonctionnaires du réseau figurent à la page 2 du rapport.



HISTOIRE SYNOPTIQUE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA EN 25 ANS

Année	Recettes d'expl.	Frais d'expl.	Recette nette d'expl.	Impôts, locations et autres revenus	Disponible pour charges fixes et dividendes	Charges fixes	Surplus ou déficit	Tonnes- milles payantes	Revenu des marchandises par tonne-mille	Milles- voyageurs payants	Revenu, voyageur- mille	Salaire horaire moyen d'un employé(*)
	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Milliers)	(Millions)	¢	(Millions)	¢	\$
1931	\$200,505	\$199,313	\$ 1,192	\$ 3,028	\$ 1,836	\$59,132	\$60,968	14,610	1.020	866	2.679	.649
1932	161,104	155,208	5,896	7,047	1,151	59,690	60,841	12,818	.942	686	2.515	.612
1933	148,520	142,813	5,707	5,755	48	58,907	58,955	11,550	.972	665	2.261	.582
1934	164,902	151,936	12,966	3,152	9,814	58,222	48,408	12,950	.974	723	2.259	.559
1935	173,184	158,926	14,258	4,787	9,471	56,893	47,422	13,509	.990	770	2.162	.583
1936	186,611	171,478	15,133	6,264	8,869	52,172	43,303	14,814	.982	831	2.048	.582
1937	198,397	180,789	17,608	6,684	10,924	53,270	42,346	15,165	1.014	953	1.987	.605
1938	182,242	176,175	6,067	6,929	862	53,452	54,314	14,505	.964	892	2.030	.647
1939	203,820	182,966	20,854	7,461	13,393	53,488	40,095	17,084	.938	875	2.035	.646
1940	247,527	202,520	45,007	8,667	36,340	53,305	16,965	21,532	.904	1,125	1.929	.643
1941	304,377	237,769	66,608	9,430	57,178	53,162	4,016	27,200	.881	1,762	1.810	.675
1942	375,655	288,999	86,656	9,923	76,733	51,670	25,063	31,729	.909	2,708	1.784	.721
1943	440,616	324,476	116,140	28,311	87,829	52,190	35,639	36,327	.894	3,619	1.848	.734
1944	441,147	362,547	78,600	5,099	73,501	50,474	23,027	36,016	.893	3,697	1.888	.846
1945	433,773	355,294	78,479	4,713	73,766	49,010	24,756	34,600	.915	3,338	1.953	.831
1946	400,586	357,237	43,349	5,626	37,723	46,685	8,962	30,812	.975	2,289	2.190	.877
1947	438,198	397,123	41,075	11,034	30,041	45,926	15,885	32,945	1.040	1,845	2.332	.905
1948	491,270	464,740	26,530	13,721	12,809	46,342	33,533	32,943	1.195	1,755	2.368	1.085
1949	500,723	478,501	22,222	15,633	6,589	48,632	42,043	30,922	1.276	1,621	2.671	1.119
1950	553,831	493,997	59,834	15,673	44,161	47,422	3,261	31,988	1.394	1,408	2.834	1.135
1951	624,834	580,150	44,684	11,539	33,145	48,177	15,032	36,435	1.369	1,611	2.947	1.320
1952	675,219	634,853	40,366	14,809	25,557	25,415	142	38,430	1.397	1,635	2.964	1.453
1953	696,622	659,049	37,573	7,953	29,620	29,376	244	36,678	1.509	1,539	2.984	1.568
1954	640,637	626,465	14,172	10,403	3,769	32,527	28,768	32,882	1.529	1,472	2.973	1.588
1955	683,089	629,013	54,076	10,354	43,722	33,004	10,718	35,677	1.511	1,464	3.001	1.605

(*) Lignes canadiennes seulement à l'exclusion des employés d'hôtels et des compagnies filiales.

PRINCIPAUX REPRÉSENTANTS AUX ÉTATS-UNIS ET OUTRE-MER

En plus de ses 2,200 agences au Canada, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont des représentants aux États-Unis, en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande qui sont à la disposition des expéditeurs et des voyageurs. Suit la liste des principales agences:

ÉTATS-UNIS

BATTLE CREEK, MICH. D. KANTOR Agent général, marchandises G.T.W. Station	CINCINNATI 2, OHIO H. J. SCHNEIDER Agent général, voyageurs G. R. NOLAN Agent général, marchandises 206 Dixie Terminal Bldg.	LOS ANGELES 14, CAL. R. J. EBERHARDT Agent général, voyageurs G. O. RUNDQUIST Agent général, marchandises 510 W. Sixth Street	NEW HAVEN 10, CONN. W. A. KENNEDY Agent général, marchandises 39 Church Street
BIRMINGHAM 3, ALA. D. L. BORST Agent général, marchandises 924-6 Brown-Marx Bldg.	CLEVELAND 13, OHIO H. W. SEALE Agent général, marchandises 1310 Terminal Tower Bldg.	MASON CITY, IA. L. M. TAYLOR Agent, marchandises, produits laitiers First National Bank Bldg.	NEW ORLEANS 12, LA. W. L. SCOTT Agent général, marchandises 210 Baronne Street
BOSTON 10, MASS. M. W. SIMPSON Agent général, marchandises 80 Federal Street	DETROIT 26, MICH. E. H. R. EASTWOOD Agent général, voyageurs A. G. LEES Agent général, marchandises 131 West Lafayette Blvd.	MEMPHIS 3, TENN. R. H. REILLY Agent général, marchandises 130 Madison Avenue	NEW YORK 7, N.Y. R. G. HOLDEN Agent général, marchandises 233 Broadway
BOSTON 16, MASS. C. H. LADUE Agent général, voyageurs 497 Boylston Street	DULUTH 2, MINN. A. F. JOHNSON Agent de division, marchandises 418 W. Superior Street	MILWAUKEE 2, WIS. D. A. TESKEY Agent général, marchandises A. T. STRAPP Agent commercial, marchandises, produits laitiers 741 N. Milwaukee Street	NEW YORK 20, N.Y. L. H. BROOKS Agent général, voyageurs 630 Fifth Avenue
BUFFALO 2, N.Y. Agent général, voyageurs 13 W. Genesee Street C. E. HEIDENBURG Agent général, marchandises 238 Main Street	FLINT 3, MICH. J. W. RILEY Agent, voyageurs 1639 Mott Foundation Bldg. E. D. ALLDREDGE Agent général, marchandises 108 E. Kearsley Street	MILWAUKEE 3, WIS. E. G. DISQUE Agent général, voyageurs 231 W. Wisconsin Avenue	NIAGARA FALLS, N.Y. MALONEY & O'CONNOR Agents, voyageurs 18 W. Falls Street
CEDAR RAPIDS, IA. E. J. LEE Agent commercial, marchandises, produits laitiers 103 Second Street South East	GRAND RAPIDS 2, MICH. T. P. MCCARTHY Agent général, marchandises 201 Munroe Avenue	MINNEAPOLIS 2, MINN. G. R. CONAWAY Agent général, voyageurs 1040 Rand Tower P. M. FYE Agent général, marchandises W. J. MURRAY Agent commercial, marchandises, produits laitiers 1500 Rand Tower	OMAHA 2, NEB. R. A. LARSEN Agent général, marchandises E. M. BERGERON Agent commercial, marchandises, produits laitiers 1319 Farnam Street
CHICAGO 3, ILL. A. M. NOLAN Agent général des voyageurs pour l'Ouest J. B. THORPE Agent général, voyageurs 103 W. Adams Street S. EMBERG Agent général, marchandises 105 W. Adams Street	KANSAS CITY 6, MO. C. F. HOLT Agent général, voyageurs J. C. P. GRANTZ Agent général, marchandises Agent, marchandises, produits laitiers 101 W. Eleventh Street		PHILADELPHIA 7, PA. F. S. BENOLIEL Agent général, voyageurs F. G. FOLEY Agent général, marchandises J. A. DOUGHERTY Agent commercial, marchandises, produits laitiers Philadelphia National Bank Bldg., Broad and Chesnut Streets

PITTSBURGH 22, PA.

A. F. KNAUER
Agent général, voyageurs
R. J. MACDONALD
Agent général, marchandises
355 Fifth Avenue

PORTLAND 3, ME.

H. R. PERRY
Agent ambulant, voyageurs
J. C. BURNS
Agent de division, marchandises
G. T. R. Station
15 India Street

PORTLAND 5, ORE.

H. T. DOHERTY
Agent général, marchandises
905 Terminal Sales Bldg.

EUROPE**ANVERS, BELGIQUE**

W. M. J. L. RADEMAKERS
Agent général
9 Koolkaai (Quai aux Charbons)

COPENHAGUE, DANEMARK

L. H. DE LA COUR
Représentant scandinave
Bredgade 4

AUSTRALIE ET NOUVELLE-ZÉLANDE**MELBOURNE, AUSTRALIE**

W. EDNEY
Agent général
360 Collins Street

SYDNEY, AUSTRALIE

D. R. CRAWFORD
Gérant, trafic australien
19 Bridge Street

WELLINGTON, NOUVELLE-ZÉLANDE

C. R. H. BOGGS
Gérant, trafic néozélandais
Featherston and Brandon Streets

ST. ALBANS, VT.

W. J. REGAN
Agent général, voyageurs
J. W. EDWARDS
Agent général adjoint,
marchandises
C. V. Railway Station

ST. LOUIS 2, MO.

W. E. RUDOLPH
Agent général, voyageurs
W. E. FIELDING
Agent général, marchandises

ST. PAUL 1, MINN.

G. E. DAGGETT
Représentant, marchandises
W-2672 First National Bank Bldg.

SAGINAW 2, MICH.

P. B. CLARK
Agent général, marchandises
203 Eddy Bldg.

SAN FRANCISCO 4, CAL.

C. W. NELSON
Agent général, marchandises
681 Market Street

SAN FRANCISCO 8, CAL.

W. H. HAPP
Agent général, voyageurs
210 Post Street

SEATTLE 1, WASH.

J. H. BELL
Agent général, voyageurs
A. R. MENNING
Agent général, marchandises
214 Vance Bldg.
Third Avenue and Union Street

SOUTH BEND 21, IND.

J. M. VEEVAETE
Agent général, marchandises
326 West South St.

TOLEDO 4, OHIO

E. A. RUSSELL
Agent général, marchandises
245 Summit Street

TULSA 3, OKLA

P. F. JETT
Agent marchandises
321 S. Boston Avenue

VIRGINIA MINN.

W. F. W. GLATZ
Agent voyageurs
D.W. & P. Station

WASHINGTON 5, D.C.

C. D. WELDON
Agent général, voyageurs
H. A. HART
Représentant spécial,
marchandises
922 Fifteenth Street N.W.

GLASGOW C2, ÉCOSSE

J. R. BENNETT
Agent de district, trafic
9 Bothwell Street

LIVERPOOL, ANGLETERRE

H. V. O. HUGHES
Agent de district, voyageurs
J. MATTHEWS
Agent de district, marchandises
Cunard Bldg., Water Street

LONDRES, S.W.1., ANGLETERRE

C. G. THEARLE
Agent de district, voyageurs
J. K. BUCHAN
Agent général, messageries
A. R. MILNE
Commissaire européen de la
colonisation
T. A. HOOKER
Agent industriel
17-19 Cockspur Street

LONDRES, E.C.2, ANGLETERRE

S. C. SHIPMAN
Agent de district, marchandises,
et agent, voyageurs
Orient House
42-45 New Broad Street

PARIS, FRANCE

A. THUBET
Agent général
1, rue Scribe

M. GORDON: À présent, monsieur le président, j'aimerais formuler quelques observations au sujet des tableaux statistiques. Un certain nombre de changements y ont été apportés pour l'année terminée le 31 décembre 1955, afin de rendre ces tableaux plus intelligibles. Voici ces changements: le bilan qui figure aux pages 2 et 3 de la section verte est présenté sous une forme qui se rapproche beaucoup de celle qu'emploient la plupart des grandes organisations industrielles, c'est-à-dire que en général, l'actif est présenté par ordre de liquidité. L'actif disponible figure en tête de la liste et les immobilisations occupent l'avant-dernière place, tandis que le passif est disposé progressivement depuis les exigibilités les plus immédiates jusqu'à la dette à long terme. Les postes de même nature ont été fusionnés et un certain nombre de titres ont été considérablement réduits afin d'obtenir un bilan beaucoup plus simplifié.

Je passe ensuite à la page 5 où apparaît l'état des revenus. Nous avons adopté la disposition que voici: les dépenses assimilables aux frais fixes ont été rassemblées sous la rubrique "Charges fixes", tandis que dans le passé la rubrique s'intitulait "Frais fixes". Je répète que nous avons cherché à grouper ensemble les postes de même nature afin de vous permettre d'y voir clair.

Il y a un nouveau tableau à la page 11. Toutes les autres statistiques sont très intéressantes et donnent une idée des activités du chemin de fer que j'ai toujours considéré comme unique.

Donc, il y a à la page 11 un nouveau tableau qui retiendra l'attention de ceux qui sont intéressés à l'aspect financier de nos opérations. Ce tableau a été inséré afin d'identifier la source et l'emploi des fonds en 1955; ces fonds sont classés d'après la façon dont ils ont été affectés.

Vous trouverez aux pages 30 et 31 du rapport proprement dit un nouveau tableau représentant la structure administrative du réseau. Je signale, au haut dudit tableau, que son but est de montrer la structure générale seulement, et qu'il ne comprend pas tous les postes importants — par exemple ceux des surintendants de division du service de l'exploitation — sur lequel s'appuie nécessairement le conseil d'administration. J'ai cherché à y indiquer de façon facile à comprendre le type d'organisation nécessaire pour diriger les chemins de fer Nationaux du Canada.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions, monsieur Gordon, du rapport détaillé et complet qui vient de nous être lu.

Je crois que je vais maintenant commencer à nommer les différentes rubriques. Si vous avez des questions à poser, nous serons heureux de vous écouter et je suis sûr que M. Gordon se fera un devoir d'y répondre.

La première rubrique, à la page 5, s'intitule "Revue de l'exploitation".

M. CHURCHILL: Monsieur le président, avant de commencer à étudier le rapport en détail, je constate que l'année dernière, à ce stade du travail du Comité, M. Gordon a fait une comparaison avec les chemins de fer de première classe des États-Unis et le Pacifique-Canadien au Canada, afin de nous permettre de nous faire une opinion motivée au sujet de l'exploitation du National-Canadien. Monsieur Gordon, auriez-vous l'obligeance de faire la même chose cette année?

M. GORDON: Naturellement, il est difficile de savoir exactement quelles rubriques vous intéresseraient particulièrement.

M. CHURCHILL: L'an dernier, vous avez traité de la question des revenus et avez comparé la situation de votre chemin de fer et des autres chemins de fer en question.

M. GORDON: Comme je le dis dans mon rapport, le National-Canadien a enregistré une augmentation de revenu, c'est-à-dire du revenu total d'exploitation, de 6.6 p. 100 par comparaison à l'année précédente. Le Pacifique-Canadien a enregistré une augmentation de 6.1 p. 100, et tous les chemins de fer de la classe 1 aux États-Unis ont enregistré une augmentation de 7.8 p. 100. Je dois formuler une observation afin de clarifier la situation, à savoir que les

chemins de fer américains de première classe ont accusé une baisse très importante entre l'année 1953 et l'année 1954, et par conséquent, l'amélioration aux États-Unis indiquant une augmentation plus élevée est partie d'un niveau plus bas que dans le cas des chemins de fer canadiens.

M. HAHN: Le chiffre 6·6 p. 100 s'applique-t-il au National-Canadien ?

M. GORDON: Le Pacifique-Canadien a enregistré une augmentation de revenus de 6·1 p. 100 et le National-Canadien une augmentation de 6·6 p. 100. En ce qui concerne les dépenses, les chiffres indiquent un contraste beaucoup plus prononcé. Au chapitre des dépenses, les chemins de fer américains de la classe 1 ont accusé une augmentation de dépenses de 3·5 p. 100. Le Pacifique-Canadien a enregistré une augmentation de dépenses de 2 p. 100 et le National-Canadien une augmentation de seulement ·4 p. 100. Il ne faut pas oublier que ces chemins de fer ont accusé une plus grande perte pour l'année précédente qui sert de point de comparaison, et cependant, les résultats pour l'année indiquent qu'il y a eu une bien plus forte augmentation de dépenses pour les chemins de fer américains de la classe 1 et le Pacifique-Canadien que pour le National-Canadien.

M. CHURCHILL: Comment expliqueriez-vous la chose ? Dans les magazines et journaux américains on parle d'un vaste programme d'améliorations des chemins de fer américains.

M. GORDON: Voici comment j'explique la chose. En 1953, l'année où les revenus des chemins de fer ont décliné de façon catastrophique, le Pacifique-Canadien et les chemins de fer américains de la classe 1 ont commencé à réduire considérablement leurs frais d'entretien pendant la période de contraction du trafic, tandis que le National-Canadien décidait de n'apporter aucune réduction au programme élaboré à ce moment-là. Nous estimions que les programmes que nous avons mis sur pied étaient essentiels et que, si nous les réduisions à un moment où le trafic déclinait, nous nous trouverions dans une situation difficile au point de vue économique. Le résultat d'une telle décision à un moment où les revenus baissaient considérablement a été le déficit de 28 millions dont il est question dans le rapport pour le service de l'exploitation en 1954. Mais, lorsqu'arriva l'année 1955, le National-Canadien a pu tirer parti de cette situation parce qu'il n'a pas été obligé de reprendre le temps perdu en ce qui concerne les travaux d'entretien comme ce fut le cas pour les autres chemins de fer dont il est question. Notre décision de 1954, qui s'était traduite par un déficit, a été pour ainsi dire la cause de notre succès de 1955. C'est cela que j'entends lorsque je dis dans l'avant-dernier paragraphe de mon rapport que nous ne pouvons considérer telle ou telle année à part et l'isoler des autres pour déterminer les résultats d'un service aussi vaste que le réseau du National-Canadien.

M. FULTON: Ce chapitre est exclusivement consacré aux frais et recettes d'exploitation et non pas aux recettes et dépenses générales ?

M. GORDON: Exactement. Naturellement, cela nous donne en définitive les recettes nettes d'exploitation, et c'est de ces recettes que je parle. Les autres rubriques sont la somme des frais fixes qui produisent un surplus ou un déficit général, selon le cas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Les postes spéciaux, comme le remplacement des voies, sont-ils des postes de dépenses ou d'immobilisations ?

M. GORDON: Tous les postes des dépenses sont des postes d'entretien imputés sur les dépenses d'exploitation et non pas sur les frais d'immobilisations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Supposons que vous ayez à exécuter un programme de remplacement de voies; traitez-vous cet article comme une dépense d'exploitation ?

M. GORDON: Dans le budget de 1955, ce que l'on pourrait appeler le programme régulier de remplacement est imputé sur les frais d'exploitation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Par conséquent, l'ampleur d'un tel programme de remplacement pour les autres compagnies de chemin de fer influencerait naturellement sur le pourcentage d'améliorations de leur situation ?

M. GORDON: Exactement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous une idée de l'ampleur des programmes de ces compagnies par comparaison au vôtre ?

M. GORDON: Je ne pourrais pas vous donner de détails là-dessus. Ni le Pacifique-Canadien ni les chemins de fer américains ne publient de chiffres à ce sujet. Il est encore trop tôt pour que je puisse vous donner des chiffres moi-même, mais il est certain que n'importe quelle administration de chemin de fer peut en très peu de temps améliorer sa situation en décidant du genre de programme d'entretien qu'elle entend mettre à exécution. Voilà pourquoi vous constaterez que des résultats spectaculaires sont très souvent trompeurs. Vous pouvez doter un chemin de fer d'une nouvelle direction qui va donner immédiatement des résultats qui semblent extraordinaires, ainsi que vous avez pu le constater, mais ces améliorations ne peuvent durer bien longtemps parce que le programme d'entretien doit être exécuté, sans quoi la compagnie s'expose à des difficultés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Votre programme de remplacement des voies ferrées a-t-il été réduit ?

M. GORDON: Je dois dire qu'il a été grandement réduit en 1955, mais ce n'est pas seulement par suite d'une décision de l'administration; c'est aussi à cause de la pénurie des matériaux. Mais nous avons bénéficié du fait que nous avons dépensé beaucoup plus en 1954 que d'autres compagnies, et cela signifiait que nous étions moins en retard dans nos travaux. M. Armstrong me rappelle qu'en 1954 notre objectif de pose de rails représentait la plus longue distance de l'histoire de notre chemin de fer. Apparemment, ce programme a été exécuté en dépit d'une forte diminution de trafic; mais, pendant une période assez prolongée, il y avait eu pénurie d'acier. En 1954 et à la fin de 1953, c'était la première fois depuis des années que nous pouvions obtenir suffisamment de rails pour nous satisfaire. Ce sont des circonstances comme celles-là qui nous ont permis d'aller de l'avant avec notre programme.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ces rails sont-ils achetés au Canada ?

M. GORDON: Oui, nous les achetons au Canada, sauf pour les lignes que nous exploitons aux États-Unis.

M. BELL: Pourquoi avons-nous été capables de tirer parti de l'amélioration de la situation financière plus tôt que les autres chemins de fer ? Vous avez mentionné qu'il y avait plusieurs avantages qui découlaient du fait que nous avons commencé à exécuter notre programme d'améliorations un an ou deux plus tôt que les autres chemins de fer.

M. GORDON: Je ne puis vous dire que j'ai raison en ce qui concerne les motifs qui ont inspiré les autres chemins de fer; mais, en examinant les faits, il semble évident que ces chemins de fer ont décidé dans l'ensemble de commencer à réduire leurs dépenses d'entretien et probablement étaient-ils en meilleure position de le faire que nous ne l'étions nous-mêmes. Nous avons élaboré notre programme et nous aurions pu le réduire, mais nous avons cru plus prudent de l'exécuter tel quel et nous y avons obtenu des avantages dans les années subséquentes. La main-d'œuvre est un élément très important du coût dans la pose des rails.

M. FULTON: L'année dernière, vous nous avez dit que vous estimiez en 1954 que vous étiez peut-être un peu en retard dans votre programme d'entretien par comparaison à certains autres chemins de fer et que vous en étiez arrivés à un point où vous estimiez qu'il ne fallait pas retarder davantage et que, en quelque sorte, vous étiez forcés d'aller de l'avant.

M. GORDON: Je crois que je me souviens, d'avoir dit l'année dernière, entre autres choses, que, pendant les années de guerre, les chemins de fer Nationaux du Canada avaient très étroitement collaboré à l'égard de la pénurie d'acier, au point qu'une grande partie des voies a dû être construite avec des rails légers. Afin d'économiser l'acier, nous avons employé des rails légers à des endroits où le trafic était très dense en temps de guerre. Par conséquent, nos travaux d'entretien ont été plus considérables que ceux de nos amis du Pacifique-Canadien, je crois, et de la plupart des chemins de fer américains. En général, est-ce là ce que j'ai dit l'année dernière ?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. GORDON: Bien.

M. HAHN: Puisque M. Gordon dit que les rails sont considérés comme une dépense d'exploitation, alors il n'y a aucune espèce de dépréciation là-dessus ?

M. GORDON: Il en a été ainsi jusqu'à la fin de 1955. M. Armstrong m'informe — mais j'agirai selon le bon plaisir du Comité — qu'il vaudrait mieux attendre que nous commençons l'étude du budget pour donner des détails précis, et qu'alors nous pourrions aborder l'étude des autres postes en même temps.

M. HAHN: Cela me satisfait.

M. CARRICK: Pourrais-je poser une question semblable à celles auxquelles M. Gordon est en train de répondre ? Il a répondu à des questions portant sur les chiffres comparatifs du Pacifique-Canadien et des chemins de fer américains de première classe; mais, puisque nous sommes ici pour examiner le budget des dépenses et les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada, je me demande si les comparaisons que M. Gordon établit signifient quelque chose. Si vous voulez vous faire une juste idée de la situation en comparant les revenus et les dépenses du National-Canadien et du Pacifique-Canadien avec les chemins de fer américains de première classe, ne serait-il pas nécessaire d'examiner les comptes du Pacifique-Canadien et des chemins de fer américains de façon aussi détaillée que nous sommes obligés d'examiner vos propres comptes ?

M. GORDON: Oui. Il est cependant certaines comparaisons que je peux vous faire; mais, en présence de ces chiffres, je ne puis vous donner les raisons qui ont motivé les décisions du Pacifique-Canadien. Cette compagnie fait certaines choses de façon différente et la comptabilité uniforme ne signifie pas nécessairement que les chiffres sont strictement comparables. Il est certain que, si vous cherchiez à établir une comparaison précise entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, vous vous attaqueriez à un problème très difficile; je puis vous en assurer.

M. BELL: Je crois que M. Carrick a complètement changé d'avis depuis hier. Hier, il ne voulait pas établir de comparaison entre les sociétés concurrentes et Air-Canada, et voilà que maintenant la chose l'intéresse.

M. CARRICK: Je n'ai aucunement changé d'avis. C'est la logique même. J'essaie simplement de m'assurer auprès d'un témoin expert, si ces chiffres qu'il nous a donnés signifient quelque chose. Je crois que je suis parfaitement conséquent, parce que sa réponse indiquait que, s'il fallait analyser les comptes du Pacifique-Canadien et des autres chemins de fer américains, cela entraînerait le présent comité dans un domaine qui échappe à sa compétence.

M. GORDON: À mon avis, vous pouvez facilement établir une comparaison au moyen des résultats des opérations. En d'autres termes, vous pouvez constater, à la lumière des opérations du Pacifique-Canadien, que celui-ci a enregistré tel revenu et versé tel montant de dividendes. Il y a beaucoup de différences dans les méthodes et pratiques suivies, de sorte que les comparaisons ne sont pas nécessairement valides; mais, si vous étiez actionnaire des deux compagnies, vous examinerez les résultats définitifs. Ainsi notre exploitation d'un chemin de fer diffère de celle en usage au Pacifique-Canadien dans le mode d'application du programme de diésélisation, par exemple; c'est-à-dire que notre programme de

dieselisation peut être plus ou moins intensifié que celui du Pacifique-Canadien. Il existe toutes sortes d'autres différences. Il y a aussi le degré d'entretien qui a été maintenu. Certains chemins de fer américains ont un programme d'entretien qui peut être beaucoup plus rigoureux ou moins rigoureux que le nôtre. Il y aura changement selon les différences d'opinion quant au mode de gestion. Il y aura des changements en raison des luttes entre détenteurs de procurations des actionnaires ou à cause d'autres personnes désireuses de mettre la main sur les chemins de fer. Il faut tenir compte d'éléments comme l'âge relatif et l'état du matériel roulant. Si vous décidez d'étudier cette question, vous entreprenez une tâche formidable qui, à mon avis, ne peut être exécutée par le présent Comité.

M. FULTON: Nous avons commencé d'établir une comparaison entre les résultats de l'exploitation et cette comparaison pas été trop désavantageuse pour le National-Canadien. Je ne vois donc pas ce que M. Carrick redoute.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, il faut dire de plus que, contrairement à ce qui s'est passé hier soir, M. Gordon s'est apparemment bien documenté afin de nous fournir des renseignements sur une base comparative. C'est du moins ce qu'il a fait aujourd'hui et je crois que nous aurions tort de ne pas profiter de ces renseignements au cours de notre travail.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Revue de l'exploitation" est-elle adoptée?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, avant d'adopter cette rubrique, j'ai deux questions à poser. La première est celle-ci. Vous êtes-vous demandé, monsieur Gordon, quel aurait pu être le résultat sous l'ancienne structure financière du chemin de fer? En d'autres termes, en 1952, vous avez effectué un changement très important, et je me demande quel serait le résultat cette année si nous nous en étions tenus à l'ancienne ligne de conduite?

M. GORDON: À votre question, monsieur Hamilton, je réponds simplement que, sans entrer dans une foule de détails, la National-Canadien a profité de cette décision au point que nous avons économisé un montant d'intérêt sur la dette qui a été converti en actions ordinaires. En nombre rond, c'est un montant de 25 millions en intérêts qui a été économisé en ce qui concerne le National-Canadien; ce montant peut varier de $\frac{1}{2}$ million en plus ou en moins.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai une autre question à poser. Il est évident que toute différence révélée par une comparaison entre 1954 et 1955 est attribuable à une modification dans le mode de gestion que vous avez suivi en 1954. Cette année-là, vous avez fait bonne figure tandis que certains autres chemins de fer n'ont pas aussi bien réussi. N'aurions-nous pas une comparaison plus intéressante si on comparait 1953 et 1955? Cela nous fournirait une base de comparaison assez constante, je crois.

M. GORDON: Je ne crois pas que vous puissiez appeler cela une base constante, étant donné que l'année 1953 a été loin d'être normale. J'ignore ce qu'on peut appeler une année normale en ce qui concerne les chemins de fer, mais il est certain que je n'ai pas eu d'année normale depuis que j'occupe mon poste actuel. Il faut tout simplement analyser toutes les raisons invoquées par l'administration pour prendre les différentes décisions relativement au degré d'entretien. C'est là un facteur qui doit être étudié en fonction de la question que nous discutons.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je dois avouer que je ne m'intéresse pas à la question d'entretien proprement dit. Tout ce qui m'intéresse dans cette question, c'est qu'en 1955 vous accusez une augmentation des frais d'exploitation de 1 p. 100 par comparaison à 3.3 p. 100 pour les chemins de fer américains de la première classe.

M. GORDON: Vous comparez en ce moment l'année 1953 et l'année 1952?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je compare les années 1953 et 1955 en ce qui concerne les chemins de fer américains de première classe et le Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Nous ne pouvons vous donner ce renseignement pour le dernier mois de 1955. La seule comparaison que j'aie faite sur 11 mois. J'ai ici un tableau qui indique que, pour les 11 premiers mois de 1955 par comparaison à 1953, les frais totaux d'entretien du Pacifique-Canadien ont diminué de 15.1 p. 100 et que, pour les chemins de fer américains de la première classe dont il est question présentement, les frais totaux d'entretien pour 1955 par comparaison à 1953 ont diminué de 11.1 p. 100; pour la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, la diminution a été de 9.8 p. 100.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre "Revue de l'exploitation" est-il adopté?

Adopté.

"Recettes d'exploitation". Premier sous-titre: "Marchandises".

M. HAHN: Quel moyen de transport de longue distance a provoqué ce changement qui s'est produit dans le transport sur longue distance?

M. GORDON: Vous voulez parler de la baisse dans le revenu moyen?

M. HAHN: Oui.

M. GORDON: Cela est attribuable au mélange du trafic. Nous avons transporté plus de marchandises à faible taux de transport comme les grains, les produits miniers et autres marchandises semblables ainsi qu'un fort volume d'autres produits auxquels s'applique un faible taux par tonne-mille, et le mélange de trafic a été tel qu'en transportant une plus grande quantité de ce genre de marchandises, nos revenus moyens par tonne-mille ont décliné. C'est ce qui explique que le chiffre a baissé. Nous avons reçu 1.511c. en 1955 pour transporter une tonne-mille de marchandises par comparaison à 1.529c. en 1954.

M. HAHN: Il en est résulté que le volume de trafic transporté en termes de tonnes-milles a augmenté de 9 p. 100 par comparaison à une augmentation de 10 p. 100 dans le tonnage.

M. GORDON: Oui. Cela signifie que nous avons un plus fort tonnage, un volume plus considérable de trafic, mais que ce tonnage n'est pas aussi payant que l'année précédente.

M. HAHN: Cela est-il attribuable en partie au service de remorque sur plateforme?

M. GORDON: Non. Dans l'ensemble la longueur moyenne d'un trajet par tonne a baissé de 414 milles en 1954 à 407 milles en 1955.

M. HAHN: Plus bas, dans le paragraphe 7, vous dites que la recette des marchandises, qui a représenté environ les quatre cinquièmes des recettes totales d'exploitation en 1955, s'est élevée à 539 millions, soit 36.2 millions de plus qu'en 1954.

M. GORDON: Oui.

M. HAHN: Comment ces chiffres se comparent-ils avec le tonnage des dix dernières années? Y a-t-il eu diminution ou augmentation?

M. GORDON: Il n'y aurait à peu près pas de changement. Environ les quatre cinquièmes de notre trafic sont assez constants. Je veux parler des marchandises que nous transportons le plus. Le reste du trafic représente le service-voyageurs, les services de messagerie, de télégraphe et autres services semblables, mais le gros de notre revenu provient du transport des marchandises.

M. HAHN: Vos revenus provenant du transport des voyageurs ne sont pas demeurés constants.

M. GORDON: Non.

M. HAHN: Cela n'ajoute-t-il pas à votre revenu?

M. GORDON: Le chiffre est si petit par rapport au total qu'il n'y a que peu de différence dans le pourcentage. Toutes nos autres activités sont groupées ensemble; mais, comme je l'ai déjà dit, le gros de notre trafic se compose de marchandises.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Marchandises" est-elle adoptée?

M. FULTON: Au paragraphe 8 je constate que M. Gordon enregistre une augmentation de trafic-marchandises dans le secteur des automobiles et de leurs accessoires. Si je me souviens bien, dans le passé, vous accusiez une diminution dans ce secteur et vous disiez que vous prendriez des mesures pour y remédier. A quoi attribuez-vous ce résultat?

M. GORDON: Je crois que la cause principale des améliorations serait les taux convenus, c'est-à-dire des ententes que nous faisons pour transporter des automobiles dans l'Ouest du Canada en particulier.

M. FULTON: Est-ce sur les longs trajets des automobiles tout particulièrement que cette amélioration se fait sentir?

M. GORDON: Oui. Il y a eu amélioration générale dans les affaires avec les compagnies d'automobiles; mais, en ce qui concerne le chemin de fer, ce sont les taux convenus, qui s'appliquent sur de longs trajets de l'Est à l'Ouest du Canada, qui ont rapporté le plus d'avantages du point de vue des revenus.

M. FULTON: Vous accusez une diminution en ce qui concerne le transport du bois à pâte. Étant donné que l'industrie de la pâte et du papier est florissante, pourquoi accuseriez-vous une diminution? Ces compagnies-là empruntent-elles d'autres moyens de transport?

M. GORDON: Au tableau statistique figurant à la page 14 de la section verte, le bois à pâte accuse une diminution et vous verrez que cette diminution est plutôt légère; quant à la question d'expliquer cette diminution, je ne puis le faire autrement qu'en disant que c'est cette quantité qu'on nous a demandé de transporter. Parfois, un changement est provoqué par les circonstances du dégel au printemps, alors qu'un grand nombre de billes peuvent descendre les cours d'eau en une période donnée. Il en est ainsi pour toute l'accumulation de l'inventaire qui se ramène à une question d'appréciation du marché. C'est là, cependant, une faible diminution qui ne représente, à mon avis, aucun changement fondamental dans l'utilisation du chemin de fer.

M. FULTON: Cela me satisfait. Vous dites qu'il y a une diminution de 2.9 p. 100 et que c'est peu de chose.

M. GORDON: Oui.

M. FOLLWELL: Avez-vous constaté que les taux convenus sont payants, et, dans le cas de l'affirmative, cherchez-vous à en obtenir un plus grand nombre?

M. GORDON: Oui. Nous ne pouvons consentir de taux convenus sans avoir préalablement convaincu la Commission des transports que le taux est compensatoire; c'est-à-dire, ce taux doit être rentable, et nous devons convaincre la Commission qu'il en est ainsi avant qu'elle ne nous autorise à l'appliquer. Nous devons nous adresser à la Commission des transports afin de faire approuver chaque taux.

M. HAHN: Compensatoire pour cette division ou pour l'exploitation générale?

M. GORDON: Compensatoire pour le chemin de fer.

M. HAHN: Compensatoire pour le chemin de fer lui-même?

M. GORDON: Parfaitement. Il ne nous est pas permis de consentir un taux convenu pour abaisser un tarif à seule fin de ruiner un concurrent. Nous devons prouver que nous avons un taux rentable au cas où nous serions mis au défi. N'importe qui peut s'adresser à la Commission et nous forcer à prouver à la satisfaction de celle-ci que le taux en question est un taux compensatoire.

M. HAHN: Pour faire suite à la question posée par M. Fulton, pourriez-vous me dire quel effet l'industrie du transport transcontinental a sur cette industrie?

M. GORDON: Vous voulez dire sur l'industrie de l'automobile?

M. HAHN: Non, sur les compagnies de transport qui avaient l'habitude de transporter des automobiles à travers le pays?

M. GORDON: Nous avons augmenté notre chiffre d'affaires et je suppose que c'est aux dépens de nos concurrents. Il y a eu aussi une augmentation générale des affaires. On est même allé jusqu'à employer des étudiants pour conduire les autos de l'Est à l'Ouest du Canada, et ce genre de concurrence a nui au chemin de fer. Cependant, je crois que nos taux convenus ont à peu près mis fin à cette manœuvre, qui n'est plus payante.

M. HAHN: Vous ne voulez pas dire que votre décision a à peu près fait disparaître les autres formes de concurrence également ?

M. GORDON: Non, je ne dirais pas cela. Tout dépend des circonstances.

M. HAHN: Vous ne savez pas combien d'exploitants étaient engagés dans le seul transport des autos à travers le Canada et combien de ces exploitants ont cessé de faire des affaires ?

M. GORDON: Il n'y a pas, que je sache, de statistiques de ce genre; rien n'oblige des entrepreneurs de ce genre de soumettre des rapports comme dans votre cas. Les camionneurs ne soumettent pas de rapport.

M. HAHN: Je demeure sur la route transcanadienne sur le littoral du Pacifique. Ces entrepreneurs de transport avaient l'habitude de passer à ma porte et il en passait jusqu'à dix par jour, mais maintenant il s'écoule des semaines sans que j'en voie passer un seul.

M. GORDON: La température peut avoir eu quelque chose à faire là-dedans.

M. BELL: M. Gordon peut-il nous dire quels taux convenus ont été approuvés pour les Maritimes l'année dernière, à compter du mois de juillet, après qu'on eut donné suite aux recommandations de la Commission ?

M. GORDON: Autant que je sache, nous avons 105 taux convenus en vigueur au mois de mars 1956 et, d'après mon rapport, nous n'avons aucun taux convenu en vigueur entre certains points du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Prince-Édouard. Cependant, il y en a quelques-uns en vigueur entre certains endroits ces provinces et d'autres provinces du Canada, y compris Terre-Neuve. Il y a cinq taux convenus en vigueur entre les provinces Maritimes et des points situés dans d'autres provinces du Canada. La proportion n'est pas trop mauvaise. Nous n'en avons que 105 en vigueur à l'heure actuelle, mais il y en a d'autres à l'étude et nous espérons en augmenter le nombre.

M. BELL: Les taux convenus qui existent entre les Maritimes et d'autres parties du Canada visent-ils des ententes dans le domaine de l'automobile ?

M. GORDON: Je l'ignore. Malheureusement, je n'ai pas sous la main la liste des taux convenus. Cependant, il est possible d'obtenir ce renseignement, étant donné que la Commission des transports publie ces taux et je pourrais vous en fournir des exemples si vous le désirez.

M. BELL: Je vous remercie.

M. POWER (*Québec-Sud*): Ces taux convenus visent-ils aussi bien la concurrence du rail que celle du transport maritime ?

M. GORDON: Ils s'appliquent aux deux genres de transport. En vertu du système des taux convenus, n'importe qui peut conclure une entente semblable dans les mêmes conditions.

M. BYRNE: Y aurait-il moyen de montrer quelle proportion du trafic de l'Ouest représente le blé ? Le calcul a-t-il été fait ?

M. GORDON: Vous voulez dire du point de vue des revenus ?

M. BYRNE: Oui, ou en pourcentage de votre trafic. Aussi bien du point de vue des revenus que du pourcentage de trafic.

M. GORDON: Je ne crois pas que j'aie ce renseignement. Les détails fournis au tableau statistique de la page 14 indiquent une décomposition du tonnage, c'est-à-dire le tonnage payant par marchandises, mais je ne crois pas être en mesure de vous fournir les chiffres en dollars. Je regrette de ne pouvoir le faire en

ce moment, mais le chiffre qui représente le tonnage indique l'importance relative de ce secteur par rapport au tout; en d'autres termes il indique 13,784,601 tonnes de produits agricoles sur un total de 87,606,859 tonnes.

M. BYRNE: Ce qui m'intéresse, c'est de connaître le revenu réel provenant du transport des grains, comme pourcentage du trafic-marchandises.

M. GORDON: Eh bien, je ne puis vous fournir ce renseignement. Je vous demande un moment, s'il vous plaît, afin que je voie ce que j'ai en main. Je n'en suis pas sûr.

M. WEAVER: Si c'est moins de 6 p. 100 du tonnage total, alors il n'est pas probable que vous en trouviez suffisamment pour constituer un gros déficit.

M. GORDON: Je puis vous donner un chiffre approximatif. Voici un tableau que je vais vous lire et qui vous donnera peut-être la réponse. Nous ne l'avons pas décomposé en articles individuels. Le total des produits agricoles représente 15·7 p. 100 de notre tonnage et 14·1 p. 100 de notre revenu total; les produits animaux représentent 1·1 p. 100 de notre tonnage, c'est-à-dire 3·5 p. 100 de notre revenu. Les produits miniers représentent 38·0 p. 100 du tonnage et 13·4 p. 100 de notre revenu. Les produits forestiers représentent 12·3 p. 100 de notre tonnage et 13·8 p. 100 de notre revenu. Les produits manufacturés et divers représentent 31·4 p. 100 de notre tonnage et 48·5 de notre revenu. Et les expéditions de marchandises en wagon partiel représentent 1·5 p. 100 de notre tonnage et 6·7 p. 100 de notre revenu. Tous ces chiffres réunis devraient donner un grand total de 100 p. 100. Je n'en ai pas fait faire de décomposition par denrées.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Marchandises" est-elle adoptée?

M. CHURCHILL: Je me demande si M. Gordon pourrait nous faire connaître le tonnage du blé transporté pour les trois dernières années. Ce rapport indique simplement une augmentation ou une diminution sur une base de pourcentage.

M. GORDON: Les rapports précédents vous fournissent ce renseignement. Auriez-vous les rapports pour les deux dernières années? Celui de 1955 est en face de vous et en 1954 le chiffre était de 5,472,322 tonnes, tandis que le rapport de 1953 indique 8,994, 388 tonnes. Ce sont là les chiffres du tonnage. C'est bien ce que vous voulez?

M. CHURCHILL: Si le trafic de blé l'année dernière égale celui de 1953, alors votre revenu a dû augmenter.

M. GORDON: Le revenu en dollars a augmenté, mais non pas nécessairement le revenu net. Le revenu brut a augmenté.

M. HAHN: Quels ont été les frais d'exploitation du service de transport du blé et comment se comparent-ils au revenu que vous en obtenez? Quel est le pourcentage?

M. GORDON: Auriez-vous l'obligeance de répéter votre question?

M. HAHN: Quels ont été les frais d'exploitation par comparaison au revenu provenant du transport du blé? Je veux parler des frais d'exploitation des convois qui transportent le grain.

M. GORDON: Au sujet de cette question, je devrai fournir nombre d'explications parce que les déboursés à un point donné varient tellement qu'il m'est impossible de vous les indiquer. Pour s'en faire une idée, nous devons choisir un moment particulier au cours de la période et les étudier à ce moment-là.

Mais, cette réserve faite, je puis vous dire que la dernière étude que nous avons faite indique que le revenu par tonne-mille provenant du grain transporté au taux du Pas du Nid-de-Corbeau, qui, sauf erreur, est celui qui vous intéresse, était de ·526c. par tonne-mille, et que notre revenu de ce trafic était d'environ ·50c. Mais je vous demanderais de ne pas trop vous fier à ce chiffre, étant donné qu'il varie d'un moment à l'autre; il varie selon le degré de notre diésélisation à un moment donné; il influe sur le volume à un certain moment. De plus, il est basé sur la supposition, qui est d'ailleurs fautive dans le cas présent, que toute

étude du coût que nous sommes en mesure de faire doit nécessairement être basée sur la supposition que tous les embranchements qui existent à l'heure actuelle existeraient quand même, que le blé soit là ou non. Nous partons de ce point pour nos frais fixes.

Si nous ne transportons pas de blé, il est évident que nous n'aurions pas le réseau d'embranchements que nous avons à l'heure qu'il est; par conséquent, en partant de ce point, nous sommes bien au-dessus des déboursés réels faits par le chemin de fer. Me suivez-vous?

M. HAHN: Oui. Je me demande s'il serait possible d'obtenir des chemins de fer Nationaux du Canada des chiffres sur les récoltes au cours d'une certaine période, d'une année par exemple, indiquant le rapport du coût entre ce que nous avons et ce que nous aurions normalement en provenance de ces lignes qui dépendent entièrement de la vente du grain.

M. GORDON: On pourrait faire une étude du coût et un relevé des déboursés relatifs à tout le grain transporté aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Mais, si on faisait une telle étude, elle devrait être faite à l'égard d'un certain moment. Elle ne devrait pas être basée sur ce qui est arrivé il y a quatre ou cinq ans ou à un autre moment dans le passé; il faudrait commencer à un moment bien précis et établir le coût à ce moment-là. Les opinions seront fort partagées au sujet des méthodes suivies pour établir le coût, mais l'étude de ce coût devrait être entreprise.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En réponse à une question posée par M. Churchill, M. Gordon a déclaré, si je ne me trompe, que, même avec un changement dans les expéditions de blé de l'Ouest, le revenu en dollars n'influerait pas nécessairement sur le revenu net. Cela m'a inquiété un peu, parce qu'il semble y avoir là une contradiction avec certaines déclarations faites devant nous par M. Gordon l'année dernière. Je désire lui rappeler que l'année dernière, lorsque nous discutons la situation, M. Gordon a insisté fort à propos sur le fait que la baisse des expéditions de blé était la cause principale de la diminution des bénéfices nets de la compagnie.

Je crois qu'il a consacré à peu près une page de son témoignage à expliquer que, si ces expéditions augmentaient, les bénéfices nets de la compagnie augmenteraient aussi de façon marquée. Je ne lirai pas toute sa déposition, mais il a fait une comparaison, par exemple, entre une manufacture qui fonctionnerait à 15 p. 100 de sa capacité et qui accuserait une perte considérable, mais qui, si elle fonctionnait à 90 p. 100 de sa capacité de rendement, enregistrerait un bénéfice très substantiel. Il a longuement parlé dans ce sens. Cela me porte à croire que toute amélioration dans la situation du producteur de blé de l'Ouest se traduirait par une amélioration très substantielle des revenus du chemin de fer. Et j'aimerais à rappeler à M. Gordon qu'il a parlé de la répercussion bienfaisante de la situation sur le producteur de blé.

M. GORDON: En effet.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et que, non seulement le blé, mais d'autres marchandises étaient transportées.

M. GORDON: Je crois que nous parlons de deux choses différentes. D'une part, nous parlons du transport d'un boisseau de blé et de ce que ce transport nous coûte; et, si nous réduisons le problème à sa plus simple expression et examinons le coût de transport réel d'un boisseau de blé par comparaison au taux que nous recevons pour le transporter, nous obtiendrions un chiffre qui n'indiquerait pas nécessairement que nous faisons de l'argent en transportant du blé. Mais je dois faire remarquer que nous sommes organisés pour ce travail. Nous avons nos voies ainsi que notre matériel d'exploitation et plus ces commodités sont employées plus nous aurons de revenus pour faire face aux frais fixes.

Il est une autre chose importante que j'ai essayé de dire. Je n'ai pas relu le discours que j'ai fait l'an dernier, mais mon intention était d'insister sur le

fait que, en présence d'une grosse récolte de blé, les chemins de fer devraient faire de bonnes affaires, parce qu'une grosse récolte de blé est une source de revenu pour toute la collectivité et un stimulant pour tout le système de transport du Canada, tout particulièrement en direction de l'Ouest; car, lorsque les ventes au comptant de blé déclinent, non seulement les chemins de fer, mais tous les produits que nous transportons de l'est à l'ouest deviennent léthargiques et le trafic diminue considérablement. Il en résulte un trafic qui s'effectue à perte, étant donné que nous devons tirer des wagons vides de l'Est en direction de l'Ouest pour rapporter du grain ou d'autres marchandises; et, si nos wagons font un trajet complètement à vide, il est sûr que nous travaillons à perte. Mais, si nous pouvons employer ces wagons et faire mieux qu'un seul trajet payant, alors le chemin de fer obtient des résultats plus intéressants.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est exactement ce que je pense. Il y a eu une diminution de 39.2 p. 100 dans le volume de blé transporté en 1954 et une autre diminution de 7.14 p. 100 en 1955, et, si la diminution totale s'élève à environ 43 p. 100, cela signifie que, en renversant la situation, on enregistrerait une amélioration très marquée dans les revenus de votre compagnie.

M. GORDON: Je suis un mathématicien amateur, mais je ne puis vous laisser additionner deux pourcentages et arriver au résultat que vous dites.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais je n'ai pas ajouté 39 p. 100 et 7 p. 100. Je sais que le produit serait 46 p. 100. J'ai appliqué le 7 p. 100 au 39 p. 100, et c'est pourquoi j'ai obtenu 43 p. 100, qui est la bonne réponse.

M. HANNA: L'an dernier j'ai posé une question au sujet de la règle de un-et-un-tiers appliquée à l'Ouest. J'aimerais poser la même question cette année à l'égard des taux de transport.

Le PRÉSIDENT: Sommes-nous déjà rendus à la rubrique "Taux de marchandises"? N'allons-nous pas adopter tout d'abord la rubrique "Marchandises"? Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de cette rubrique?

M. GILLIS: J'aimerais à poser une question qui a trait au transport de la marchandise. On a fait une déclaration hier après-midi à la Chambre. L'auteur disait que, malgré l'accélération des livraisons de charbon et d'acier à l'est de Sydney jusqu'à Truro, il semblait y avoir un embouteillage à ce dernier endroit, où la marchandise serait retenue pour distribution à travers le reste de la province et plus à l'ouest, et que les gares de triage de Truro seraient remplies de wagons d'acier et de charbon. Je me demande si M. Gordon pourrait nous dire si cette déclaration est exacte, s'il y a embouteillage à Truro comme l'indique le rapport en question, et si la marchandise provenant du Cap Breton y est retardée au lieu d'être dirigée immédiatement vers sa destination.

M. GORDON: Je vais tâcher de me souvenir. Tout d'abord, il y a deux sortes d'embouteillages, dont l'une peut résulter des tempêtes. Nous avons eu une très mauvaise année et notre service a souffert en conséquence. Nous avons probablement eu la pire année au point de vue exploitation dans les Maritimes d'après notre plus vieil employé. En second lieu, Truro est un endroit où l'étranglement se fait aisément. Cependant, nous tâchons d'y remédier. Nous avons élaboré des plans en vue de mettre fin à cette situation. Ce n'est pas la meilleure ligne de chemin de fer et il y a des années qu'il en est ainsi, comme vous le savez probablement. Mais nous sommes à étudier la situation et nous espérons l'améliorer.

M. GILLIS: Je vous remercie.

M. MURPHY (*Westmorland*): Pour revenir à la question que M. Gillis a soulevée, les difficultés qui règnent à Truro en ce qui concerne les fourgons de marchandises sont-elles attribuables au petit nombre de locomotives dans la division de l'Atlantique ou le résultat d'une diésélisation trop poussée et effectuée trop rapidement dans cette division?

M. GORDON: Le résultat d'une diésélisation trop poussée? Non!

M. MURPHY (*Westmorland*): Je crois comprendre, mais je peux me tromper, que les locomotives à vapeur donnent un meilleur rendement que les locomotives diesel par une température pareille.

M. GORDON: Je ne suis pas d'accord avec vous là-dessus non plus. Nous avons souffert de pénurie de traction cet hiver et pendant une partie de la saison les épaisses chutes de neige nous ont causé des difficultés. Nous avons dû affecter cette année des locomotives au service de déblaiement de la neige beaucoup plus que dans le passé, si j'ai bonne mémoire. Nous avons déblayé un nombre astronomique de milles de voies dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest, et tout notre réseau a souffert d'une pénurie de traction à cause de cela et aussi parce que nous n'avons pas reçu les locomotives diesel que nous attendions en novembre, en raison de la grève à la *General Motors*. Ces deux facteurs ont fort compliqué notre problème de traction et nous avons même dû louer des locomotives. Nous en avons obtenu un certain nombre des chemins de fer américains.

M. MURPHY (*Westmorland*): Quel genre de locomotives? ... à vapeur?

M. GORDON: Oui, à vapeur, les locomotives que nous louons sont du type à vapeur.

M. FOLLWELL: Puis-je demander de qui vous les avez louées?

M. GORDON: Sommes-nous tenus de fournir ce renseignement?

M. FOLLWELL: Ça n'a pas d'importance, ça m'est égal.

M. GORDON: Je ne sais si ceux qui nous ont loué des locomotives aimeraient que nous communiquions ce renseignement ou non. Il se peut qu'ils aient certaines raisons de s'y opposer, je ne sais.

M. BYRNE: Au paragraphe 8 vous dites ceci:

"Le total des produits miniers a augmenté de 5.3 millions de tonnes et figure pour plus de 63 p. 100 des gains en 1955."

Savez-vous quel pourcentage de ce chiffre le charbon représente?

M. GORDON: Vous trouverez ce renseignement également au tableau statistique de la page 14 auquel je vous renvoie. Ce tableau contient tous les détails concernant la décomposition de notre tonnage. Le charbon anthracite a baissé de 5.20 p. 100 et la houille grasse de 1.59 p. 100, tandis que le coke a augmenté. Vous pouvez comparer ces chiffres. Cela répond-il à votre question?

M. BYRNE: Oui.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Marchandises" est-elle adoptée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Nonsieur Gordon, la récente permission donnée par la Commission de transporter des automobiles par navire jusqu'à la tête des Lacs influera-t-elle sur votre situation générale, surtout maintenant que vous avez annoncé que vous alliez de l'avant dans cette entreprise de transport spécial d'automobiles?

M. GORDON: Vous voulez parler de l'affaire Wilcan.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Cette décision vient tout juste d'être rendue et j'ai ordonné qu'une étude spéciale en soit faite. Je ne suis pas en mesure de dire ce qui arrivera en définitive. Je le saurai l'année prochaine. J'ignore pour le moment jusqu'à quel point ce facteur sera un facteur de concurrence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et vous ignorez si l'on a l'intention de confier ces automobiles à des conducteurs à partir de la tête des Lacs?

M. GORDON: J'ignore ce qu'on entend faire. Cette tournure me paraît dangereuse pour les chemins de fer, je dois l'admettre. Elle m'inquiète, mais je ne ne puis prédire à ce moment-ci ce qui en résultera en définitive.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qu'entendez-vous par tournure dangereuse?

M. GORDON: Elle peut annuler les avantages que retire le chemin de fer de certains taux convenus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Prévoit-on d'autres demandes de ce genre ?

M. GORDON: Il n'y en a pas que je sache, mais c'est là une autre question au sujet de laquelle je ne suis pas rassuré, car la porte est maintenant ouverte et il pourrait y avoir d'autres tentatives de ce genre. À mon avis, c'est une tournure défavorable à notre trafic.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose qu'on s'attend encore que vous fassiez le travail en hiver ?

M. GORDON: Je le crois.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois que vous en parlez à la rubrique "Taux de marchandises", mais sa place est sous la rubrique "Marchandises". Avez-vous élaboré d'importants programmes au sujet du service porte-remorques ?

M. GORDON: Je crains qu'on ne comprenne pas bien le sens de cette expression "service porte-remorques". Ce genre de service n'a pas été introduit au Canada, c'est-à-dire que nous ne chargeons pas les camions des autres voituriers sur les wagons plate-forme comme on le fait aux États-Unis. Nous transportons nos propres remorques sur des wagons plate-forme et c'est le "service remorques sur wagons plate-forme" que nous avons au Canada et que nous nous proposons de développer au fur et à mesure des besoins. Notre budget des dépenses de cette année prévoit l'achat d'autres remorques et nous avons l'intention de développer ce service à mesure que le besoin s'en fera sentir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): D'après votre système, vous faites la cueillette et la livraison des marchandises; les tracteurs sont un élément de votre programme aussi essentiel que les remorques ?

M. GORDON: Oui. Nous envoyons notre tracteur en même temps que la remorque et le dirigeons vers la plate-forme de chargement; la remorque est mise à bord d'un wagon plate-forme et transportée à Toronto, où nous avons un autre tracteur qui s'attelle sur la remorque et la livre à l'adresse du consignataire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous songé à conclure des ententes avec les compagnies de camionnage pour transporter leurs camions de cette façon ?

M. GORDON: Nous avons étudié sérieusement cette possibilité, mais l'avons mise de côté.

Le PRÉSIDENT: Ces détails se trouvent sous la rubrique "Marchandises", n'est-ce pas ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, j'ai lu le paragraphe 12 et j'ai constaté qu'il traite des taux qui s'appliqueront, sauf erreur, à cette catégorie de services. Quoi qu'il en soit, ce paragraphe vise le transport de la marchandise.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il va falloir mettre un peu d'ordre dans notre discussion.

M. FOLLWELL: Monsieur le président, je propose que nous abordions l'étude des deux rubriques simultanément, après quoi nous pourrions passer à autre chose.

Le PRÉSIDENT: Nous allons tâcher de les étudier ensemble et de les adopter toutes les deux.

M. GORDON: Si vous voulez, je vais terminer l'exposé de mon point. Il est vrai que nous ne sommes pas en faveur de ce système, mais je veux bien que vous compreniez que ce n'est pas de l'entêtement de notre part. Nous avons de bonnes raisons pour agir ainsi. Il est absolument certain que les exploitants de services de camionnage ne recourraient à ce service offert par le chemin de fer que s'il contribuait à réduire leurs frais. En leur aidant à réduire leurs frais d'exploitation, nous leur permettons de livrer une concurrence plus intense au chemin de fer et, par conséquent, grâce à notre service "remorques sur wagons plate-forme", nous pouvons fournir un service concurrentiel qui va nous attirer de la clientèle. Cela ne veut pas dire que nous refuserons de transporter une remorque apparte-

nant à une compagnie de camionnage, mais nous le ferons au taux régulier. Lorsque nous transportons nos propres remorques, nous travaillons pour nous-mêmes et non pour les autres. Nous ne refusons pas de transporter quoi que ce soit sur le chemin de fer. Nous sommes des voituriers publics et n'importe qui peut obtenir un taux de transport de notre compagnie pour transporter n'importe quoi, subordonné toutefois à des conditions de sécurité.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être faudrait-il faire construire des wagons spéciaux pour ce service.

M. GORDON: Il serait inutile de conduire un gros camion au chemin de fer si nous ne sommes pas organisés pour le transporter. Mais, de façon générale, si un entrepreneur en camionnage désire que nous transportions ses marchandises, nous le ferons.

M. FOLLWELL: Il n'y a rien qui vous empêche de fixer un taux convenu avec un camionneur de ce genre si cette affaire est payante.

M. GORDON: Je ne vois aucune raison de ne pas le faire, mais il s'agit là d'une question de tarif assez technique. À première vue, je ne vois aucune raison qui nous empêcherait de fixer un taux convenu.

M. FOLLWELL: Les autorités américaines sont passablement engagées dans le service de camionnage fonctionnant d'après le système de porte-remorques.

M. GORDON: Il n'y a qu'un certain nombre de chemins de fer américains qui s'y intéressent. Les opinions sont fort partagées au sujet de la sagesse d'un tel service et tout dépend du territoire que dessert le chemin de fer en question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si vous pouviez obtenir un volume suffisant de trafic, vous pourriez fixer un taux convenu plus avantageux pour le client que dans le cours ordinaire des affaires.

M. GORDON: Pourvu que nous respectons les conditions du tarif convenu. Cependant les chemins de fer préfèrent exploiter leur propre service porte-remorques que de se charger de celui de leurs concurrents et, en réponse à votre question, je dirai que nous préférons exploiter notre propre service.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il y a une différence dans le genre de marchandises qu'un camion transporte sur de courtes distances dans le Sud de l'Ontario; mais vous faites face à un réseau compliqué de parcours lorsque vous entreprenez de transporter de grandes quantités de marchandises et que vous faites circuler des voitures très lourdement chargées sur les grandes routes. Par conséquent, ce serait peut-être une solution partielle, si nous pouvions transporter les camions chargés eux-mêmes, grâce au système "remorques sur wagons plate-forme".

M. GORDON: Oui. Je n'ai jamais douté que, pour le transport d'un volume considérable de trafic, le chemin de fer ne soit le meilleur moyen de transport que nous ayons. Nous avons dit et redit cette vérité. Cependant, notre difficulté avec les concurrents, c'est que le camionneur routier se charge lui-même de transporter la marchandise à haut tarif et nous confie le trafic à faible tarif. Voilà notre principale différence. Loin de nous la pensée de chercher à ruiner le voiturier routier. Nous ne voulons pas cela; mais nous voulons qu'il s'en tienne à son genre de transport volumineux sur de longues distances.

M. HAHN: Tout dépend du genre d'outillage qu'il possède.

M. GORDON: Non, on atteint un point de rendement décroissant dans n'importe quelle entreprise de transport des marchandises, et il y a certaines marchandises que les camions sont mieux que nous en mesure de transporter; mais, à la longue, en ce qui concerne les grosses charges lourdes expédiées sur de longues distances, les chemins de fer n'ont pas d'égaux.

M. HAHN: Je pense en ce moment aux fourgons remplis de pommes de terre qui passent chez nous et qui viennent de la Californie et de l'Oregon. Ce genre de voitures semble parfaitement approprié à ce transport et il en est de même pour les compagnies de fruits.

M. GORDON: Nous transportons quand même une grande quantité de pommes de terre.

M. HAHN: Je le sais.

M. GORDON: J'admets qu'il peut exister des circonstances spéciales où, étant donné les modalités particulières des livraisons, les camions peuvent s'en charger plus facilement, mais il n'en est pas ainsi lorsqu'il y a un fort volume de marchandises à transporter.

M. HAHN: Je n'en disconviens pas et je suis plutôt porté à tomber d'accord avec vous et à dire que, puisque nous avons un chemin de fer, il faut l'employer pour faire du transport. Mais je ne vois pas pourquoi le chemin de fer n'aurait pas le droit de transporter un camion appartenant à une autre personne après que celle-ci en a fait la demande.

M. GORDON: Nous allons transporter son camion, si cette personne nous le demande, et nous allons lui faire un taux, mais je puis vous dire que ce taux ne l'intéressera pas.

M. HAHN: Mais ce taux ne sera pas compensatoire comme celui que vous appliquez pour le même service.

M. GORDON: Il sera beaucoup plus avantageux pour le chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: Mais il ne le sera pas pour le camionneur.

M. HAHN: Savez-vous quel effet ce service a produit sur l'industrie du camionnage dans les régions où vous l'appliquez ?

M. GORDON: Oui. Particulièrement entre Montréal et Toronto, nos relevés indiquent que nous reprenons notre clientèle aux dépens des camionneurs; d'ailleurs, ceux-ci nous avaient volé cette clientèle dans le passé.

M. HAHN: Ce service porte-remorques ne serait pas le même que le service "remorques sur wagons plate-forme". C'est le service porte-remorques qui est apparemment en usage aux États-Unis ?

M. GORDON: Sur certains chemins de fer.

M. HAHN: Et ces chemins de fer permettent aux camionneurs de faire exactement ce que nous avons mentionné ?

M. GORDON: Il y a certains chemins de fer aux États-Unis qui consentent à transporter des camions sur les wagons plate-forme et c'est ce qui s'appelle le service porte-remorques.

M. HAHN: Et comment leurs taux se comparent-ils avec les vôtres ?

M. GORDON: Nous n'avons pas encore établi de taux; on ne nous a pas encore fait d'offres. Ces taux seraient établis d'après les tarifs classifiés et à première vue je dirais qu'aux États-Unis le taux du service porte-remorques serait bien inférieur à celui que nous serions en mesure de fixer, sinon les clients ne seraient pas intéressés.

M. HANNA: L'Office des prix de l'Alberta a recueilli certaines statistiques comparatives sur les taux de transport de marchandises du Centre du Canada à Edmonton et à Vancouver. Il y en a un certain nombre qui sont énumérés ici. Je vais vous donner un exemple. Les tiges d'acier expédiées de Hamilton à Vancouver le sont aux taux de \$1.30 le cent livres; les tiges d'acier de Hamilton à Edmonton, soit un trajet de 600 milles de moins, \$3.23 le cent livres. M. Gordon pourrait-il nous expliquer cette différence, car Edmonton considère de façon générale que c'est là la pire forme d'injustice. Je comprends qu'il doit y avoir un autre côté à cette médaille.

M. GORDON: Vous touchez là à une question fort compliquée, à savoir celle de la structure des tarifs ferroviaires. Je vous parle sans préparation. J'ai appris par expérience que je ne puis discuter intelligemment des tarifs ferroviaires à moins d'avoir à ma disposition un expert en la matière, mais je crois pouvoir en parler de façon générale. Le taux à Vancouver est évidemment une combinaison d'un taux maritime et d'un taux convenu.

M. HANNA: Oui. Le document en question prétend que ces taux jusqu'à Vancouver sont des taux convenus.

M. GORDON: Oui, et influencés par les taux maritimes.

M. HANNA: Probablement.

M. GORDON: En d'autres termes, ces taux sont basés sur ce qui s'appliquerait au transport des tiges de fer par le fleuve St-Laurent, le canal de Panama et de là jusqu'à Vancouver.

M. HANNA: Serait-il possible de demander à M. Gordon de nous donner des explications là-dessus à une séance ultérieure de notre Comité. La situation cause beaucoup d'inquiétudes en Alberta et tout le monde en parle à l'heure actuelle.

M. GORDON: Cette question a naturellement été abordée par la Commission royale. La Commission Turgeon l'a examinée et a interrogé des experts des deux côtés. Si vous désirez que je fasse une déclaration formelle, je vais la rédiger; mais je ne voudrais pas être entraîné dans une discussion sur cette question technique, car cela nous conduirait au coeur même de la structure ferroviaire dans notre pays.

M. BYRNE: La règle de 1 et 1/3 s'applique-t-elle aux tiges de fer?

M. GORDON: Je ne pourrais répondre à cette question, je l'ignore.

M. BYRNE: Je croyais que cette règle s'appliquait à toutes les marchandises.

M. GORDON: L'effet est le même sur toutes les marchandises.

M. BYRNE: Comment se fait-il que le taux soit \$3.25?

M. GORDON: Voilà pourquoi je dis que je ne suis pas en mesure de répondre à votre question. Ce n'est pas moi qui vous donne ces chiffres. J'ignore s'ils sont exacts ou non et il faudrait d'abord que je me renseigne.

L'hon. M. MARLER: La réponse, c'est que la règle de 1 et 1/3 ne s'applique pas aux taux convenus.

M. FULTON: Il y aura bientôt une audience de la Commission pour étudier une demande d'augmentation des taux du bois d'œuvre expédié de l'Ouest du Canada vers l'Est?

M. GORDON: Oui. Ce différend est né d'une augmentation du taux aux États-Unis. Le point à régler, c'est qu'il y avait une entente générale, ou du moins nous le croyons, en vertu de laquelle toute augmentation générale des tarifs de transport qui pourrait être autorisée à un moment donné au Canada ne s'appliquerait pas au bois d'œuvre expédié de l'Ouest à l'Est du Canada. Mais, au lieu de cela, les taux comparables aux États-Unis, de la Côte du Pacifique aux marchés de l'Est, s'appliqueraient. Telle est la situation. Lorsqu'une augmentation a été accordée aux États-Unis, nous avons décidé d'appliquer cette décision et nous nous sommes butés à des protestations dans l'Ouest où l'on cherche à l'appliquer dans les deux sens.

M. FULTON: A-t-on jamais accepté que les taux des États-Unis règlent les taux au Canada?

M. GORDON: Nous croyions avoir une entente en vertu de laquelle, au lieu de rendre l'augmentation générale accordée au Canada applicable à ces expéditions de bois d'œuvre, nous leur appliquerions les taux américains. Le résultat, c'est que maintenant nous n'avons pas augmenté les taux du bois d'œuvre dans la même mesure où les autres taux de transport au Canada ont été majorés. Nous allons maintenant déterminer devant la Commission des transports quel critère devra s'appliquer. Si on ne veut pas du critère américain, nous prendrons le critère canadien.

M. FULTON: Qu'entendez-vous par "critère"?

M. GORDON: Le taux applicable. Si on accorde une augmentation générale de taux au Canada, cette augmentation devrait-elle nécessairement s'appliquer au bois d'œuvre? Voilà la question à régler.

M. FULTON: Auriez-vous l'obligeance de m'expliquer cela encore une fois.

M. GORDON: En général, lorsque des augmentations dans les tarifs de transport canadiens ont été décrétées à l'égard de toutes les autres expéditions en partance du littoral de l'Ouest, nous n'avons pas appliqué ces taux au bois d'œuvre en question. À ce moment-là, nous avons dit, ou plutôt nous croyons avoir dit qu'en vertu d'une entente avec les entrepreneurs forestiers de la Colombie-Britannique, si le bois provenait de la Colombie-Britannique et était expédié sur les marchés de l'Est, le taux, en général, augmenterait ou diminuerait selon les taux de concurrence aux États-Unis, étant donné que les marchés auxquels le bois est destiné sont à peu près les mêmes. Voilà ce qui est arrivé, et nous n'avons pas sollicité d'augmentation du taux canadien. En ces derniers temps, cependant, les chemins de fer américains ont obtenu une augmentation du taux de transport du bois d'œuvre et nous avons dit: "Voilà que vous augmentez vos taux même si d'autres taux canadiens demeurent les mêmes; vos taux sont majorés." Nous croyions que ces chemins de fer étaient liés par les taux applicables aux États-Unis, qui fonctionnent sur une base de concurrence, mais ils se sont opposés à cela. Les taux du bois au Canada n'ont pas été majorés de façon correspondante aux autres taux canadiens et, parce que nous croyions être liés par cette entente au sujet des taux américains, nous n'avons pas augmenté nos taux; mais maintenant que les taux américains augmentent, nous croyons que nous devrions augmenter les nôtres proportionnellement.

Il y a un grand nombre de taux de concurrence qui n'augmentent pas lorsqu'une augmentation générale des taux de transport est décrétée. Du point de vue concurrentiel, en ce qui concerne le bois expédié des scieries sur les marchés américains, nous avons dit que nous chercherions à appliquer un taux de concurrence avec l'entente que la concurrence qui nous serait faite serait de la concurrence américaine et l'augmentation aux États-Unis s'y appliquerait.

M. FULTON: Serez-vous encore tenus de convaincre la Commission de la nécessité d'une augmentation du point de vue de votre situation économique?

M. GORDON: C'est là une question d'opinion. Je dirais que non, parce que je crois que nous avons le droit d'imposer une augmentation générale.

M. FULTON: En d'autres termes, vous dites que vous avez conclu une entente préliminaire à ce sujet?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Quand l'audience a-t-elle lieu?

L'hon. M. MARLER: Je crois que ce sera le 20 mars.

M. GORDON: C'est une affaire courante, voilà tout ce que je puis dire.

M. FOLLWELL: J'allais proposer que les deux rubriques soient adoptées et que nous groupions ensemble les deux rubriques "Marchandises" et "Voyageurs".

Le PRÉSIDENT: Les deux rubriques "Marchandises" et "Taux de marchandises" sont-elles adoptées?

M. BELL: Puis-je poser une question au sujet du paragraphe 10? Vous dites ceci: "À la suite d'une étude de vulgarisation des taux au Canada . . .". Dois-je comprendre par ces mots que la Commission des transports a fait une étude spéciale de la péréquation des taux de transport ou cette question est-elle à l'étude?

M. GORDON: Elle étudie toujours cette question. Comme on a adopté en principe que les taux sur un produit désigné soient uniformisés pour toutes les parties du Canada, la Commission cherche des méthodes et des moyens d'y arriver. Elle a rendu nombre de décisions et si elle s'aperçoit qu'elle n'obtient pas l'uniformité, je suppose qu'elle remettra les cas à l'étude et fera les ajustements nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

Je propose que nous étudions ensemble les "taux et le service de banlieue" et les taux et le service de voyageurs. Est-ce convenu ?

M. FULTON: Monsieur Gordon, diriez-vous que vous êtes satisfait des résultats du nouveau service transcontinental et qu'il a répondu à votre attente ?

M. GORDON: Oui, de façon générale. Le mot "satisfait" est peut-être un peu trop fort, mais nous avons noté une amélioration très nette, un peu irrégulière si vous voulez, mais néanmoins réelle. Nous avons répondu à une question l'autre jour. Monsieur le ministre, auriez-vous l'obligeance de m'éclairer sur la procédure à suivre. Il y a une réponse que nous vous avons donnée, mais vous ne l'avez pas encore déposée à la Chambre. Puis-je révéler aujourd'hui cette réponse ?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vaudrait peut-être mieux vous en abstenir.

L'hon. M. MARLER: Si M. Hamilton n'y voit pas d'objection, je n'en vois pas non plus. Il s'agit d'une question posée par M. Hamilton de Notre-Dame-de-Grâce.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je suis entièrement satisfait.

M. GORDON: La question était celle-ci:

"EXTRAIT DES DÉBATS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES,
20 MARS, 1956, PAGE 2434

LE NATIONAL-CANADIEN — NOMBRE DE VOYAGEURS
ET MONTANT DES RECETTES

Question n° 251 — M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce):

Durant chacun des mois de mai, juin et juillet 1955, quel a été, comparativement aux mêmes mois de l'année précédente, le pourcentage du changement enregistré quant a) au nombre de voyageurs, b) aux recettes du service des voyageurs à l'égard des billets pour les voyages sur un parcours du principal réseau transcontinental des chemins de fer Nationaux du Canada ?

Réponse de l'hon. M. Marler:

Voici les renseignements que communique le National-Canadien:

- a) mai 1955, .02% augmentation; juin 1955, 34.00% augmentation; juillet 1955, 10.5% augmentation.
- b) mai 1955, aucun changement; juin 1955, 24.00% augmentation; juillet 1955, 12.80% augmentation."

M. FULTON: Ces chiffres sont en comparaison du mois correspondant ou d'un autre mois antérieur ?

M. GORDON: Ils sont comparés à 1954. Je puis poursuivre mon exposé et vous donner d'autres renseignements qui nous ont été demandés en disant qu'en août l'augmentation du revenu provenant de la vente des billets a été de 18.3 p. 100, tandis que le revenu a augmenté de 14 p. 100; et en septembre l'augmentation du revenu provenant de la vente des billets a été de 11.7, tandis que le revenu a augmenté de 13 p. 100. En octobre l'augmentation du revenu provenant de la vente des billets a été de 21.3 et le revenu de 19.3. En novembre, 40.4 pour les billets et 33.2 pour le revenu. En décembre, 26.1 pour les billets et 29.8 pour le revenu. Comme vous le voyez, l'augmentation a été de 15 à 25 p. 100.

M. FULTON: Hier vous nous avez donné des chiffres au sujet du coefficient de chargement. Avez-vous ces chiffres ?

M. GORDON: Non. Nous fournissons simplement les wagons et les reprenons au fur et à mesure que nous formons notre convoi. En général le convoi est formé d'environ 12 wagons.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Puis-je poser une question? Le premier chiffre cité avait trait à une augmentation de .02 p. 100 dans le revenu des billets, c'est-à-dire moins de 1 p. 100.

M. GORDON: Une quantité négligeable. Ça ne faisait que commencer alors.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je croyais que c'était 2 p. 100.

M. GORDON: Non. Le chiffre était .02, c'est-à-dire à peu près aucun revenu.

M. FULTON: Diriez-vous que ces résultats étaient à peu près ceux que vous aviez prévus ou étaient-ils meilleurs ou pires que ceux que vous aviez prévus?

M. GORDON: Personnellement j'escomptais de meilleurs résultats. Mes chefs de la Division du trafic prétendent que ces résultats ne sont pas trop mauvais. J'attends toujours plus que ce qu'ils me donnent.

M. HAHN: Je vois par ces chiffres qu'il y a une forte augmentation après le temps des vacances, et tout particulièrement en octobre et novembre. Cette augmentation serait-elle attribuable au climat de cette année sur le continent plutôt qu'au fait que nous donnons un service plus rapide? Je préférerais que ce soit à cause du service.

M. GORDON: Il y a toujours des considérations spéciales dont il faut tenir compte lorsqu'il s'agit d'analyser le trafic. Prenez par exemple les joutes de rugby de la coupe Grey; voilà un élément qui a eu un effet bienfaisant sur nos revenus. Si un tel événement sportif se déroule à Vancouver, c'est nous qui assurons le service; mais, s'il se déroule à Montréal ou à Toronto, notre chemin de fer n'a pas le gros du volume. Vous ne pouvez faire de prédictions au sujet des causes futures d'augmentation du trafic.

M. HAHN: Laisseriez-vous entendre qu'il serait possible que nous subventionnions les joutes de la coupe Grey qui se déroulent à un certain endroit?

M. GORDON: Certains d'entre nous désireraient les subventionner dans l'intérêt du chemin de fer.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Sérieusement, les joutes de la coupe Grey ne sont-elles pas un facteur important dans le trafic des chemins de fer?

M. GORDON: Nous avons maintenu jusqu'à cinq trains spéciaux à l'occasion de ces joutes jusqu'à Vancouver, et je vous prie de croire que cela représente un gros chiffre d'affaires.

M. BELL: Peu importe où les joutes de la coupe Grey se déroulent, vous auriez le même volume de trafic; ce trafic serait en direction est si les joutes avaient lieu dans l'Est?

M. GORDON: Mais il n'y aurait pas autant de monde qui partirait de Vancouver pour venir à Montréal qu'il y en a eu de Montréal pour aller à Vancouver.

M. FOLLWELL: Les gens ne sont pas aussi riches dans l'Ouest!

M. FULTON: Ce qui m'intéresse, c'est le pourcentage d'augmentation du revenu et je comprends que les chiffres donnés ne visent que les lignes principales. Je constate par votre tableau qui figure à la page 5, que ce n'est qu'une fraction d'un pour cent de l'augmentation du revenu brut par comparaison à l'année dernière.

M. GORDON: C'est exact, et vous avez mis là le doigt sur un point qui a besoin d'explications. Vous ne pouvez juger simplement par les chiffres du revenu, parce que nous avons abandonné un certain nombre de lignes de service-voyageurs ce qui a réduit le nombre de milles-voyageurs ainsi que le revenu provenant des voyageurs. Mais ce revenu en provenance des voyageurs constituait une entreprise qui n'était pas payante pour nous et, chaque fois qu'il nous a été permis d'abandonner un service, c'était parce que ce service n'était pas rentable et que le revenu qui en provenait représentait une perte plutôt qu'un gain.

M. FULTON: C'étaient des chiffres globaux. Il devait en être ainsi, si vous enregistriez une perte de revenu et si les pertes contre-balançaient l'augmentation du revenu.

M. GORDON: C'est exact. Le chiffre brut baisse dans les deux cas.

M. FULTON: 44 p. 100; et, dans le même paragraphe 14, 44 p. 100 de vos voyageurs transportés appartenait au service de banlieue.

M. FOLLWELL: Y a-t-il des restrictions sur les passes pour le Super-Continental?

M. GORDON: Oui, mais pas pour les députés.

M. FOLLWELL: Pour leurs épouses seulement?

M. GORDON: Non, chaque fois que nous recevons une demande, nous prenons une décision. Nous ne faisons pas une règle d'accorder des passes, mais nous ne croyons pas qu'une personne qui soumet une demande raisonnable ait de la difficulté à obtenir une passe.

M. FULTON: Au paragraphe 14 de la page 7 vous dites ceci:

"Il a été transporté en 1955, 16·8 millions de voyageurs, dont 44 p. 100 en service de banlieue. C'est une diminution de 6 p. 100 par rapport au nombre de 17·9 millions transportés en 1954. Mais, comme la diminution s'est fait sentir surtout dans les services de banlieue, l'écart dans le revenu en terme de voyageurs-milles a été beaucoup moindre, soit seulement $\frac{1}{2}$ p. 100."

Cela signifie, à mon avis, qu'avec cet effet sur le revenu brut en provenance des voyageurs, la diminution attribuable au service de banlieue a été faible.

M. GORDON: Non. Vous comparez deux choses différentes. Le trajet payant en voyageurs-milles représente la distance exacte parcourue dans les services de banlieue, qui sont d'ordinaire de six à huit milles seulement, tandis que, comparativement, le trajet parcouru n'accuse pas une si grande diminution lorsque nous abandonnons un service de banlieue. Le 0·5 p. 100 en question représente les dollars perdus en raison de cette diminution.

M. FULTON: L'expression "voyageurs-mille" payant signifie, n'est-ce pas, le transport d'un voyageur payant sur une distance d'un mille.

M. GORDON: Un voyageur payant.

M. FULTON: Il ne s'agit pas du nombre de places, mais bien du nombre de voyageurs transportés?

M. GORDON: Exactement, et c'est ce dont il est question ici. Cette diminution en termes de voyageurs-mille payants est relativement beaucoup plus faible que la diminution en dollars; la diminution du nombre de voyageurs est assez considérable.

L'hon. M. MARLER: En d'autres termes, vous transportez un grand nombre de gens normalement sur une distance très courte et vous mentionnez votre service de banlieue, et le nombre de voyageurs comparé au nombre de voyageurs-mille ne représente pas une forte différence de pourcentage.

Le PRÉSIDENT: Sans compter que le prix du passage est peu élevé.

M. HAHN: Combien de voyageurs-mille non payants avez-vous enregistrés l'année dernière?

M. GORDON: Vous voulez dire les trajets parcourus par des détenteurs de passe?

M. HAHN: Oui.

M. GORDON: Nous n'avons pas ce renseignement.

M. HAHN: Oui.

M. GORDON: Nous n'avons pas ce renseignement. Nous ne gardons pas de registre de ces voyageurs. Ce renseignement ne servirait qu'à nous attrister.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le pourcentage d'augmentation comprend-il les trains supplémentaires mis en service pour des événements spéciaux, qui sont considérés comme deuxième ou troisième section de ces trains? Sont-ils inclus dans les chiffres donnés à M. Hamilton de Notre-Dame-de-Grâce?

M. GORDON: Il comprend seulement le Super-Continental.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comprend-il le train seulement ou les sections supplémentaires?

M. GORDON: Il comprend seulement le Super-Continental lui-même. Je parle ici du service Super-Continental seulement. Si le trafic du Super-Continental était intense au point de justifier l'addition d'une deuxième section, cette addition serait comprise dans ces chiffres.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si vous aviez cinq sections allant à Vancouver pour les joutes de la coupe Grey, elles seraient incluses dans ces chiffres?

M. GORDON: Non, non!

L'hon. M. MARLER: Il faudrait déterminer si ces trains sont considérés comme des trains spéciaux ou comme des secondes sections du Super-Continental.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous considéré certains de ces trains comme des sections du Super-Continental ou étaient-ils simplement des trains spéciaux?

M. GORDON: Vous voulez savoir s'il y a des mouvements spéciaux compris dans les chiffres transcontinentaux dont je parle? Peut-être que je me suis trompé dans mon exposé, mais recommençons.

Le tableau que je vous ai donné est le service trans-continental et, dans le rapport que j'ai devant moi, je trouve le commentaire suivant formulé par nos préposés au trafic: cette analyse groupe 65 de nos principaux bureaux des billets de mai à décembre, et le train Super-Continental a été mis en service pour coïncider avec le nouvel horaire du printemps le 24 avril 1955 et c'est à ce nouveau service que nous attribuons le gros de cette augmentation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez simplement groupé ensemble les deux trains transcontinentaux pour obtenir ces deux chiffres?

M. GORDON: Afin de les comparer avec l'année précédente.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Sauf erreur, il y a toujours eu deux trains.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais ces trains circulaient à des heures différentes.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et, lorsque le nouveau train est entré en service, il arrivait à une heure tout à fait différente de votre horaire.

M. GORDON: L'un était un rapide et l'autre un train de service.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et le trafic est groupé ensemble pour nous donner cette augmentation de pourcentage?

M. GORDON: Exactement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Et cela comprend aussi le trafic spécial des voyageurs qui auraient pu se rendre à des événements spéciaux?

M. GORDON: Exactement, pour les deux années naturellement. Nous avons mentionné tout particulièrement les joutes de la coupe Grey en 1955, mais il y a eu aussi d'autres événements en 1954, et nous avons tenu compte des deux années dans le trafic transcontinental total.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il n'y a pas de chiffres indiquant l'augmentation mensuelle dans les trois services de train comme il y en avait pour l'ancien service?

M. GORDON: Non, je n'ai pas ce chiffre.

M. FULTON: Quel a été le résultat de la mise en service des autorails? Vous ont-ils donné satisfaction du point de vue du trafic-voyageurs?

M. GORDON: Eh bien, il s'agit de savoir si nous considérons ces autorails comme des éléments satisfaisants là où nous nous en servons, et s'ils nous donnent de meilleurs résultats du point de vue des économies?

M. FULTON: Oui. Et aussi en ce qui concerne le transport des voyageurs. Ont-ils donné une augmentation du nombre de voyageurs?

M. GORDON: Non, je ne puis vous dire qu'il y ait eu réellement augmentation du nombre de voyageurs. Il n'y a pas eu de forte augmentation dans le nombre de voyageurs; mais les principaux avantages que nous obtenons des autorails, c'est une diminution des frais et un meilleur service au public à un prix inférieur pour nous, ce que nous considérons comme un avantage. Il n'y a pas assez longtemps que ces éléments sont en service pour me permettre de dire qu'ils attirent plus de voyageurs. Cependant ils abaissent considérablement, le coût. Nous considérons que nos immobilisations en autorails se soldent par des économies allant jusqu'à 30 p. 100 dans les frais d'exploitation.

M. FULTON: Et si vous pouviez en même temps obtenir un plus grand nombre de voyageurs?

M. GORDON: Alors ce serait un plein succès!

M. FULTON: Oui, vous pouvez le dire. Je vais maintenant réserver mes autres questions jusqu'à un autre chapitre du rapport.

M. GORDON: Il s'agit naturellement de certaines régions choisies.

M. CHURCHILL: Au paragraphe 13, vous mentionnez quatre ou cinq moyens de stimuler les voyages par train. Au sujet des changements que vous avez effectués dans votre service sur le Continental et le Super-Continental et autres trains, étant donné que le Pacifique-Canadien a apporté un changement semblable à son trafic-voyageurs dans ses lignes de première classe et aux États-Unis, pouvez-vous donner au Comité une idée du succès obtenu par les autres compagnies de chemin de fer pour stimuler les voyages par train?

M. GORDON: Le succès est un mot relatif, naturellement. C'est une lutte acharnée du commencement à la fin. Il est assez difficile de voir par les résultats obtenus en ces deux ou trois dernières années, alors que nos efforts ont été intensifiés, il est assez difficile, dis-je, de prédire que le résultat vaudra l'argent dépensé pour l'obtenir et je ne crois pas que notre programme d'améliorations ait été appliqué assez longtemps pour nous permettre de nous faire une opinion à ce sujet. À mon avis, le service des voyageurs proprement dit fonctionne à perte et il continuera d'en être ainsi et le mieux que les chemins de fer puissent espérer est d'en arriver à réduire cette perte. En ce qui me concerne, je ne vois pas comment nous pourrions jamais rendre ce service rentable. On peut dire que c'est là ce qu'il en coûte pour faire des affaires.

M. CHURCHILL: Je comprends cela et vous nous l'avez fait observer l'année dernière; mais, si les conditions changeaient dans le trafic-voyageurs, peut-être pourriez-vous boucler votre budget. Du reste, pour ceux qui sont obligés de voyager par train, ce voyage s'effectue maintenant dans des meilleures conditions qu'il y a quelques années et il y a beaucoup de gens qui pour diverses raisons préfèrent prendre le train plutôt que de se servir de leurs automobiles. La densité du trafic routier serait l'un des facteurs qui influent sur leur décision. Mais comment le National-Canadien soutient-il la comparaison avec d'autres chemins de fer de première classe sur le continent nord-américain? Êtes-vous satisfaits du standard d'outillage maintenant en service pour le trafic-voyageurs?

M. GORDON: Je crois qu'il est indéniable que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien donnent un service de voyageurs infiniment meilleur que celui des chemins de fer américains, à la seule exception des lignes principales. Sur certaines lignes principales des États-Unis qui sont dotées de trains spéciaux, vous obtenez un service aussi bon et peut-être un peu meilleur que le nôtre; mais,

sur les lignes transcontinentales, les chemins de fer canadiens donnent un service bien meilleur que la moyenne des chemins de fer des États-Unis.

M. CHURCHILL: Vous n'avez pas encore mis en service le type moderne de wagon ordinaire, le wagon à dôme-observatoire ?

M. GORDON: Non.

M. CHURCHILL: Projetez-vous de le faire ?

M. GORDON: Il se peut que nous en considérons la possibilité à l'égard de certaines sections de notre ligne, comme la section des Rocheuses par exemple; mais, quand vous parlez de "wagon moderne", il faudrait préciser. Ce n'est pas là le seul type de wagon moderne. C'est un type de wagon en usage à l'heure actuelle dans le but d'attirer le trafic-voyageurs; mais nous ne croyons pas qu'il soit plus moderne que les wagons que nous offrons présentement à notre clientèle.

M. CHURCHILL: Il a certainement une apparence différente. Il est muni d'un dôme et sa construction diffère.

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Il est plus léger et son système de suspension est différent.

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il soit plus léger. La différence, c'est que le wagon est en acier inoxydable; mais je ne crois pas que la différence dans le poids soit grande.

M. CHURCHILL: J'ai voyagé à bord des convois du Pacifique-Canadien et du National-Canadien et je dois dire qu'il y a une différence de confort dans un wagon en acier inoxydable et j'attribue cette différence au système de suspension.

M. GORDON: Cela dépend du wagon avec lequel vous avez fait la comparaison. Je sais que, expérience faite, ce wagon n'est pas plus confortable que notre nouveau type de wagon à voyageurs.

Je crois que tout dépend de l'endroit où vous vous placez dans le wagon, de la section de la ligne sur laquelle vous voyagez et des dispositions d'esprit dans lesquelles vous êtes au moment où vous voyagez.

M. CHURCHILL: J'ai voyagé d'un littoral à l'autre au cours des cinq derniers mois, aussi bien sur le Pacifique-Canadien que sur le National-Canadien — et j'ai quelques notions dans le domaine ferroviaire — et je dois dire qu'il y a une différence quand on voyage dans le nouveau type de voiture à voyageurs qu'est le wagon Dominion du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Il y a plusieurs choses qu'il ne faut pas oublier. Tout d'abord, le wagon à dôme-observatoire est un wagon spécialisé et il doit faire partie d'un train spécialisé. Ce matériel ne peut être interchangeable avec n'importe quel autre type de matériel. Nous cherchons à avoir une organisation flexible et nous donnons un bon service, du moins de l'avis des administrateurs, et nous n'avons pas nécessairement raison, mais le Pacifique-Canadien lui non plus n'a pas nécessairement raison. Le mot "concurrence" ne signifie pas simplement accomplir ce que le voisin accomplit. Il ne doit pas en être ainsi.

M. CHURCHILL: Vous désirez faire mieux que lui.

M. GORDON: Nous désirons quelque chose de différent, et même quelque chose de meilleur, si nous pouvons l'obtenir. J'ai reçu un grand nombre de lettres me faisant part des réactions du public au sujet des wagons à dôme-observatoire. Beaucoup de gens préfèrent notre service à celui du Pacifique-Canadien et c'est pour cela que la concurrence existe. Nous avons tout lieu de croire que les dépenses que nous faisons pour notre service de voyageurs contribuent à donner au voyageur canadien un service moyen meilleur qu'il n'obtiendrait avec des wagons spéciaux, dans des trains particuliers, qui ne peuvent s'adapter qu'à un service particulier.

M. FULTON: On a formulé une observation qui ne me semble pas exacte: Vous avez dit que les wagons à dôme-observatoire ne sont pas interchangeables et qu'ils exigent un train spécialisé. Or, le Pacifique-Canadien emploie des wagons

à dôme-observatoire dans le convoi Dominion, qui se compose en grande partie de l'ancien type de wagons à voyageurs ordinaires.

M. GORDON: Je veux dire que, si on se donne la peine de recourir au wagon à dôme-observatoire en acier inoxydable, la grande difficulté du point de vue de l'attrait pour la clientèle est de fondre le tout en une seule unité. L'apparence est gâtée lorsque vous avez un mélange de wagons, tandis que le convoi entier présente une belle apparence lorsqu'il forme un tout homogène. Du point de vue de l'attrait pour la clientèle, voilà le but qu'on poursuit. Nous n'avons pas fait cela et, comme résultat, nos voitures à voyageurs et notre matériel sont facilement interchangeables et nous n'avons pas à nous occuper de ce problème.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Quelle est la situation au sujet du matériel sur le Super-Continental? Le convoi est-il entièrement formé de nouveau matériel ou y a-t-il un pourcentage qui est du vieux matériel repeinturé et auquel on a apporté certains changements superficiels?

M. GORDON: Tout est neuf ou modernisé et un gros pourcentage de ce matériel est neuf. Nous avons cherché à doter ce convoi des derniers perfectionnements et, lorsque je dis qu'il est modernisé, j'entends que le wagon est passé par nos ateliers, si bien que celui qui n'est pas prévenu ne verrait pas la différence entre ce wagon et un wagon neuf. Il peut y avoir une légère différence dans l'apparence, mais il n'y en a certainement aucune en ce qui concerne les qualités de roulement et autres éléments de confort.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais il y a une différence dans la hauteur et dans certaines des dimensions extérieures?

M. GORDON: Il peut y avoir une certaine différence, mais la plus grande partie est du matériel neuf. Nous n'avons pas tenu absolument à nous restreindre à du nouveau matériel pour ce service, parce que nous voulions que les autres parties du Canada puissent le voir également.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai voyagé sur les deux et j'ai constaté que le confort y est à peu près le même en ce qui concerne les chambres et les chambrettes. Mais j'ai constaté une différence, à savoir que le Pacifique-Canadien se spécialise apparemment dans des salons de grand luxe. On me dit également qu'il y a une différence dans le dispositif d'attelage et dans les ressorts. J'ignore s'il y a une différence dans la construction de la voie, et je me demande s'il y a une différence dans le système d'attelage des nouveaux wagons et dans les dispositifs des ressorts?

M. GORDON: Je vais demander à M. Dingle, notre vice-président chargé de l'exploitation, de vous donner des explications.

M. S. F. DINGLE (*vice-président de l'Exploitation*): Il y a des différences dans les attelages surtout parce qu'ils sont de fabrication différente. Quant aux wagons-lits, l'un est fabriqué par Budd et un autre par Pullman. En ce qui concerne les ressorts et les nouveaux bogies à quatre roues, ils sont à peu près identiques.

M. GORDON: Les opinions varieront toujours évidemment, parce qu'un manufacturier cherchera à vendre son matériel; et, si un voyageur a emprunté un convoi du National-Canadien muni du matériel qu'il vend, il ne manquera pas d'en vanter les qualités. Le fait qu'il y a plusieurs manufacturiers dans ce domaine signifie qu'il y aura toujours des commentaires au sujet des qualités du matériel, que ce matériel est meilleur d'un côté que de l'autre et autres histoires du même genre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En ce qui concerne le service, je crois que c'est une excellente chose.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Taux et service de banlieue" est-elle adoptée?

REPRISE DE LA SÉANCE

20 mars 1956,

3 h. et 15 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous sommes en nombre. Je vous prie de garder le silence. Reprenons l'interrogatoire au sujet de la rubrique "Taux et service de banlieue".

M. CHURCHILL: Monsieur le président, nous avons discuté le service des voyageurs sur les lignes transcontinentales après la suspension de nos travaux pour le lunch et je voudrais ajouter quelques mots maintenant au sujet du service des voyageurs et des installations sur les embranchements du National-Canadien. Je dois dire que je serai obligé de parler de choses qui se sont produites l'année dernière, parce que je ne veux pas que ces choses se répètent cette année. S'il m'est permis de faire une digression, je rappellerai que l'an dernier j'ai formulé ce que je considérerais comme une suggestion amicale en ce qui concerne la manutention des bagages à la gare d'Ottawa et je me suis donné beaucoup de peine pour signaler que je ne me plaignais pas des employés à cet endroit. En fait, j'ai cherché à leur aider parce que je croyais qu'ils étaient inutilement surchargés de travail. M. Gordon m'a remercié de ma critique utile et j'ai cru que tout était dit sur la question. J'estimais que quelque chose devait être fait pour remédier à cette situation. Mais peu après j'ai reçu d'un certain service du National-Canadien une lettre disant qu'on avait attiré leur attention sur ma critique et que les employés du service en cause étaient tous de vieux employés qui avaient toujours donné un bon service. L'auteur ajoutait que c'était la première fois que quelqu'un se plaignait.

C'était tout l'opposé de ce à quoi je m'attendais. J'ai expliqué la situation et plus tard j'ai demandé qu'on n'en parlât plus. À ce propos, je constate que le changement auquel je pensais a été effectué à la gare d'Ottawa. Mais mon point est celui-ci: je ne formulais pas de critique à l'endroit des employés du National-Canadien. Si j'ai critiqué, ma critique était constructive et s'adressait à la direction. Et ce que j'ai à dire au sujet du service des voyageurs sur les embranchements — aussi bien employer le même mot de critique — sera une critique de l'administration du National-Canadien et je désire être bien compris, à savoir que ce n'est pas une critique à l'adresse des employés, car je crois que l'industrie ferroviaire est une entreprise difficile et parfois dangereuse. Lorsque la température tombe au-dessous de zéro au Canada au cours de l'hiver, les employés ont une tâche ardue à accomplir. Je n'ai que des louanges à adresser au personnel qui nous sert sur nos trains et je dois ajouter que ne je vois aucune différence dans le service entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Je désire donner un exemple de ce que j'ai en vue lorsque je formule ces observations. Il s'agit d'une expérience que j'ai faite en décembre dernier sur l'un des embranchements. Si d'autres parties du pays souffrent d'un pareil service que je considère comme de la négligence, j'espère qu'on verra à remédier à cette situation.

L'exemple que je vais vous donner vise le service donné sur la ligne qui va de Portage Cranberry au lac Lynn, au Manitoba, à 100 milles au nord de Flin Flon. Certains députés s'y sont rendus l'année dernière pour se rendre compte de la mise en valeur des richesses minières. Ils ont voyagé par air. En décembre, je me suis rendu à Lynn Lake par air et j'en suis revenu par chemin de fer. La distance est d'environ 187 milles depuis Lynn Lake jusqu'au point de bifurcation à Portage Cranberry. Le matériel en service sur cette ligne consistait en deux voitures pour voyageurs tirées à l'arrière d'un train de marchandises. Je crois que le voyage est censé prendre 10 heures; mais, à cause des conditions de température et des difficultés de la locomotive, le départ a été lent ainsi que le reste du trajet, toujours à cause du mauvais temps. Nous avons voyagé pendant environ 12½ heures après avoir attendu trois heures à la gare. Par conséquent ce fut

un long et pénible trajet. Mais cette longueur n'aurait pas été grand'chose si les installations pour voyageurs avaient été satisfaisantes.

En quoi donc consistaient ces commodités ? Deux wagons très anciens représentaient toutes les commodités qui étaient à la disposition des voyageurs. J'ai noté les numéros de ces voitures, mais malheureusement j'ai égaré ce renseignement. Je suis sûr qu'elles ont au moins 50 ans. Ces voitures sont difficiles à chauffer, l'éclairage est mauvais avec ces lampes à l'ancienne mode et la température extérieure atteignait 30 degrés sous zéro. Il y avait deux wagons et dans le dernier, celui où j'étais, la température était très basse. Je n'étais pas trop incommodé, parce que j'avais deux sous-vêtements, des gros bas de laine, un gros pardessus, un bonnet de fourrure et des mitaines fourrées; mais aucune des personnes qui se trouvaient dans ce wagon, hommes, femmes, et enfants, n'était assez à son aise pour enlever autre chose que ses mitaines. Ce n'est pas le type de confort que nous trouvons ordinairement sur l'un ou l'autre de nos autres chemins de fer. Ensuite, dans le train qui fait le service sur la ligne principale à partir de Flin Flon, il faisait réellement trop chaud.

Les gens de Flin Flon m'ont dit que la même situation existait dans leur région, il y a quelques années, jusqu'à ce qu'ils eussent protesté et obtenu un meilleur service. Le point que je veux établir, c'est que Lynn Lake a une population d'environ 1,400 habitants. Les seuls moyens de transport qui existent dans cette région sont l'avion et le train. Il n'y a pas de route. Pourquoi ces gens ne jouiraient-ils pas d'un bien meilleur service de voyageurs que celui qu'on leur donne présentement ? C'est forcément un voyage qui se fait lentement, mais les commodités pourraient certainement être améliorées et, en hiver, je crois que cette amélioration s'impose. Pourquoi les plus vieilles voitures en service au Canada devraient-elles être employées sur cette ligne ? Fait-on la même chose avec les autres lignes secondaires ?

Je dois dire aussi que l'organisation en ce qui concerne les repas diffère un peu des normes qui s'appliquent ailleurs sur les convois du National-Canadien. Je n'ai rien à dire contre le préposé, qui est vendeur de journaux et garçon de table en même temps. Il a fait tout ce qu'il pouvait dans les circonstances; mais les commodités étaient absolument insuffisantes et le genre de wagon où il servait les repas est du type ancien que l'on appelait, je crois, voiture de colons. Il n'avait à sa disposition qu'un matériel de fortune pour la cuisson, le lavage et toutes les opérations nécessaires. Mais il faisait de son mieux dans les circonstances et se montrait très compétent et très serviable.

J'ai été surpris que dans un endroit comme Lynn Lake, qui est une bonne source de revenus pour le chemin de fer et une ville moderne où les gens vivent dans des conditions modernes, on se contente de ce genre de service ferroviaire, et je crois qu'on devrait y apporter certaines améliorations. Il est sûr qu'on pourrait mettre en service un type plus moderne de wagons pour ces gens. C'est pourquoi je dis que, bien que le trafic-voyageurs ne soit pas très intense à l'heure actuelle sur cette ligne, on pourrait y effectuer certaines améliorations à l'intention des gens qui vivent dans cette région.

J'ai l'impression que nous bénéficions grandement de la mise en valeur de nos ressources dans nos régions septentrionales. Les gens qui travaillent dans ces régions minières sont d'honorables citoyens et non des citoyens de deuxième classe; et, parce qu'ils vivent dans des centres isolés, ils méritent un traitement un peu plus soigné que certains d'entre nous qui vivons à proximité des grands centres de population.

Je désirerais demander à M. Gordon si la situation que j'ai décrite est connue des administrateurs de sa compagnie et s'il serait possible de prendre des mesures pour améliorer le service en question. J'aimerais en même temps lui demander si ces conditions sont typiques du service que la compagnie donne sur d'autres embranchements dans les régions isolées.

M. GORDON: Je crois qu'il est difficile de généraliser en ce qui concerne n'importe quelle ligne secondaire, parce que le service qu'on y donne vise à répondre aux besoins particuliers de la collectivité desservie. La ligne de Lynn Lake dont vous parlez est une ligne affectée au trafic-marchandises. La ligne que nous y avons construite a été conçue pour porter des trains de marchandises, et c'est là une partie importante de notre service; le service-voyageurs n'a qu'une importance secondaire. Nous avons constaté que les voyageurs prennent de préférence l'avion, sauf au cours des périodes où les avions ne peuvent décoller en raison du mauvais temps.

En d'autres termes, en général, au cours de l'année, les gens voyagent très peu par chemin de fer. Je crois, monsieur Churchill, que, lorsque vous vous y êtes rendu, le service-voyageurs fonctionnait plus ou moins comme service d'urgence. Les services-voyageurs que nous maintenons là sont symboliques et plutôt rudimentaires. Les wagons que nous mettons en service conviennent à un train de marchandises. Les trains de marchandises ne sont pas chauffés et la locomotive ne peut fournir la vapeur au train comme elle le fait dans le cas d'un convoi de voyageurs normal. Par conséquent, ces voitures à voyageurs doivent se suffire à elles-mêmes en ce qui concerne le chauffage et, quand il fait froid, comme lorsque vous vous y êtes rendu, je ne doute pas qu'il ne soit difficile de maintenir dans les wagons une température confortable. En fait, c'est aller à rebours du courant que de maintenir même un service de ce genre dans un endroit comme celui-là.

Si vous voulez savoir si un chemin de fer estime ou non que c'est son devoir de fournir un service de train de voyageurs dans une région aussi isolée que celle que vous avez décrite, ma réponse est non, et je le dis parce que le coût serait disproportionné à la clientèle.

M. CHURCHILL: Je ne veux pas dire que vous devriez faire cela.

M. GORDON: En vous écoutant, j'ai été désappointé d'apprendre que la situation est aussi mauvaise que vous le dites. Les seuls renseignements qui sont parvenus à mon bureau indiquent que la population de ces régions reconnaît que le service fourni par le chemin de fer est plutôt un service d'urgence et que ces gens sont heureux de le considérer comme un en-cas. Ils ne le considèrent pas comme un service régulier en ce qui concerne les voyageurs.

Je ne manquerai pas de prendre note de vos observations et de voir s'il est possible d'améliorer ce service; mais, encore une fois, cette amélioration ne saurait être que relative. Il est vrai que le National-Canadien compte un grand nombre de vieilles voitures. Nous en avons toujours et il s'agit de déterminer pour combien de temps nous sommes justifiés de les garder en service. La tendance actuelle est d'employer des voitures modernes sur les lignes plus rapides. D'ordinaire les anciens types de wagons à voyageurs se rencontrent dans des services de trains mixtes, parce que de tels trains ne peuvent être comparables au train régulier à voyageurs. Ce n'est pas un service à voyageurs régulier et on ne saurait le juger de ce point de vue. En fait, c'est une sorte de service d'accommodement ou de fortune qui ne justifierait pas l'emploi de wagons conformes aux normes du service régulier.

M. CHURCHILL: Je comprends et j'espère que tout cela ne se terminera pas par une lettre m'avertissant qu'il n'est pas possible de fournir un wagon à domicile observatoire sur la ligne de Lynn Lake. Tout ce que je demande, c'est que des voitures moins anciennes soient fournies sur cette ligne, afin que les gens y aient des commodités raisonnables sur le train. Je ne considère pas les commodités actuelles comme satisfaisantes et je vous prie de croire que j'ai beaucoup voyagé par train. Je crois qu'il y aurait moyen d'améliorer ce service et qu'on pourrait y employer d'autres genres de wagons.

M. GORDON: C'est justement ce que j'essaie d'expliquer. Là où le besoin d'un service est à peu près insignifiant, nous donnons un train mixte, c'est-à-dire un train de marchandises. C'est nécessairement un train de marchandises qui

donne ce service et, par conséquent, vous ne songeriez pas à mettre une voiture moderne dans un tel train. Il serait nécessaire d'y mettre des wagons d'un certain âge appartenant à l'époque où il y avait des poêles dans les wagons, autrement il n'y aurait aucun moyen de les chauffer. Il est impossible de chauffer des voitures modernes à l'arrière d'un train de marchandises et il nous faut nécessairement employer ces anciens wagons.

M. CHURCHILL: Au sujet de la question du chauffage, je crois que les wagons ont changé en ces cinquante dernières années.

M. GORDON: Oui, mais on ne se sert plus de ce genre de wagons; nous n'en achetons plus. Nous employons les anciens que nous avons. Je ne prétends pas que nous ne pouvons améliorer le service; je cherche à expliquer la raison pour laquelle vous ne pouvez vous attendre à voir un bon wagon moderne dans ce train. Je ne manquerai pas de me renseigner au sujet de la question que vous avez soulevée et de voir s'il y a moyen d'améliorer le service et je ne doute pas qu'il ne soit possible de l'améliorer.

M. CARRICK: Avez-vous reçu des plaintes des gens qui demeurent à Lynn Lake?

M. GORDON: Je ne m'en souviens pas. Je ne me souviens d'aucune plainte qui proviendrait de cette région.

M. CARRICK: Cela fait ressortir la nécessité qu'il y a pour un étranger d'attirer l'attention sur une situation semblable.

M. GORDON: Je dirai plus: cela fait ressortir la nécessité qu'un député nous signale cette anomalie.

L'hon. M. MARLER: Cela permet aussi aux bonnes gens de la région de comprendre ce qu'il leur manque.

M. WEAVER: Je suis heureux que la voix de M. Churchill se soit jointe à la mienne pour exposer les besoins des gens de ma région. Je dois dire que j'ai reçu toute la collaboration possible de la part du National-Canadien dans le passé et je reconnais les difficultés dans lesquelles ils doivent travailler. Me serait-il permis de signaler qu'il existe un service aérien de retour par DC-3 à un prix raisonnable jusqu'à Winnipeg? Sauf des circonstances extraordinaires, les habitants de la région peuvent voyager par air sans trop de frais, et cela leur permet de jouir un peu plus des commodités de la civilisation. Mais je suis sûr que nous aurons toutes ces commodités le moment venu.

M. GORDON: Je n'ajouterai que ceci, monsieur Churchill: à mesure que la région de Lynn-Lake se développera, comme elle se développera sans aucun doute, et à mesure que la population augmentera et nous permettra de juger que le temps est venu de fournir un service de voyageurs, nous aurons l'œil ouvert et, si la clientèle est suffisante pour mettre un service à wagons diesel, ce serait peut-être là la solution. En fait, à l'heure actuelle, la région de Lynn-Lake n'exige pas de service de trains à voyageurs; elle compte sur le service aérien et ne s'attend pas que nous mettions ces commodités en service. Nous ne fournissons ce service de wagons à voyageurs que pour faire face à des circonstances exceptionnelles et tout le monde est bien satisfait du service que nous offrons.

M. CHURCHILL: Je n'exigerais pas un service-voyageurs régulier; je voudrais que cela soit compris.

Il y a un autre point que j'aimerais à aborder maintenant, monsieur le président. Les gens de Snow-Lake, endroit isolé situé au sud de Lynn Lake, m'ont fait observer qu'ils trouvaient un peu lourds les taux qui leur sont imposés pour le transport de leurs automobiles. Je dois dire qu'il est surprenant de découvrir qu'il y a un si grand nombre d'automobiles dans des centres miniers comme Lynn-Lake et Snow-Lake. Snow-Lake est plus petit que Lynn-Lake, mais il y a là environ 120 voitures privées. Les gens de Snow-Lake me disent qu'il leur en coûte \$52.50 pour faire venir leurs automobiles à un point où ils peuvent en prendre livraison sur la route. Je crois qu'il en coûte \$72 pour trans-

porter une auto à Cranberry-Bridge, à l'endroit où passe la route. Ici encore il n'y a pas moyen de savoir si ces frais sont excessifs ou simplement normaux.

Mais je crois qu'on devrait s'occuper tout spécialement de ces centres de la région septentrionale situés dans des régions minières pour lesquelles il y a grand avenir et qui promettent aussi un trafic avantageux pour le National-Canadien, et qu'on devrait faciliter à ces gens le transport de leur automobile. Si cela est possible, ce serait tant mieux.

M. GORDON: Je crois que je peux répondre tout de suite à cette question en disant que le taux exigé des gens de cette région est exactement le même que n'importe où au Canada. Ils ne sont pas l'objet d'un traitement injuste. Ils paient le taux régulier. À mon avis, toutes les questions que vous posez se ramènent à ceci: tout bien considéré, le taux exigé pour le transport de leurs automobiles est-il légitime?

M. CHURCHILL: Oui. Ne devriez-vous pas appliquer certains taux spéciaux pour desservir des centres isolés comme ceux-ci? Votre chemin de fer ne dessert peut-être pas beaucoup de centres de ce genre où il n'y a pas de routes carrossables. Dans la plupart des autres endroits du Canada, les gens habitent près des routes carrossables, mais ici vous avez deux centres miniers prospères qui doivent nécessairement compter sur le service aérien ou ferroviaire pour communiquer avec le monde extérieur.

M. GORDON: Il s'agit de savoir si le taux en vigueur est raisonnable et je ne doute pas que les gens qui vivent dans les régions dont vous parlez doivent payer un "taux courant" pour tous les autres services dont ils ont besoin. Je ne vois aucune raison pour laquelle les chemins de fer devraient leur accorder une subvention ou baisser le taux pour répondre à leurs besoins.

M. CHURCHILL: Ce ne serait pas nécessairement un taux comportant une subvention.

M. GORDON: C'est exactement ce que ce serait. Ce serait ou bien un taux comportant une subvention ou un taux généralement plus bas que partout ailleurs au Canada.

M. CHURCHILL: En tout cas, je mentionne la chose, parce que vous n'en n'avez probablement pas entendu parler par les intéressés eux-mêmes; c'est un point qui les intéresse et je le signale à votre attention.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Je désirerais faire observer à M. Gordon que le train qui quitte Ottawa à 5 heures arrive à Montréal à 8 h. 10. L'Océan Limité part à 8 h. 30. Si nous prenons le train de 5 heures, nous devons transporter nos bagages du train d'Ottawa à l'Océan Limité, et un retard de 10 minutes signifie que nous manquons le train.

Si l'Océan Limité était garé sur l'autre voie en face du Scotia, nous aurions suffisamment de temps pour passer du train d'Ottawa à l'Océan Limité.

M. GORDON: C'est là une situation temporaire attribuable à la construction de l'hôtel. Certaines de nos voies ne peuvent être utilisées.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Cette situation existait avant que la construction de l'hôtel ne fût commencée.

M. GORDON: Il y a là deux causes: nous n'avons pas assez de voies et, de plus, le train part à une heure d'affluence. Je crois que nous pourrions remédier à cet état de choses lorsque nous serons en mesure d'utiliser toutes les voies. Le fait que certaines de nos voies sont paralysées dérange notre programme.

M. McCULLOCH (*Pictou*): Si l'Océan Limité était garé là, nous pourrions passer rapidement d'un train à l'autre.

M. HAHN: Monsieur le président, je voudrais revenir à la question posée par M. Churchill, question qui m'intéresse seulement du point de vue du taux exigé des propriétaires de ces automobiles. Je désirerais demander si le taux convenu applicable dans tout le Canada s'applique en l'occurrence.

M. GORDON: Non il ne s'applique pas. Il n'y a aucun taux convenu à Lynn-Lake.

M. HAHN: Je comprends cela, mais, en fait, on subventionne le chemin de fer . . .

M. GORDON: Voilà un exercice de logique qui m'échappe.

M. HAHN: Vous avez deux barèmes de taux pour le pays. Celui qui désire transporter une auto à Lynn-Lake paye un taux supérieur à celui que paye un homme qui désire transporter cette auto sur un chemin de fer transcontinental.

M. GORDON: Il y a une différence lorsque vous transportez une seule voiture au lieu d'en transporter six.

M. HAHN: J'admets cela.

M. GORDON: Le transport des voitures neuves est un service spécialisé qui permet de transporter un certain volume de marchandises à un taux différent de celui que nous exigeons pour les voitures individuelles. Nos lignes se rendent jusqu'à l'intérieur même des usines de ces compagnies d'automobiles et nous sommes donc en mesure de fournir des taux spéciaux pour le transport et la manutention, tandis qu'il ne nous serait pas possible de le faire pour des points individuels isolés.

M. HAHN: À propos des taux convenus, quelle est la situation en ce qui concerne tous les autres genres de produits? Il se peut que vous ayez à cueillir un certain lot de produits — des fruits, par exemple, ou d'autres produits. Avec une population de 1,400 âmes à Lynn-Lake, vous pourriez peut-être être appelés à y transporter un plein wagon d'automobiles ou d'autres articles au cours de l'été. Bénéficient-ils du même taux que ceux à qui s'applique un taux convenu?

M. GORDON: Le taux convenu est un arrangement en vertu duquel la compagnie conclut avec l'expéditeur particulier ou un groupe d'expéditeurs faisant le même commerce une entente comportant un taux spécial pour un certain volume d'affaires et l'une des conditions spécifiques, c'est que l'expéditeur en question s'engage à expédier au moins un pourcentage déterminé de ces produits par le chemin de fer. Nous avons différents taux selon le pourcentage de produits à expédier et ce pourcentage va de 50 p. 100 à 100 p. 100. Supposons que l'expéditeur ait garanti au chemin de fer que 75 p. 100 de ses expéditions se feront par rail quelles que soient les destinations. Nous établissons avec lui un taux convenu. N'importe quelle autre personne qui désire s'engager aux mêmes conditions peut obtenir le même taux pour l'expédition de ce genre de marchandises. Le taux convenu est une question qui dépend de l'expéditeur et, par conséquent, si un expéditeur est capable de profiter de notre taux spécial, il est alors en meilleure posture sur le marché du point de vue de la concurrence.

M. HAHN: Cela s'applique-t-il toujours ou ce taux s'applique-t-il seulement lorsque vous avez une concentration de population? Je suppose qu'il serait impossible d'obtenir un taux convenu pour des régions éloignées?

M. GORDON: Cela dépend de l'expéditeur. Nous parlons à ce moment de l'expéditeur.

M. HAHN: Je parle de lui, moi aussi.

M. GORDON: Prenons par exemple un conserveur de Picton (Ontario) qui conclut une entente avec nous pour expédier 75 p. 100 de sa marchandise par rail. Par la suite il pourra expédier ses produits à Lynn-Lake, Vancouver ou n'importe où ailleurs au taux convenu.

M. HAHN: Quel pourcentage de transport exigez-vous avant d'accorder ce taux convenu?

M. GORDON: 75 p. 100 de ses expéditions — pour garder l'exemple que j'ai déjà mentionné — quel qu'en soit le volume. Nous n'accordons pas de taux préférentiels pour satisfaire les gros expéditeurs. Quiconque s'engage à expédier, disons 75 p. 100 de ses marchandises, par rail et consent à respecter les mêmes

conditions peut obtenir ce taux. Alors il peut expédier n'importe où au Canada, que ce soit à Halifax, à Vancouver ou ailleurs, selon les endroits où il vend sa marchandise.

M. HAHN: Recevez-vous beaucoup de demandes de taux convenus en provenance des petits centres, par exemple des endroits situés sur vos lignes où se trouvent de petites conserveries? Je ne pourrais en nommer un seul sur votre ligne.

M. GORDON: Nous n'avons à l'heure actuelle que 105 taux convenus en vigueur. Ces services sont plutôt restreints et je n'ai pas la liste des expéditeurs. Toutefois, ils sont au nombre de 105.

M. HAHN: Pourriez-vous nommer certains de ces petits endroits? Nommez-en cinq dans le groupe? Est-ce que New-Westminster serait un de ceux-là?

M. GORDON: Je ne saurais dire. Tous ces contrats sont dans nos archives et tout le monde en connaît l'existence. Ils sont déposés à la Commission des transports.

M. HAHN: Pourriez-vous m'obtenir ce renseignement?

M. GORDON: Oui.

(Voir appendice B)

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Taux et service de banlieue" est-elle adoptée.

M. FOLLWELL: J'ai ici une feuille que j'ai détachée du *Toronto Daily Star* du mercredi 14 mars 1956. Il y est question de la ville de Toronto qui désire un service de banlieue. On y dit entre autres choses: "Les gens demandent que leurs édiles considèrent la possibilité d'accepter l'offre de Donald Gordon, président du National-Canadien, d'un service de banlieue satisfaisant comportant des garanties municipales contre les pertes". Je ne savais pas que vous aviez l'intention de conclure une entente avec Toronto à l'égard d'un tel service, mais peut-être désireriez-vous nous renseigner à ce sujet.

M. GORDON: Il s'agit là, sauf erreur, du témoignage que j'ai donné récemment à la Commission royale sur les perspectives économiques du Canada et je ne crois pas que nous puissions rien faire de mieux que de lire le paragraphe qui a été publié à ce moment-là. Cette mention d'une offre diffère un peu de ce que j'ai dit. Voici ce que j'ai dit:

"Extrait d'un mémoire présenté par M. Gordon à Montréal, le 19 janvier 1956, à la Commission royale sur les perspectives économiques du Canada:

Le problème du service de banlieue est un cas spécial dans la catégorie générale des opérations non rentables. Par sa nature même, les profits d'un tel service sont hautement localisés. Il est vrai qu'à l'heure actuelle le service de voyageurs aux taux de banlieue est fourni par le National-Canadien à quelques centres seulement du Canada, savoir: Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal et Toronto. Il y a cependant une pression considérable qui s'exerce en vue d'étendre le service de banlieue et, au fur et à mesure de l'aménagement de zones urbaines, on peut prévoir que cette demande s'accroîtra. L'étude que nous avons faite de la situation nous a portés à conclure sans l'ombre d'un doute que le service ferroviaire de banlieue est nécessairement non rentable, quel que soit le prix du passage que les clients consentent à payer. Ceci dit je reconnais que la tendance habituelle est vers la centralisation des collectivités urbaines et l'établissement de ce qu'on peut appeler des districts résidentiels satellites dans les régions métropolitaines. Quand on considère les frais élevés de la construction des rues et des réseaux artériels capables de répondre aux besoins du transport-automobiles, on s'explique pourquoi il y a toujours une demande de service ferroviaire de banlieue. Dans ces circonstances et si nos pertes sont compensées par des arrangements contractuels avec les mu-

nicipalités (en vertu desquels les usagers de ce service en paient le déficit), le National-Canadien est prêt à organiser des services de banlieue capables de répondre à la demande. Je fais cette proposition parce que je veux être fidèle aux principes énoncés dans le présent mémoire et parce que c'est la seule solution pratique qui se présente à moi, en vue de l'avenir."

Cette déclaration qui, comme je l'ai dit, visait l'avenir et que j'ai faite lorsque j'ai comparu devant la Commission royale sur les perspectives économiques du Canada, a été faussée gravement par certaines personnes qui ont laissé entendre que je demandais une subvention des municipalités. Cela n'est pas bien, car je ne veux pas de subventions. Mais je désire faire observer que le service ferroviaire de banlieue est une entreprise qui fonctionne à perte. Par conséquent, si une municipalité locale désire demander aux chemins de fer d'étendre le service de banlieue, alors je m'empresse d'ajouter qu'elle doit le faire en s'engageant à payer pour les avantages qu'elle en retire. Tout le Canada ne devrait pas être appelé à payer les pertes du National-Canadien en assurant un service qui procure des avantages à une seule région. Si nous devons construire d'autres lignes pour le service de banlieue, la région qui en bénéficie devrait contribuer au coût.

M. FOLLWELL: Votre compagnie a-t-elle étudié la situation à Toronto?

M. GORDON: Oui. Nous savons tout ce que nous avons besoin de savoir au sujet de Toronto en ce qui concerne le coût d'un nouveau service de banlieue. Toutes les solutions proposées par ceux qui ne sont pas au courant de la question oublient un point capital, à savoir que les services ferroviaires autour de Toronto sont dans un état de saturation à peu près complète à l'heure actuelle. C'est déjà un problème difficile d'envisager l'avenir et de s'organiser pour transporter toute la clientèle actuelle. Nos lignes sont à ce point achalandées qu'il est devenu très difficile de faire face au trafic actuel.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Toronto doit contribuer un assez bon montant aux recettes du chemin de fer?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous examiné les divers genres de services de banlieue en vue de déterminer si vous pouvez les appliquer à la municipalité.

M. GORDON: Oui. Nous avons un comité qui étudie les divers genres de matériel léger pour service de banlieue. Il se produit toute espèce de choses dans ce domaine, mais nous n'avons pas la preuve qu'elles donnent satisfaction. Il est sûr que certaines histoires qui viennent des États-Unis s'avèrent de pures inventions lorsqu'on examine les faits. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de développements dans le domaine du matériel léger pour le service de banlieue.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous envoyé une équipe de représentants en Europe pour examiner le matériel qu'on y emploie.

M. GORDON: Nous n'avons pas envoyé d'équipe en Europe, mais nous y avons des observateurs et il y a des renseignements techniques sûrs qui nous ont été communiqués. Du reste, les Européens nous envoient des représentants qui cherchent à nous intéresser à ce matériel.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il semble y avoir une différence dans le rapport entre l'énergie et le coût réel et cela semblerait un moyen qui vous permettrait d'abaisser le coût de ce genre de service.

M. GORDON: Oui, mais il y a des difficultés inhérentes à tous les genres de service de banlieue, quel que soit le matériel employé. Il y a le fait que la période de pointe dure environ deux heures par jour, alors que le matériel est entièrement consacré à ce service et reste inactif le reste du temps. Cela signifie, non seulement qu'une bonne partie du temps le matériel est inemployé, mais de plus que le personnel doit demeurer inactif. Et, nous ne pouvons déplacer ces employés

entre les heures de pointe. Il y a pour le service de banlieue un niveau de frais fixes qui le rend absolument non rentable.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela est-il vrai dans tous les cas? J'ai lu un rapport l'autre jour au sujet des services de banlieue à New-York qui auraient enregistré un profit l'année dernière.

M. GORDON: Je voudrais bien voir ce rapport. Je suis sûr qu'il ne s'agit pas de services de banlieue. Je ne crois pas tout ce que je lis dans les journaux.

M. HANNA: Il y a à peu près un an que le National-Canadien a inauguré son service de wagons-dînettes. M. Gordon pourrait-il nous dire quel a été le résultat de cette expérience au bout de la première année?

M. GORDON: Nous sommes très satisfaits. Nous avons constaté qu'il a été bien accueilli par le public voyageur et nous avons l'intention de l'intensifier. Nous avons dans notre budget des dépenses un poste visant l'achat d'autres wagons-dînettes.

M. HANNA: Le National-Canadien maintient-il son service de dînettes à l'ouest de Winnipeg?

M. GORDON: Oui. D'après nos projets, les cinq nouveaux wagons que nous avons commandés entreront en service dès qu'ils nous auront été livrés. Vous serez intéressés à savoir qu'à la suite d'une enquête que nous avons faite entre le 24 avril et le 25 septembre et qui portait sur la popularité du wagon-dînette — nous comparions le service de wagon-dînette avec celui des wagons-restaurants sur le même train, étant donné que nous avons des trains qui sont munis des deux services, pour savoir ce qu'en penserait le public pendant la période mentionnée — nous avons constaté, dis-je, que 95,335 repas avaient été servis dans le wagon-dînette contre 33,122 dans le wagon-restaurant.

M. HANNA: Je crois qu'il en est résulté une amélioration considérable dans le service des repas pour le public en général.

M. GORDON: Et ce qui est encore plus important, c'est que cette innovation a fort réduit le coût des repas pour le public voyageur; c'est là une des principales raisons de l'accueil chaleureux qu'on lui a fait.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Lorsque vous parlez de wagons-dînettes, voulez-vous parler des wagons-restaurants? Dans les wagons qui sont en service à l'heure actuelle sur le National-Canadien, il y a une espèce de comptoir. Est-ce là ce que vous entendez par wagons-dînettes?

M. GORDON: Ce wagon est muni d'un long comptoir auquel vous pouvez vous asseoir sur un siège et commander n'importe quoi à partir d'un Coke jusqu'à un repas complet.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Je crois que le Pacifique-Canadien a quelque chose de différent, c'est-à-dire qu'une partie du wagon contient des petites tables et le prix des repas y est réduit.

M. GORDON: Je crois que cette compagnie a ce qu'elle appelle un service-café. Elle a les wagons à dôme-observatoire, mais nous avons les wagons-dînettes.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): J'ai un peu critiqué dans le passé le service des repas sur les trains, non seulement sur le National-Canadien mais aussi sur le Pacifique-Canadien. Il y a longtemps que je réclame un service comme celui que vous donnez maintenant. Je crois que, la dernière fois que j'ai parlé de la chose, vous avez déclaré que vous étiez à faire l'expérience avec un wagon dans la région de Timmins. C'était votre première expérience et vous avez déclaré que ce service serait étendu. Je suis heureux de dire, monsieur le président, que, depuis que ce service a été inauguré, au cours de mes voyages sur le National-Canadien j'ai fait moi-même l'expérience des wagons-dînettes. Je suis heureux de féliciter M. Gordon de l'excellence de ce service. J'ai toujours prétendu que la majorité des gens qui voyagent par train ne peuvent se payer un repas de \$3 ou \$3.50, et

beaucoup de gens qui voyagent dans la classe touriste n'apporteraient pas de nourriture s'il y avait un wagon-dînette comme celui-là sur ces trains. Quand on a inauguré ce service, je prévoyais qu'il serait satisfaisant et j'en suis sûr maintenant. Si j'ai critiqué dans le passé, je veux aujourd'hui féliciter M. Gordon de ce nouveau service.

M. KNIGHT: Peut-être vous rappelez-vous que j'étais intéressé à ce service de wagons-dînettes il y a déjà quelques années. Cependant, j'aimerais à demander à M. Gordon quels sont les résultats au point de vue financier. Je me rappelle qu'il y a 3 ou 4 ans nous discutons de cette question des déficits sur le service des repas et que M. Gordon a déclaré alors que nous perdions 70 ou 80c. par repas. Je lui ai demandé quelle serait la solution et il a dit que chaque service doit boucler son budget. J'ai alors répondu: "Qu'entendez-vous faire?" et il a répliqué: "J'ai l'intention de majorer le prix dans le wagon-restaurant". Je me suis opposé de toutes mes forces à ce projet et j'ai alors proposé qu'on tente quelque chose comme le service de wagons-dînettes actuellement en usage. J'ai prédit à ce moment-là que l'année suivante M. Gordon nous reviendrait en disant: "J'ai vendu moins de repas et nous avons perdu plus d'argent par repas", et c'est justement ce qui est arrivé. J'aimerais maintenant connaître les résultats du service de wagons-dînettes au point de vue financier?

M. GORDON: Sur les trains où les wagons-dînettes seuls étaient en service au cours de l'année 1955, 228,086 repas ont été servis et ont donné un revenu moyen par repas de 86½c. Dans les wagons-restaurants qui donnaient un service équivalent en 1954, l'année précédente, 125,596 repas ont été servis et ont donné un revenu total de \$210,194, soit \$1.67 par repas, par comparaison à un revenu total de \$197,269 en 1955. Vous voyez que nous avons assez bien réussi à réduire le coût des repas pour le public, ce qui signifie, naturellement, que nos revenus ne sont pas aussi élevés. Nous croyons que le nombre de voyageurs servis dans les wagons-dînettes a augmenté de 81 p. 100. Nous en sommes encore au stade de l'expérimentation. Nous avons plus expérimenté au sujet des repas dans les wagons-restaurants au cours des deux ou trois dernières années, probablement à la suite de l'encouragement que vous nous avez témoigné, qu'en ces 25 dernières années, et nos expériences ne se sont pas limitées au service de wagons-dînettes. Nous les avons poussé dans plusieurs domaines afin de découvrir comment nous pourrions abaisser notre coût par repas tout en encaissant un revenu raisonnable. Nous sommes à peu près convaincus qu'il est impossible d'enregistrer des bénéfices dans ce domaine. Mais nous croyons aussi qu'on devrait envisager ce service dans une perspective plus vaste dans le cadre des autres projets que comporte notre programme en dehors des wagons-dînettes, car nous croyons que cela sera une attraction pour ceux qui voyagent par rail et servira notre publicité. Nous croyons que ce service deviendra rentable.

M. FULTON: Perdez-vous autant d'argent avec votre service de wagons-dînettes qu'autrefois avec les wagons-restaurants?

M. GORDON: Je ne dirais pas cela. Je dirais même que non. Je dirais que le résultat net de nos opérations, en ce qui concerne les wagons-dînettes, se solde par une perte beaucoup plus légère qu'avec le service des wagons-restaurants; mais il ne faut pas oublier qu'avec le service des wagons-restaurants nous fournissons les garçons de table, les serviettes et autres accessoires de luxe. Nous avons aussi le service-café qui est compris dans le service général des repas. Je ne crois pas que le service de wagons-dînettes soit une entreprise moins coûteuse, mais il ne faut pas oublier que le coût d'immobilisation d'un wagon-dînette est très élevé. Vous avez là du matériel hautement spécialisé.

M. KNIGHT: Vous admettez, je crois, que si vous perdez de l'argent avec le service de wagons-dînettes, il est mieux de perdre de l'argent dans une entreprise qui rend service.

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: En d'autres termes, nous attirons vers le wagon-restaurant non seulement les gens dont les dépenses de voyage sont payées, mais aussi les voyageurs de seconde classe.

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: Et ces gens constituent une partie importante de notre clientèle.

M. GORDON: Voilà pourquoi nous avons commencé avec le service de wagons-dînettes, pour voir si nous pourrions attirer dans le wagon-dînette les voyageurs des wagons ordinaires.

M. KNIGHT: Quelles sont vos pertes par repas à l'heure actuelle avec votre service de wagons-restaurants? Dans le passé le chiffre était de 70 à 80c.

M. GORDON: La perte moyenne par repas pour tous les wagons-restaurants en service en 1955 était de 58c.

M. KNIGHT: Pourrions-nous savoir quelle a été la perte nette?

M. GORDON: Non, je ne puis vous donner ce renseignement. Tout ce que je puis vous donner, c'est le revenu moyen par repas. Pour les wagons-restaurants, les wagons-café et les wagons-buffet, le revenu moyen par repas était de \$1.73 par comparaison à 82 ou 83c. pour le wagon-dînette et le wagon-lit-grill, tandis que dans le wagon-buffet il n'était que de 60c. Le grand total pour tous les services de wagon-restaurant est le suivant: recettes, \$3,895,150; dépenses, \$5,320,297; perte nette pour l'année 1955, \$1,425,147.

M. KNIGHT: Quelle serait la proportion de la perte nette pour les autres wagons-restaurants? Elle serait très faible, n'est-ce pas?

M. GORDON: Eh bien, nous avons servi dans les wagons-dînettes 337,274 repas à un coût moyen de 83c. par repas. Cela donne un revenu total de \$279,456.

M. KNIGHT: Ce revenu provient de . . .

M. GORDON: Des wagons-dînettes.

M. KNIGHT: Avez-vous des chiffres sur les frais des wagons-dînettes?

M. GORDON: Non.

M. KNIGHT: J'ai une autre question à poser. Que résulte-t-il du fait que vous vendez des boissons alcooliques dans ces wagons-dînettes dans certaines provinces qui le permettent?

M. GORDON: Cette vente augmente nos revenus; nos ventes d'alcool sont très payantes.

L'hon. M. MARLER: Cela coûte un peu plus cher aux voyageurs, mais n'augmente pas les frais de la compagnie.

M. KNIGHT: L'amélioration générale en ce qui concerne le service de wagon-restaurant est-elle attribuable au fait que nous faisons un profit élevé sur les boissons alcooliques? Je n'exprime pas mon opinion sur cette question en ce moment.

M. GORDON: Je ne saisis pas ce que vous voulez dire par amélioration générale. Notre perte a augmenté.

M. KNIGHT: Parfait. Alors je vais formuler ma question comme ceci: quel effet votre vente de boissons alcooliques a-t-elle sur la situation générale?

M. GORDON: Nous en vendons très peu. Je pourrais vous donner un chiffre total approximatif. Le revenu total sur nos lignes du National-Canadien l'année dernière semble avoir été de \$221,470 par comparaison au revenu total de \$3,895,000 provenant du Service de wagon-restaurant; la proportion est plutôt faible.

M. KNIGHT: Depuis combien de temps ce service est-il en vigueur? Quand a-t-il commencé?

M. GORDON: Cela varie, car nous n'avons la permission de vendre de l'alcool que dans certaines parties du trajet. J'ai devant moi quatre pages de

conditions en vertu desquelles nous pouvons vendre de l'alcool. Je crois que nous avons commencé à vendre de l'alcool il y a environ quatre ans. Cela varie, selon la partie du pays.

M. FOLLWELL: Vendez-vous toutes les marques d'alcool? Je voudrais faire un peu de réclame à Corbyville.

L'hon. M. MARLER: Pas de publicité, s'il vous plaît.

M. HAHN: J'ai une observation à formuler au sujet de cette question de l'alcool et de l'autre question que nous avons discutée un peu plus tôt. Je ne comprends pas comment M. Gordon ou ses collaborateurs peuvent déterminer si un service est rentable ou non. Nous en avons un exemple dans le cas des wagons-restaurants et des wagons-dînettes. Nous avons mis en vigueur un nouveau programme. L'année dernière nous avons perdu, je crois, 54c. par repas et cette année 58c. par repas en appliquant ce nouveau programme. Il est vrai que nous avons servi plus de repas dans les wagons-dînettes que dans les wagons-restaurants, mais je crois que nous devrions pouvoir décomposer ces frais en vue de déterminer où la perte se produit afin d'en éliminer la cause. Il me semble que, s'il en est ainsi, comme dans le cas des wagons-restaurants et des wagons-dînettes, la même chose s'applique à certains de ces taux de transport qui présentent un problème de compensation. Je sais que le Comité est fatigué d'entendre parler des taux de transport, mais je suis fatigué aussi du fait qu'on peut avoir l'impression que nous venons ici pour faire enquête sur les opérations du chemin de fer — et je ne voudrais pas laisser supposer que les dirigeants de la compagnie cherchent à nous cacher quelque chose — je prétends que nous n'avons pas les renseignements que nous demandons parce que les chiffres n'ont pas été répartis entre ces services spéciaux. Dans ces cas où nous avons mis en vigueur un nouveau programme, je voudrais qu'on me présente un état du revenu global, représentant les frais d'exploitation des wagons-dînettes par comparaison à ceux des wagons-restaurants.

M. GORDON: Je vous fournirai ce renseignement demain. Je répète que je ne l'ai pas aujourd'hui. Naturellement, nous sommes au courant de nos frais et savons ce que nous faisons. À titre d'administrateurs, c'est notre travail.

(Appendice B)

M. HAHN: C'est justement ce qui aurait dû être communiqué au cours de l'interrogatoire et ce que M. Knight a cherché à obtenir sans succès. En ce qui me concerne, j'ai la satisfaction d'avoir fait ce que je voulais faire.

M. GORDON: J'ai certains chiffres en ma possession, mais apparemment ils ne vous donneront pas satisfaction. Vous voulez un aperçu de nos frais d'exploitation et des revenus d'un wagon-dînette par comparaison avec d'autres genres de service dans les wagons-restaurants?

M. HAHN: Oui.

M. KNIGHT: Je voudrais savoir si la perte par repas se produit dans les wagons-dînettes ou dans les wagons-restaurants.

M. GORDON: Je puis vous donner dès maintenant une réponse générale. La perte par repas dans le wagon-restaurant régulier est beaucoup plus élevée que dans le wagon-dînette, en dépit de la réduction des prix dans ce dernier service.

M. KNIGHT: Alors la conclusion serait-elle de mettre en service plus de wagons-dînettes et moins de wagons-restaurants?

M. Gordon: Oui, pourvu que vous n'oubliez pas que les frais d'immobilisation des wagons-dînettes sont très élevés. Nous devons choisir les parcours où les dînettes sont mis en service. Il ne s'agit pas simplement de mettre ces wagons-dînettes en service; il faut comprendre que ce genre de service ne convient pas sur tous les trains.

M. FOLLWELL: Prétendez-vous qu'un wagon-dînette coûte plus cher qu'un wagon-restaurant ?

M. GORDON: Oui. C'est un élément hautement spécialisé de notre outillage.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a une chose qui n'est pas claire pour moi. Peut-être que M. Gordon pourrait me l'expliquer. Il y a quelques minutes il a mentionné le chiffre de \$1.73 comme le revenu moyen par repas sur tout le réseau.

Le PRÉSIDENT: Dans les wagons-restaurants.

M. GORDON: Dans les wagons-restaurants et les wagons-buffets seulement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais non dans les wagons-dînettes ?

M. GORDON: Non. Les wagons-restaurants et les wagons-buffets ont donné un revenu moyen de \$1.73 par repas. Les wagons-dînettes ont donné un revenu moyen de 83c. par repas. Et dans les wagons-café où on ne sert que des rôties et du café et le casse-croûte, le revenu moyen a été de 60c. par client. Le revenu global moyen est \$1.40.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avons-nous un chiffre comparable à ce montant de \$1.40 pour l'année précédente ?

M. GORDON: Oui, le chiffre pour 1954 était de \$1.70.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres mots, l'introduction du wagon-dînette a provoqué une réduction satisfaisante de la moyenne du prix du repas pour le public voyageur.

M. GORDON: Exactement.

L'hon. M. MARLER: Naturellement, il se peut qu'un plus grand nombre de voyageurs mangent dans les wagons-dînettes qu'auparavant ?

M. GORDON: Nous ne nous sommes pas occupés exclusivement des wagons-dînettes. En plus, nous avons mis d'autres projets à exécution, entre autres l'introduction, à la fin de 1954, du système de wagon-café, qui a provoqué une augmentation du nombre de repas servis de 37,838 en 1954 à 398,078 en 1955, mais les repas en question dans ce genre de service sont très légers — café, rôties et autres genres de collation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): M. Gordon se présente ici chaque année et parfois nous n'avons pas l'occasion de lui dire des choses encourageantes. Cependant, cette année il nous arrive avec un bénéfice de 10 millions de dollars et en plus il donne au public un service général plus étendu dans le domaine des repas et réduit même le coût moyen de ces repas. Qu'il me soit permis de dire en ce moment que je suis sûr que tout le monde se réjouit de cette amélioration.

M. GORDON: Je vous remercie.

M. FULTON: Puis-je poser une question à M. Gordon au sujet de l'attitude des employés qui travaillent dans ces wagons-dînettes. J'ai entendu dire en plusieurs occasions que les employés du Pacifique-Canadien n'aiment pas à travailler dans ce nouveau wagon-café. On me dit que le wagon est encombré et ils doivent y travailler de longues heures par comparaison, je crois, à ceux qui travaillent dans des wagons-restaurants. Avez-vous fait la même constatation au sujet de vos wagons-dînettes et, dans le cas de la négative, quelle en est la raison ?

M. GORDON: Le wagon-dînette est une voiture construite expressément pour une fin spéciale et l'on y a aménagé des commodités suffisantes pour permettre à l'équipage d'y dormir. Les employés ont un dortoir de première classe et en sont très satisfaits. Il est vrai que, pendant que ce service était à l'épreuve, nous avons éprouvé certaines difficultés avec les employés du train jusqu'à ce qu'ils fussent habitués au service. Un employé doit subir une adaptation psychologique pour s'habituer à servir derrière un comptoir et abatte une certaine somme de travail pour préparer ces repas. Je ne prétends pas que nous n'ayons

pas eu de difficultés, mais ces difficultés n'ont pas été plus nombreuses ni plus grandes que nous n'avions prévu.

M. FULTON: Vos employés semblent maintenant tout à fait acclimatés ?

M. GORDON: Je dois de plus louer nos employés qui se sont montrés empressés à s'adapter à ce nouveau service. Ils se sont intéressés à faire de la publicité au service dans le public voyageur. Nos employés nous ont prêté toute la collaboration possible sous ce rapport.

M. FULTON: Quels arrangements faites-vous en ce qui concerne les périodes de travail ? Le personnel quitte-t-il le service

M. GORDON: M. Dingle vous expliquera les modalités du fonctionnement du service.

M. DINGLE: Pour le trajet entre Montréal et Winnipeg, le personnel se rend jusqu'à Winnipeg, où il se repose pendant quelques heures avant de reprendre son service pour revenir à Montréal. Ce voyage complété, le personnel a trois ou quatre jours de repos. Le personnel doit accomplir 208 heures de travail par mois.

M. FULTON: Ce sont à peu près les mêmes arrangements qui sont en vigueur pour les personnels des wagons-restaurants.

M. DINGLE: Exactement.

M. GORDON: En général l'entente au sujet de la rémunération pour le personnel du wagon-restaurant est basée sur le nombre d'heures de travail par mois plutôt que par jour et les heures de travail des employés pendant un trajet donné dépendent des besoins du service, sous réserve toujours du besoin de dormir et de manger.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il une différence entre le taux de banlieue exigé dans la région Hamilton-Toronto et celui qui a cours dans la région de Montréal ? On me dit qu'il y en a une.

M. GORDON: La situation est temporaire en raison du fait que les augmentations des taux de banlieue qui ont été accordées ou qui sont encore à l'étude ne sont pas encore complètement entrées en vigueur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Votre chemin de fer n'a-t-il pas demandé une augmentation semblable, c'est-à-dire 100 p. 100 à Montréal ?

M. GORDON: Oui. La décision dépend du jour de l'audition par la Commission des transports. Notre cause est étudiée en ce moment en ce qui concerne la dernière partie de l'augmentation. Je ne sais pas encore à quelle conclusion la Commission des transports en est venue; mais, en définitive, lorsque les audiences auront été complétées et que les dates auront été fixées, nous prévoyons que l'augmentation sera la même partout.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À l'heure actuelle il y a une différence de 25 p. 100 entre Montréal et Toronto, et cette différence sera de 50 p. 100 s'il n'est pas accordé d'augmentation correspondante cette fois-ci ?

M. GORDON: C'est exact. Nous aurions pu mettre en vigueur cette dernière augmentation dans la région de Toronto, mais nous ne l'avons pas fait parce que nous attendions la fin de l'audition à Montréal.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelles raisons a-t-on données pour rendre des décisions différentes ?

M. GORDON: On a dit simplement que la Commission avait entendu la cause de Toronto en prenant en considération la situation à Toronto et qu'elle avait décidé que l'augmentation de 100 p. 100 était justifiée. Puis elle a entendu la cause de Montréal et elle était disposée à régler le cas de Montréal de la même façon, mais le cas de Montréal était compliqué par une demande concurrente d'abandon de certains services, ce qui a décidé la Commission à dire: "Nous allons accorder une augmentation de 50 p. 100 maintenant et nous reviserons la situation en ce qui concerne l'abandon des services; nous examinerons toute la question lorsqu'elle nous sera soumise de nouveau."

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La décision n'a aucunement été basée sur des différences dans le potentiel de trafic ou sur la différence dans les distances ?

M. GORDON: Je ne puis lire la pensée des membres de la Commission des transports et voir ce qui a motivé leur décision, mais rien dans leur jugement n'indiquait cela.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous demandiez la permission d'abandonner certains services et on a fait de l'opposition ?

M. GORDON: Nous demandions plus spécialement la permission d'abandonner certains services, bien que, naturellement, il y ait toujours de l'opposition à toute augmentation des taux de transport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez dit que, dans la région de Toronto, tout l'espace est occupé jusqu'au dernier pouce. A-t-on jamais examiné la possibilité d'utiliser toute partie de l'emprise que peut posséder le chemin de fer dans la région métropolitaine pour y faire exploiter des lignes de banlieue par la municipalité ?

M. GORDON: Personne n'a discuté cette question spécifiquement avec moi. Il ne saurait en être question. Il n'y a pas de place tout simplement, et toute place qui pourrait être mise à notre disposition a été achetée par le chemin de fer en vue de l'employer pour le trafic-marchandises.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas de place dans les emprises où la réponse s'applique-t-elle seulement à la zone des cours de chemin de fer ?

M. GORDON: Aux deux. Le service de banlieue le plus achalandé est celui de Toronto-Oakville-Hamilton. Le trafic qui emprunte présentement cette voie a réellement atteint le point de saturation. Nous ne pouvons que faire passer un certain nombre de trains sur cette voie pendant une période donnée de temps et à l'heure actuelle nous expédions les trains aussi vite que la sécurité le permet. Pour pouvoir étendre le service, il faudrait construire une nouvelle voie. Nous pourrions le faire sur notre propre emprise.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): C'est justement à ce sujet que je voudrais vous interroger. Il y a toujours sur votre emprise un peu d'espace libre de chaque côté de la voie. Cet espace est-il nécessaire pour vos fins ? C'est là un problème très épineux à Toronto et s'il était possible d'acquérir toutes ces emprises, ce serait une grosse économie. Avez-vous l'intention d'utiliser tout l'espace supplémentaire existant ou pourrait-il y avoir de l'espace libre ?

M. GORDON: Les emprises que nous avons acquises à l'intérieur et dans les environs de Toronto l'ont été pour répondre spécifiquement aux besoins d'un programme à long terme et parce que nous en aurons besoin pour fins ferroviaires futures. Nous ne nous en départirions certainement pas facilement. Nous élaborons nos plans de construction des voies vingt et même trente ans à l'avance et nous savons que la région de Toronto va exiger chaque pouce de terrain dont nous disposons pour desservir cette citée grandissante.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Alors ces propositions qui nous sont signalées sont celles d'amateurs qui ne connaissent rien à la situation des emprises des chemins de fer ?

M. GORDON: Un homme en vue a qualifié mes suggestions de ridicules. Je saisis l'occasion de lui retourner le compliment en disant que ses suggestions sont tout aussi ridicules que les miennes.

M. CARRICK: La situation relative à l'emprise s'applique-t-elle seulement entre Toronto et Hamilton ou est-ce la même chose partout ?

M. GORDON: Vous voulez parler des autres régions en dehors de Toronto ? Il peut y avoir certains espaces limités, mais il me faudrait une carte pour les indiquer. Une chose est certaine, c'est qu'il n'y a rien dont nous ne prévoyions pas l'emploi futur.

M. FULTON: À ce propos, vous avez parlé d'études entreprises pour résoudre ce problème, qui devient de plus en plus difficile partout au Canada. Pourriez-vous nous donner aujourd'hui ou peut-être demain une idée du problème tel qu'il vous apparaît relativement à la situation qui existe au Canada, c'est-à-dire en Amérique du Nord, par comparaison à la situation au Royaume-Uni tout particulièrement et peut-être aussi dans certaines autres parties de l'Europe? Plusieurs grandes villes d'Europe ont un service de banlieue, bien que j'ignore si ce service est rentable. Je veux mentionner tout particulièrement la ville de Londres, où la plupart de ceux d'entre nous qui sont allés outre-mer ont vu le grand nombre de personnes qui entrent dans la ville et en sortent en un rien de temps.

M. GORDON: Je peux vous en donner un aperçu dès maintenant. Ce ne sera pas une analyse très approfondie, mais je crois que mon résumé suffira pour les fins que nous avons en vue. Voici la différence essentielle. Le service de banlieue sur le continent nord-américain fonctionne surtout aux heures de pointe et les habitudes de nos populations sont si enracinées que ces heures de pointe se présentent toujours à la fin de la matinée et au début de la soirée. Si nous devons faire face à une situation semblable à celle qui existe dans la ville de Londres, où il y a un va-et-vient constant pendant toute la journée, et si nous pouvions faire circuler nos trains à heure fixe chaque jour et faisons un emploi maximum de notre matériel et de notre personnel, la situation économique serait tout à fait différente. Quoi qu'il en soit, c'est un fait que, à ce stade de notre développement dans notre pays, il y a une grande ruée de voyageurs entre 8 heures et 9 heures le matin et que cette ruée reprend autour de 5 heures et dure jusqu'à 6 heures du soir. Entre ces deux périodes de pointe nous sommes inactifs, nos immenses immobilisations sont au repos et aucun taux que nous pourrions obtenir de nos voyageurs ne contre-balancerait ce gaspillage de matériel et d'employés réduits à l'immobilité. D'autre part, si nous pouvions amener les clients à "échelonner" leurs heures de déplacement, la situation économique serait tout autre.

M. FULTON: À ce propos, n'est-il pas vrai que les habitudes des nord-américains dans les régions métropolitaines ne diffèrent pas tellement des habitudes des gens qui demeurent à l'intérieur ou dans le voisinage des zones métropolitaines de Londres? Beaucoup de gens se rendent à Londres chaque matin et en reviennent le soir.

M. GORDON: Il y a également un problème relatif aux heures de pointe dans ces pays, je le reconnais; mais il n'est pas aussi grave que l'est notre propre problème des deux périodes de pointe. Londres a sa période de pointe; mais, aux autres heures de la journée, la compagnie peut faire circuler ses wagons et obtenir ainsi les revenus qui serviront à payer les employés.

M. FULTON: N'est-ce pas également à cause du fait que les wagons plus légers en usage en Angleterre donnent satisfaction pour le service de banlieue aussi bien que pour les trajets plus longs et aussi parce que le même train peut être affecté aux deux services?

M. GORDON: C'est là une idée qui, vaudrait la peine d'être examinée. Au Royaume-Uni, le problème des chemins de fer se résume à ceci: court trajet contre long trajet. Dans notre pays le problème essentiel est le long trajet et nous ne devrions pas oublier que le chemin de fer n'a jamais été construit pour de courts trajets. Qui dit chemin de fer dit transport sur longue distance, qu'il s'agisse de marchandises ou de voyageurs, et nous ne pouvons faire de l'argent avec de petits trajets. Cette vérité s'applique à tous les chemins de fer. Nous devons nous rappeler également qu'ici on voyage beaucoup plus en auto que dans la ville de Londres. En Amérique, une femme prend sa voiture pour aller faire ses emplettes, tandis qu'à Londres elle s'y rend par train.

M. CARRICK: Est-ce que la densité de la population de Londres n'aurait pas un certain effet sur la question?

M. GORDON: Un effet très net.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'aimerais poser une ou deux questions au sujet de la publicité. Les poserai-je maintenant ou plus tard ?

Le PRÉSIDENT: Veuillez les réserver jusqu'à ce que nous abordions le chapitre des frais d'exploitation. La rubrique "Messageries" figure au paragraphe suivant de la page 8. Y a-t-il des questions à poser au sujet des messageries ?

Rubrique adoptée.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est "Le service des communications".

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de la question des "Messageries", existe-t-il une entente entre votre chemin de fer et Air-Canada en ce qui concerne les messageries ?

M. GORDON: Nous nous tenons en liaison très étroite avec Air-Canada, avec qui nous avons conclu une entente portant que nous nous chargeons des livraisons locales dans certains endroits.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il dans vos bureaux quelque indication que le public peut faire usage du service de messageries d'Air-Canada ?

M. GORDON: Tout dépend des dispositions de l'employé en cause. Il est sûrement en mesure de donner les renseignements nécessaires et, s'il lui arrive d'y penser, il communiquera les renseignements voulus à la personne qui s'enquiert. Notre intention est de donner ce service.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si vous vous trouvez dans une ville importante où Air-Canada fait de la réclame, vous pouvez trouver facilement le numéro de téléphone. Du reste, je crois que vous avez des agents dans presque toutes les localités et, lorsque quelqu'un est pressé pour expédier quelque chose, la collaboration du National-Canadien est certainement très utile.

M. GORDON: Nous donnons tous les renseignements nécessaires sur le genre de messagerie aérienne que l'on peut employer.

M. FULTON: Quels résultats avez-vous obtenus du réseau télégraphique dont vous avez assumé la direction en Colombie-Britannique centrale l'année dernière ?

M. GORDON: Ce service a maintenant été incorporé à notre réseau et je ne puis vous donner de statistique précise à ce sujet. Nous l'avons évalué lorsqu'on nous en a confié la direction et nous avons décidé de l'utiliser avantageusement; mais il serait difficile, au point de vue de la comptabilité, de le considérer hors de son cadre à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous abordons maintenant le chapitre intitulé "Frais d'exploitation". M. Hamilton a quelques questions à poser.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): L'année dernière, vous avez eu l'obligeance de nous donner un peu de renseignements au sujet de votre budget d'annonces et de sa décomposition en diverses rubriques. Peut-être seriez-vous disposé à nous donner les mêmes renseignements cette année.

M. GORDON: En 1955, nous avons dépensé au total \$954,812 pour annoncer nos services de voyageurs dans les périodiques, les journaux, à la radio et à la télévision; sur ce chiffre, \$454,408 ou 48 p. 100, a été dépensé au Canada et le reste, soit \$500,404 aux États-Unis. Nous avons en main quelques chiffres en ce qui concerne nos projets pour 1956. Nous les tenons à votre disposition.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je crois que ces chiffres nous intéresseraient.

M. GORDON: Nos plans pour 1956 prévoient des déboursés de \$1,040,000 pour les mêmes fins: \$500,000 ou 48 p. 100 au Canada et \$540,000 aux États-Unis.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Qui vous représente comme agent publicitaire pour l'emploi de ces fonds?

M. GORDON: Au Canada, c'est la *Canadian Advertising Company* et aux États-Unis la maison *McCann, Erickson*.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La maison *McCann, Erickson* est votre nouvelle agence depuis environ un an, n'est-ce pas?

M. GORDON: À peu près.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Pourriez-vous nous dire pourquoi vous avez fait ce changement? La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que, pendant quelque 22 ans, votre publicité était confiée à la maison *Cockfield Brown*, qui est la plus grosse agence canadienne, ou à une combinaison de la *Cockfield Brown* et de la *Canadian Advertising Agency*. Nous découvrons tout à coup que votre compagnie est maintenant représentée, pour la plus grande partie de votre budget de dépenses, par une maison américaine bien connue et je suis curieux de savoir ce qui vous a déterminés à faire ce changement?

M. GORDON: Je ne crois pas que votre appréciation de la situation soit conforme aux faits. En fait, pendant des années, notre publicité canadienne était partagée entre la *Cockfield Brown* et la *Canadian Advertising*. Par l'intermédiaire de la *Cockfield Brown*, nous confions notre publicité américaine à une agence américaine de la *Cockfield Brown*; en d'autres termes, nous avons recours à une maison américaine, mais cette réclame passait par la maison *Cockfield Brown*.

Après mûre considération, après avoir examiné certaines de ces dépenses et nous être demandé ce que nous en retirions, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il vaudrait mieux avoir recours à une compagnie de publicité canadienne pour le Canada et traiter directement avec une compagnie de publicité américaine, pour la publicité faite aux États-Unis. Je désire qu'il soit bien compris que nous n'avons eu recours à une compagnie de publicité américaine que pour les annonces faites aux États-Unis et que la compagnie de publicité canadienne n'est chargée que de la publicité au Canada. Nous avons pensé que c'était une question d'affaires et que nos intérêts seraient mieux servis si nous avions une agence de publicité dans chaque pays. Si vous avez l'intention de me demander sur quoi nous nous sommes basés pour faire notre choix entre la *Cockfield Brown* et la *Canadian Advertising*, je vous demanderai de ne pas trop insister sur ce point.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je n'insisterai pas trop sur ce point, monsieur le président, mais je veux dire ceci. Il s'agit de déterminer quelle mesure on doit prendre dans un cas de ce genre et il me semble que c'est l'une des attributions du présent Comité — comme on l'a déjà dit — de se servir de son jugement en ce qui concerne la façon dont une entreprise donnée est dirigée. Ceci dit, j'ajoute qu'à mon avis il y a lieu de se demander si la décision de confier la publicité du National-Canadien à une compagnie de publicité américaine était bien motivée. Tout d'abord, même si vous avez signalé qu'une compagnie canadienne avait eu recours à une compagnie américaine comme son agent, j'ajoute que les opérations passaient par les mains d'une maison canadienne et que celle-ci exerçait une certaine surveillance et un certain contrôle qui lui ont maintenant échappé.

M. GORDON: Quel genre de contrôle?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La maison canadienne était toujours en contact avec l'agence des États-Unis et ces deux organismes étaient en mesure de coordonner votre campagne canadienne et le travail de la compagnie de publicité américaine, parce qu'elle était intéressée dans les deux et je crois que c'est là une considération très importante.

Le PRÉSIDENT: La compagnie locale touche-t-elle une commission supplémentaire ?

M. GORDON: Elle retient une partie de la commission versée aux agents américains.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je puis répondre à cela. Il y aurait en quelque sorte certains montants versés à la compagnie canadienne pour ces opérations

M. GORDON: Mais à nos frais.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non monsieur. Certainement non.

M. LANGLOIS: Qui est le témoin ici, M. Gordon ou M. Hamilton ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je vous demande pardon. J'aurais peut-être dû exprimer cela sous forme de question. M. Gordon est-il certain lorsqu'il affirme: "à nos frais" ?

M. GORDON: Nous payons la note et le partage se fait entre la *Cockfield Brown* et la société américaine.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous n'auriez donc à payer aucun frais supplémentaire ?

M. GORDON: M. Wright m'informe qu'il n'y a aucun frais supplémentaire à payer.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ma déclaration était donc exacte.

De plus, il y a la question de présenter un point de vue canadien dans la publicité de la compagnie et il ne faut pas oublier que les chemins de fer Nationaux du Canada sont une corporation canadienne qui appartient aux Canadiens. Une agence de publicité joue un rôle important dans une opération de ce genre. Elle contribue à établir et à diriger l'entreprise et "donne le ton" publicitaire en collaboration avec l'annonceur.

M. CARRICK: Monsieur le président, je désire invoquer le règlement.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est là une question qui relève de la compagnie de chemin de fer et je ne crois pas qu'il soit permis de faire des affirmations de ce genre. Je crois que vous devriez simplement demander au témoin si telle ou telle chose est vraie. Autrement on pourrait dire à l'étranger que la compagnie a adopté telle ou telle ligne de conduite tandis qu'il n'en serait pas ainsi. Si vous posez une question à M. Gordon et si celui-ci répond dans un sens ou dans l'autre, le renseignement se trouve communiqué au peuple canadien.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je me ferai un plaisir d'adapter cette façon de procéder. Diriez-vous que votre agence publicitaire contribue à donner le ton et à déterminer votre mode de publicité ?

M. GORDON: Oui, je le crois.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cela signifie Je ne suis pas un avocat et je fais de mon mieux pour faire le travail d'avocat, bien que parfois j'éprouve de la difficulté.

M. GORDON: Et je ferai de mon mieux pour remplir mon rôle de témoin.

M. FULTON: M. Hamilton s'améliore sans cesse.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Étant donné que votre agence publicitaire contribue à orienter votre publicité, ne résulterait-il pas, du fait de votre contact direct avec une compagnie de publicité américaine sans le secours des conseils et de la direction de votre agence canadienne relativement à la publicité, une tendance à américaniser votre publicité jusqu'à un certain point ?

M. GORDON: Non. C'est une question d'opinion et, à notre avis, l'agence américaine peut faire un meilleur travail sur le marché américain qu'une agence canadienne ne le pourrait. Cette agence américaine a des filiales au Canada et est parfaitement au courant de ce qu'elle a besoin de connaître sur le Canada. Pour ce qui est de la question de vendre nos services sur le marché américain, à notre

avis — et c'est là une opinion qui est partagée par un grand nombre d'autres sociétés qui ont quelque chose à vendre aux États-Unis — le contact direct avec une agence américaine pour atteindre les acheteurs américains donne de meilleurs résultats que si nous cherchions à faire ce travail du Canada même. Le même raisonnement s'applique à la situation canadienne et je n'admettrais pas qu'on engage des Américains pour s'occuper du marché canadien. Je suis d'avis, après avoir eu recours aux conseils de ceux qui sont chargés de m'éclairer, que de cette façon nous obtenons une plus grande valeur pour chaque dollar que nous dépensons en publicité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Savez-vous, monsieur Gordon, que cette même maison *McCann, Erickson*, qui est votre agence américaine, a ouvert son bureau au Canada en 1952 et que vers cette époque, si je me souviens bien, elle devint un élément important dans votre programme publicitaire ? Savez-vous qu'il se peut fort bien que c'est parce qu'elle comptait faire des affaires avec votre compagnie, qu'elle a décidé de venir fonder une succursale au Canada ?

M. GORDON: Je ne suis pas en mesure de vous dire quels sont les motifs qui ont déterminé cette compagnie à venir s'établir au Canada. Nous savons qu'elle avait exploré les possibilités du marché canadien depuis un certain temps avant de s'adresser à nous et je dois dire que, sans être la raison principale de son établissement dans notre pays, nous avons certainement été pour quelque chose dans sa décision de venir tenter sa chance sur le marché canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Accepteriez-vous de répondre à une autre question ? Je dois dire tout d'abord que tout indique que des compagnies de publicité américaines établissent des filiales au Canada pour surveiller leurs intérêts dans notre pays. Je désirerais savoir si, avant de changer d'agent publicitaire, on a conseillé à une compagnie canadienne d'établir une filiale américaine pour s'occuper de votre publicité aux États-Unis tout comme les compagnies américaines le font ici ?

M. GORDON: Nous ne songerions pas à enseigner aux compagnies de publicité à conduire leurs affaires. Ces gens connaissent la situation aussi bien, sinon mieux que nous-mêmes, et le point qui importe est celui-ci: qu'ils ouvrent un bureau ou non aux États-Unis, nous serions quand même d'avis que, pour atteindre le marché américain, nous obtiendrions une meilleure valeur pour le dollar américain en traitant avec une agence américaine qui est en contact avec le marché américain.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que vous engageriez des employés canadiens là-bas tout comme les agences américaines engagent des employés américains dans notre pays.

M. GORDON: Il ne s'agit pas de cela. C'est là un service qui exige une connaissance du marché que l'on ne vient à posséder qu'après l'expérience de toute une vie. Toutes ces sociétés ont des relations aux États-Unis qui leur aident à apprécier le marché tout comme les gens le font dans le commerce.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cela ne présage pas très bien pour le succès des Américains qui viennent ici.

M. GORDON: Il faut juger par les résultats. Les Canadiens devraient être en mesure de se défendre sur leur propre marché.

M. CHURCHILL: Quelle proportion des affaires du National-Canadien provient des États-Unis ?

M. GORDON: C'est là une chose que nous avons souvent cherché à déterminer, mais il faut aborder ce problème par une méthode analytique pour en trouver la réponse. Il faut pour cela établir un système qui permet de déterminer le nombre de voyageurs, la source du trafic et d'autres éléments du même genre. Nous sommes à élaborer un tel système, mais je ne puis encore vous donner une réponse précise.

M. CHURCHILL: Y a-t-il un gros pourcentage de votre budget des annonces qui est réservé pour les États-Unis?

M. GORDON: Oui. La raison en est que nous avons affaire à une population beaucoup plus considérable et que, de plus, le coût de la publicité aux États-Unis est beaucoup plus élevé qu'au Canada. Si vous achetez une annonce dans à peu près n'importe quel quotidien ou périodique américain, vous paierez cinq ou six fois plus qu'au Canada. Quatre ou cinq fois au moins.

M. CHURCHILL: Sur quoi porte votre réclame aux États-Unis? Sur le trafic-voyageurs ou le trafic-marchandises?

M. GORDON: Seulement sur le trafic-voyageurs, et naturellement nous n'y oublions pas nos hôtels.

M. FOLLWELL: N'annoncez-vous pas en vue d'obtenir du trafic-marchandises sur votre ligne américaine?

M. GORDON: Non, nous n'en faisons rien.

M. FOLLWELL: Pas même pour votre ligne américaine? N'en avez-vous pas besoin?

M. GORDON: Nous avons nos propres solliciteurs sur place, car nous croyons que les quotidiens ou les périodiques ne sont pas les médiums qu'il faut pour ce genre d'affaire. Si vous regardez au dos du rapport, vous verrez que nous avons des agents un peu partout et nous trouvons que pour le trafic-marchandises la sollicitation directe donne de meilleurs résultats. Le gérant du trafic d'une grosse entreprise ne lit pas les annonces qui paraissent dans les journaux.

M. FOLLWELL: Il n'en a pas le temps.

M. GORDON: Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur le chapitre "Frais d'exploitation"?

M. FULTON: Monsieur Gordon, votre bureau de publicité sait-il si l'Office du tourisme du gouvernement canadien, qui annonce beaucoup aux États-Unis, retient les services d'un agent américain ou canadien et s'il fait de la publicité dans les magazines américains?

M. GORDON: Je ne crois pas que je doive répondre à cette question. Nous savons ce que les autres font, mais je ne crois pas que je doive le dire. Du reste, je ne viens pas témoigner pour l'Office du tourisme.

M. FULTON: Je cherche simplement à obtenir des renseignements.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): On a parlé il y a quelques instants des représentants du trafic-marchandises et du trafic-voyageurs. Vos préposés à ce genre de trafic aux États-Unis sont-ils des Canadiens ou des Américains?

M. GORDON: Ces employés sont très nombreux. Il y a des Canadiens à certains endroits; mais, dans la plupart des endroits des États-Unis, bien que je n'en aie pas le nombre, je crois que la plupart des employés sont des Américains.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais, par exemple, si vous aviez un représentant important à New-York, vous choisiriez un Canadien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. Notre représentant actuel à New-York est un Canadien, je crois. Nous avons fait certains changements l'autre jour et j'essaye de me rappeler la nationalité de cette personne. Comme il demeure aux États-Unis depuis 20 ans, j'ignore s'il est Canadien ou Américain. Je crois qu'il est né au Canada.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cela, je crois, serait conforme à la politique que vous suivez, à savoir que vos représentants à l'étranger proviennent exclusivement du pays où ils travaillent.

M. GORDON: Ce n'est pas du tout nécessairement comme cela. Par exemple, notre représentant de Londres est un Canadien. Le représentant suivant pourrait

être un homme du Royaume-Uni. Tout dépend de l'individu. Nous ne sommes pas liés par cette formule. Un regard jeté sur la liste de nos représentants, qui figure à la page 32 du rapport, indique les différents types d'agents que nous avons. Tout ce que nous exigeons d'un représentant, c'est qu'il soit un homme honnête et qu'il connaisse bien son métier. Il peut être un bon homme, qu'il soit Canadien ou Anglais.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Savez-vous où s'accomplit le travail de création en ce qui concerne votre publicité américaine? Ce travail se fait-il aux États-Unis, dans les bureaux de *McCann, Erickson*, ou au Canada, dans un petit bureau muni d'un très petit personnel?

M. GORDON: Eh bien, il est toujours difficile de dire exactement quelle est l'origine d'une idée; mais, d'après notre expérience, le gros du travail se fait aux États-Unis et il en était ainsi même sous l'ancien régime de la *Cockfield Brown*, mais il est vrai également que nous apportons des idées nous-mêmes. C'est un fait.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais le travail se fait aux États-Unis. En vertu de l'ancienne entente, les projets n'étaient-ils pas envoyés au Canada par l'intermédiaire de votre agence canadienne, la *Cockfield Brown*, pour être retournés aux États-Unis?

M. GORDON: Les choses ne se sont jamais passées comme cela. En fait, vous êtes en train de nous amener à dire des choses dont vous pourriez conclure que nous avons adopté une méthode de préférence à l'autre, et je ne veux pas que cette conversation laisse entendre, ici ou à l'étranger, que nous critiquons ce qu'a fait la *Cockfield Brown* ou que nous considérons ses services comme inférieurs à ceux d'une autre agence. Je ne veux pas que ce que je dis sorte d'ici. Ce serait injuste pour eux. La *Cockfield Brown* a une agence canadienne de tout premier ordre. Nous suivons la même ligne de conduite que ce soit l'agence américaine qui exécute ce service d'une façon qui, d'après nous, répond aux exigences, ou que ce soit l'agence canadienne. Nous avons cru que l'agence américaine faisait mieux notre affaire. Je ne crois pas que la *Cockfield Brown* serait de cet avis, mais c'est ce que nous croyons. C'est la même chose que lorsque vous décidez d'acheter quelque chose chez Eaton plutôt que chez Simpson; c'est vous qui en décidez et, lorsque votre choix est fait, il ne s'ensuit pas nécessairement que l'autre magasin n'est pas bon. Ainsi, je n'admettrais pas l'idée que le choix que nous avons fait signifie nécessairement que la *Cockfield Brown* laisse à désirer. La méthode que nous avons établie nous satisfait mieux que l'ancienne méthode. Nous maintenons un contact direct avec l'agence américaine et nous constatons que cela convient mieux à nos besoins et à nos exigences. La situation était beaucoup plus confuse lorsque l'ancienne entente était en vigueur. L'entente directe que nous avons aujourd'hui convient mieux à nos besoins et nous donne, croyons-nous, un meilleur rendement pour notre argent.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du chapitre "Frais d'exploitation"?

M. HAHN: Ce tableau contient un ou deux paragraphes que j'aimerais à lire et j'ai certaines questions à poser à leur sujet. Au paragraphe 21, deuxième colonne, page 8, je lis ce qui suit: "En dépit de ces facteurs et du coût plus élevé des pensions, les frais d'exploitation, qui se sont élevés à 629.0 millions, n'ont été que de 2.5 millions de plus qu'en 1954 grâce à une meilleure performance dans le transport et à de plus faibles dépenses d'entretien." Ce qui m'intéresse tout particulièrement, ce sont les dépenses d'entretien; car, au paragraphe 23, je constate que les frais d'entretien du matériel ont baissé de 6.1 millions, soit 5 p. 100, tandis qu'au paragraphe 24, les frais d'entretien de la voie et des structures ont diminué de 4.7 millions. Je veux en venir à ceci: 6.1 plus 4.7 donnent environ 10.8 millions, ce qui représente approximativement le bénéfice net de cette ligne. Ceci dit, voici ma question: Est-ce là un service différé afin qu'il soit possible d'avoir une augmentation une année subséquente comme dans

le cas de l'année dernière, lorsque vous avez déclaré que nous n'avions jamais enregistré un véritable bénéfice?

M. GORDON: C'est là une excellente question, mais il m'est impossible d'y donner une réponse précise. Je vous ai dit ce matin que n'importe quelle administration ferroviaire peut présenter un bilan favorable pour une période de courte durée. Voici ce qui est arrivé. En 1954 nous n'avons pas réduit nos frais d'entretien aussi fortement que d'autres et nous en avons vu les heureux résultats en 1955, parce que cela nous a permis de réduire nos frais d'entretien cette année-là. Ainsi le principal poste, qui est le renouvellement des rails, a été réduit de 869 milles en 1954 à 562 milles en 1955. En fait, vous nous demanderez si cette réduction n'est pas trop considérable. En me basant sur mes connaissances et sur les conseils de mes chefs de service, je puis vous répondre que nous n'avons pas réduit notre programme au point où la remise des travaux à plus tard aurait eu des conséquences funestes, bien que nous eussions pu dépenser les 10 millions de dollars très facilement et que cette dépense aurait été bien inspirée; mais le fait de ne pas avoir dépensé ce montant ne signifie pas que nous avons eu tort.

M. HAHN: C'est là une des raisons pour lesquelles j'ai posé ma question ce matin au sujet de l'acceptation de la dépréciation du rail comme élément de dépenses, c'est-à-dire du point de vue de la dépréciation; car, si vos rails se sont détériorés à ce point, vous ne faites qu'ajouter des bénéfices à l'égard d'une ligne qui ne vous a rien coûté jusqu'à ce qu'elle devienne hors d'usage, bien que vous ayez bénéficié d'une dépréciation intégrale à son sujet. Maintenant, au sujet de la question des 562 milles de rails que vous avez remplacés cette année, je me demande si cette ligne est complètement dépréciée ou si sa dépréciation n'est qu'une dépréciation comptable?

M. GORDON: Non. Si j'ai bien compris votre question, vous voulez savoir ceci: En 1955, avons-nous effectué sur notre ligne tous les travaux d'entretien qui figuraient à notre programme ou ne l'avons-nous pas fait?

M. HAHN: C'est exactement ce que je veux savoir.

M. GORDON: Ma réponse est non. Nous n'avons pas accompli tout ce que nous aurions voulu, mais les travaux d'entretien que nous avons effectués ont suffi pour maintenir la ligne en bon état et sans danger. En d'autres termes, notre programme n'a pas été arriéré, mais nous n'avons pas pris d'avance. Voilà le point important. Voici un exemple pour illustrer ma pensée. Il y a toujours entre les directeurs de l'exploitation et moi-même une longue discussion, au cours de laquelle nous examinons nos dépenses l'une après l'autre et décidons quel programme d'entretien nous devons exécuter. J'ai cherché à les amener à m'indiquer le montant des dépenses qu'un tel programme entraînerait. Sur cette base, ils calculent que nous devrions entretenir environ 1,240 milles afin de reprendre l'ouvrage différé. Normalement, nous devons entretenir environ 660 milles de voies, de sorte que tout ce que nous accomplissons en sus de ces 660 milles réduit d'autant l'arriéré du programme. L'année dernière, nous n'avons pu réduire aucunement cet arriéré. Cette année, vous verrez par le budget que nous projetons d'entretenir 777 milles, ce qui nous permettra de regagner un peu du temps perdu. Nous nous en tiendrons à cet objectif chaque année jusqu'à ce que nous ayons regagné tout le temps perdu. Nous avons décidé de ne pas nous laisser arriérer davantage, si possible. Parfois, si l'année est mauvaise ou si nous éprouvons des difficultés à obtenir des approvisionnements, nous ne réussirons qu'à tenir tête à l'usure normale de la voie.

M. HAHN: Quelle proportion de l'arriéré croyez-vous devoir exécuter à l'avenir?

M. GORDON: Mes chefs du service de l'exploitation croient que, pour en arriver à faire disparaître l'arriéré, nous devrions poser 1,240 milles de rails. Cette année nous en poserons 777 milles.

M. HAHN: Normalement, vous en poseriez combien ?

M. GORDON: Environ 660 milles. La reprise du temps perdu est conditionnée non seulement par les questions d'argent, mais aussi par la disponibilité de l'acier et des dormants ainsi que de la main-d'œuvre. Le programme que nous avons tracé est le maximum qu'à notre avis nous pouvons mettre sur pied en termes de main-d'œuvre, d'acier, de dormants et d'autres fournitures qui seront vraisemblablement disponibles au cours de 1956.

M. HAHN: Peut-être êtes-vous en meilleure position maintenant de répondre à la question que je vous ai posée hier. L'arriéré dont vous avez parlé représente des voies entièrement dépréciées d'après l'ancienne méthode de dépréciation en usage dans le passé. L'année passée vous avez parlé de dépréciation des voies et du matériel roulant, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Non, cela n'a aucun effet sur la situation.

M. HAHN: C'est-à-dire sur le matériel roulant seulement ?

M. GORDON: Nous estimons que les besoins normaux de rails nouveaux à poser à la place de ceux que nous enlevons dans une opération annuelle sont d'environ 660 milles et, si nous faisons mieux que cela, nous améliorons la propriété, tandis que, si nous ne faisons pas aussi bien, nous enlevons quelque chose de cette propriété.

M. BYRNE: Avez-vous constaté que les locomotives diesel endommagent plus la voie que les locomotives à vapeur ?

M. GORDON: De l'avis général des intéressés, elles abîment moins la voie en raison de la diminution du contre-coup de la puissance de traction sur les rails. Une locomotive à vapeur martèle la voie de coups répétés, tandis que la locomotive diesel glisse doucement sans donner de contre-coups sur les rails.

M. BYRNE: Vous pourrez plus rapidement rattraper le retard par suite de la dieselisation complète de vos locomotives ?

M. GORDON: Nos lignes devraient s'améliorer à mesure que nous intensifions la dieselisation. Dans l'ensemble, il y aura moins d'usure.

M. FULTON: Avez-vous une idée du coût de remplacement des rails par mille ?

M. GORDON: Notre prix moyen s'élève à environ \$29,000 le mille pour le nouveau rail de 132 livres. Ce coût comprend l'assujettissement des rails, la main-d'œuvre et tous les frais afférents.

M. CHURCHILL: Les rails employés par le National-Canadien sont-ils tous achetés au Canada ?

M. GORDON: Tous à l'exception de ceux que nous employons sur nos voies aux États-Unis. Tout ce que nous posons en fait de rails au Canada est de fabrication canadienne.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée ?

M. BELL: Monsieur Gordon, en ce qui concerne vos agences d'outre-mer, cherchez-vous à encourager l'utilisation des ports canadiens pour le fret par des instructions envoyées à vos agents ?

M. GORDON: La loi nous y oblige et nous sommes très heureux de nous y conformer. Si la marchandise n'est pas acheminée par l'expéditeur, nous sommes tenus de prendre toutes les mesures possibles pour l'acheminer par des ports canadiens et c'est ce que nous faisons.

M. BELL: Rencontrez-vous des difficultés à Portland aux États-Unis au sujet de cette question ?

M. GORDON: Non. Les seules occasions où nous passons par Portland sont celles où l'expéditeur achemine sa marchandise par ce port.

M. BELL: Y a-t-il un gros trafic-marchandises qui passe maintenant par Portland ?

M. GORDON: Je n'ai pas de chiffres, mais M. Dingle me dit qu'il y en a très peu en provenance du Canada.

M. FOLLWELL: Monsieur Gordon, avez-vous constaté qu'en réduisant vos frais d'entretien votre matériel d'entretien se détériore faute d'emploi ?

M. GORDON: Non. Ce serait là s'engager dans un programme d'entretien qui nous causerait des pertes, et cela nous l'évitons.

M. FOLLWELL: La rumeur court à l'étranger que vous éprouvez de grandes difficultés avec vos locomotives diesel par le fait que vous négligez trop votre matériel et que la *General Motors* a retiré sa garantie.

M. GORDON: Le seul endroit où les rumeurs se propagent aussi rapidement que par chemin de fer est dans l'armée.

M. FOLLWELL: La compagnie *General Motors* a-t-elle retiré certaines de ses garanties ?

M. GORDON: Naturellement, nous éprouvons certaines difficultés, comme c'est normal avec de la machinerie. Ces petites difficultés surgissent ici et là, mais il n'y a aucune détérioration grave, comme vous le laissez entendre, et certainement aucun retrait de garantie.

M. FOLLWELL: On a prétendu que vous ne vous en teniez pas au standard d'entretien imposé et que la compagnie vous aurait mis en demeure de vous y conformer sans quoi elle vous retirerait ses garanties.

M. GORDON: Rien n'est plus faux.

Le PRÉSIDENT: Les paragraphes 20 à 26 sont-ils adoptés ?

Adoptés.

La rubrique suivante est intitulée "Main-d'œuvre".

M. CHURCHILL: Au paragraphe 27, vous indiquez une diminution d'environ 2,400 dans le nombre moyen d'employés. Quelle est la raison de cette diminution ?

M. GORDON: Elle est attribuable en partie à la diminution de notre programme d'entretien et en partie à l'emploi plus poussé de la machinerie. Le chemin de fer se mécanise de plus en plus chaque jour. Je crois que la plus grande partie de la diminution de la main-d'œuvre représente une diminution dans le programme d'entretien et de pose des rails dont nous avons parlé. Nous n'avons posé que 562 milles de rails en 1955 contre 869 milles l'année précédente, et je signale en plus la réduction dans notre programme d'entretien du matériel.

M. CHURCHILL: La diminution s'est produite surtout dans le personnel d'entretien.

M. GORDON: Exactement, ainsi que dans nos ateliers.

M. FULTON: Au paragraphe suivant, vous faites allusion à une entente avec vos employés syndiqués. Vous dites que des ententes séparées, discutées au cours de 1954, ont été signées avec différentes unions ouvrières. Sauf erreur, ces ententes ont été conclues en 1955, c'est-à-dire l'année dernière, et parmi ces ententes il y en a une avec la *Brotherhood of Locomotive Engineers* ?

M. GORDON: Je vois ce que vous voulez dire, oui. Ces ententes avaient été discutées en 1954 et elles ont été signées en 1955.

M. FULTON: Je lis dans les journaux d'aujourd'hui que la *Brotherhood of Enginemen* a entamé des négociations et présenté une cause bien étayée.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Sont-ce là des ententes annuelles ou bisannuelles ?

M. GORDON: Annuelles.

M. FULTON: J'avais l'impression que la plupart de ces ententes étaient pour une durée de deux ans.

M. GORDON: Pas du tout, pour une année. Nous reprenons nos négociations chaque année. L'entente avec les employés sédentaires expirait le 1^{er} janvier, mais ils nous ont avisés avant cette date. En vertu de l'entente, ils ont le loisir de nous aviser 60 jours avant l'expiration. Les employés sédentaires nous ont avisés que leurs ententes sont pendantes et qu'ils assureront le service jusqu'à ce qu'un nouveau règlement intervienne. D'après l'article de journal dont vous parlez, ils ne nous ont avisés qu'il y a quelques semaines.

M. FULTON: Ce sont les mécaniciens de locomotives, la *Brother of Locomotive Engineers*, si j'en juge d'après la nouvelle que j'ai lue dans les journaux de ce matin.

M. GORDON: Ces ententes sont maintenant pendantes. Ce syndicat nous a avisés.

M. FULTON: Vous a-t-il avisés récemment? Je croyais que vous aviez dit que l'avis vous avait été donné il y a six semaines; il y a six semaines pour les employés des trains et il n'y a que quelques jours pour les mécaniciens de locomotives?

M. S. F. DINGLE (*vice-président préposé à l'exploitation*): Je dirais qu'il y a deux ou trois semaines dans le cas des mécaniciens et peut-être un mois pour les employés des trains.

M. FULTON: Pourriez-vous, sans nuire aux négociations, nous donner un rapport à jour de la situation en ce qui concerne les employés sédentaires?

M. GORDON: En ce qui concerne les employés sédentaires, nous avons eu recours à la conciliation et chacun des deux intéressés — le syndicat et le chemin de fer — a soumis son cas à la commission de conciliation, qui ne nous a pas encore fait tenir son rapport. Nous l'attendons d'un moment à l'autre. En ce qui concerne l'autre syndicat dont vous avez parlé, celui des chauffeurs et des mécaniciens, je dois dire que les négociations n'en sont encore qu'au stade préliminaire, mais il n'a pas encore été question de commission de conciliation. Nous sommes au stade de la discussion avec ce syndicat, afin de voir s'il est possible d'en venir à un règlement sans recourir à une commission de conciliation.

M. CHURCHILL: M. Byrne a posé une question et votre réponse à cette question m'intéresserait. Il veut savoir ce que signifie l'entente au sujet des cotisations des syndicats? De quoi s'agit-il?

M. GORDON: Cette question est fort compliquée, mais cela signifie que au sujet de cette entente sur les salaires, nous nous sommes entendus avec les unions reconnues, c'est-à-dire celles qui ont été désignées pour fins de contrats collectifs. Nous sommes obligés par la loi à les reconnaître, et il y a une clause dans leur contrat portant que toute personne qui exerce ce métier, qu'il s'agisse d'un mécanicien ou d'un chauffeur, et qui n'a pas versé sa cotisation à l'union à laquelle elle appartient, est rayée de la liste d'ancienneté et n'est reprise au service qu'après que tous les autres employés énumérés sur la liste d'ancienneté et qui ont payé leurs cotisations ont été appelés. C'est là un moyen de forcer quiconque appartient à ce métier ferroviaire particulier à payer ses cotisations au syndicat qui a été désigné pour conclure des contrats collectifs.

On a contesté la validité de l'entente et l'affaire a été portée devant les tribunaux. L'un de nos mécaniciens nommé Sloan a obtenu un jugement de la Cour supérieure du Québec, portant qu'une telle entente est illégale, et ce jugement fait présentement l'objet d'un appel.

M. CHURCHILL: Cette entente est-elle en vigueur depuis assez longtemps?

M. GORDON: Non. C'est la dernière que nous avons signée, après quoi elle est entrée en vigueur. Cette dernière entente a été signée il y a environ un an. La question des cotisations était l'une des demandes du syndicat et elle a été réglée au moyen de cette entente par laquelle la compagnie s'engage à reconnaître cette demande en ce qui concerne les cotisations des syndicats.

M. CHURCHILL: C'est du nouveau pour moi. Aviez-vous entendu parler auparavant de cet arrangement syndical ?

M. GORDON: Certainement. C'est une chose à laquelle nous nous opposons. Nous avons fait tout notre possible pour résister à cette demande parce que nous n'aimions pas cela, mais c'est là un des points que nous avons réglés en acceptant de faire droit à leur demande portant qu'une personne exerçant ce métier doit fournir la preuve qu'elle a acquitté ses cotisations syndicales avant d'être appelée à travailler pour le chemin de fer.

M. BYRNE: Ne pourrait-on appeler cela une variante de la formule Rand ?

M. GORDON: Oui, peut-être.

M. BYRNE: Cette formule s'applique, que les employés soient membres du syndicat ou non.

M. GORDON: C'est là une question qui a fait l'objet d'une très violente opposition de la part de certains chemins de fer américains, et qui pose un problème dans les relations d'employeurs à employés. Mais en vertu de l'entente, nous devons également défendre notre attitude devant les tribunaux et nous devons nous joindre à l'union à cette fin.

M. BELL: En ce qui concerne les mises à pied récentes, n'est-il pas vrai que la plupart de ces chômeurs ne faisaient pas du travail de surveillance et, s'il en est ainsi, pourquoi ? Il y a sans doute de bonnes raisons pour ces mises à pied, mais on répète à satiété parmi les ouvriers que la compagnie ne congédie jamais un surveillant. Pourriez-vous me dire pourquoi ?

M. GORDON: Dans l'ordre ordinaire des choses, les cheminots qui sont congédiés n'appartiennent pas à la classe des surveillants; ils sont congédiés parce que leur classe est atteinte par les fluctuations du trafic. Nous embauchons et congédions des ouvriers selon les besoins du trafic. Il se peut fort bien que nous mettions à pied un certain nombre d'hommes travaillant dans un atelier du service d'entretien du matériel, mais cela ne signifie pas que nous allons congédier un surveillant, parce que nous en avons un seul dans sa catégorie dans un atelier donné, de sorte que le congédiement atteindra les hommes plutôt que le surveillant.

M. BELL: L'ancienneté est-elle un facteur ?

M. GORDON: On tient compte de l'ancienneté, oui monsieur.

M. FULTON: Il y a un certain nombre de personnes qui ne sont pas parties à une entente et que nous désirons garder au travail. Il y a environ dix ans éclatait un différend avec les employés de la *Brotherhood of Maintenance of Way* au sujet de la mesure prise en vertu du contrat R. F. Welch, lequel différend a été réglé.

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Pourriez-vous nous donner plus d'explications là-dessus ?

M. GORDON: Cela a été un sujet de dispute entre nous pendant quelque temps. Lorsque je suis venu témoigner à votre Comité l'année dernière, j'ai dit que le contrat que nous avions avec Welch devait être résilié. Je réitère ce que j'ai dit alors. Le contrat en vigueur à ce moment-là renfermait un groupe de conditions qui provoquaient des difficultés entre nous. Welch est un bon exemple à donner; il devait fournir la main-d'œuvre et nous la formule d'exploitation; il s'en est suivi un mélange d'ouvriers assujétis à toutes sortes de conditions, de salaire et d'heures de travail, ce qui a provoqué une très mauvaise situation. Nous avons donc dû résilier ce contrat.

Puis nous avons entamé des discussions avec les représentants du syndicat de l'entretien de la voie sur la question de l'application de l'entente n° 13 sur les salaires visant les ouvriers surnuméraires et nous sommes arrivés à la conclusion que nous pouvions exécuter le travail à moins de frais en invitant les entrepreneurs de l'extérieur à soumissionner. C'est ce que nous avons fait; cependant, les

directeurs du syndicat de l'entretien de la voie ont cherché à imposer l'idée qu'ils avaient le droit de travailler, mais nous sommes demeurés inflexibles. Nous prétendons qu'ils n'ont pas un droit exclusif de travailler et que nous avons un droit évident de nous adresser à un entrepreneur de l'extérieur pour exécuter un travail particulier si nous le voulons. Par exemple, si nous décidons d'engager un peintre de l'extérieur, nous en avons le droit, mais nous pouvons, si nous le voulons, recourir à nos propres employés. Nous avons donc demandé des soumissions et deux soumissionnaires nous ont fait un prix pour exécuter ce travail. Une soumission venait de Welch; elle visait l'Ouest et le Centre du Canada. L'autre nous parvenait d'un nommé Rayner dans l'Est. Nous avons accepté les deux soumissions; en fait nous avons reçu une demi-douzaine de réponses, mais nous avons adjudgé les entreprises à Rayner et à Welch. N'ayant plus besoin d'autant de cheminots que dans le passé, nous en avons congédié un certain nombre.

Les heureux soumissionnaires étaient alors en mesure d'embaucher des hommes; ils se sont adressés aux cheminots mis à pied et leur ont offert de l'emploi, et ceux-ci ont décidé d'accepter l'offre. Ils n'ont pas compris la raison de la différence, mais ils ont seulement constaté que les conditions de travail et, dans certains cas, le salaire et autres éléments étaient différents, tandis que le travail à exécuter était le même. Ils n'ont pas compris qu'ils travaillaient pour l'entrepreneur et non pas pour le chemin de fer. Il en est résulté une confusion grandissante et nous avons eu discussion après discussion. Cependant, nous avons discuté récemment avec les directeurs du syndicat des employés de l'entretien de la voie et nous sommes tombés d'accord sur les points suivants: nous avons dit que, s'ils acceptaient certains changements apportés à l'entente n° 13 sur les salaires qui visent les conditions de travail dans ce genre d'entreprise pour les ouvriers surnuméraires, nous établirions l'uniformité de certains salaires établis en vertu de cette entente et qui différaient d'une partie du pays à l'autre, et nous permettrions plus de flexibilité de mouvement entre les régions et nous nous engagerions cette année à ne pas demander à des entrepreneurs de l'extérieur de soumissionner. Nous nous sommes engagés à faire faire le travail par nos propres cheminots et à les réintégrer automatiquement dans leurs positions avec leurs titres d'ancienneté et tous les autres privilèges afférents. Les deux parties ont signé un contrat avantageux et, pour cette année, nous avons consenti à ne pas demander de soumissions à des entrepreneurs de l'extérieur et à confier plutôt le travail aux cheminots sous la direction immédiate de nos propres surveillants et subordonnés aux conditions de travail mentionnées dans l'entente n° 13 sur les salaires, et à l'avenir nous nous réunirons chaque année pour discuter une entente semblable.

Du moment que nous estimons que nous obtenons des conditions raisonnables de travail à un coût raisonnable et, ce qui est très important pour nous, plus de flexibilité, nous pouvons tirer meilleur parti de la très courte saison d'été. Nous devons profiter du beau temps pour exécuter tout notre programme de travaux parce que nous ne pouvons rien faire en hiver; la flexibilité est toujours un élément important et nous avons présentement un arrangement à l'amiable en vertu duquel ce genre de travail sera exécuté par les employés du chemin de fer.

M. FULTON: Je suis sûr que vous espérez que cet arrangement fonctionnera bien et qu'il sera satisfaisant et permanent.

M. GORDON: Nous l'espérons. Le seul moyen de contrôler le coût d'une entreprise comme celle-là est de pouvoir établir la comparaison avec le marché de l'extérieur, si je peux m'exprimer ainsi, en ce qui concerne un travail de ce genre.

M. FOLLWELL: À la lumière de votre expérience, estimez-vous qu'il était moins coûteux de demander des soumissions que de faire le travail vous-mêmes?

M. GORDON: Ça coûtait moins cher à ce moment-là sur la base de l'analyse que nous faisons, mais nous estimons maintenant que nous pourrions exécuter le travail au même prix sinon à meilleur compte.

M. FULTON: Je crois aussi que vous devriez bénéficier de meilleures relations ouvrières dans ce domaine particulier.

M. GORDON: C'est là une question très importante pour nos rapports avec les ouvriers et, si vous voulez me permettre d'ajouter une ou deux observations que j'aurais dû formuler, je dirai que cela ne signifie pas que la maison Welch quitte la scène. Cette maison demeure en scène, en ce sens que nous avons un contrat avec elle pour le recrutement de la main-d'œuvre pour notre compte et nous lui versons tant par ouvrier embauché à cette fin, et cela avec l'assentiment des directeurs du syndicat. Cela s'applique aux ouvriers surnuméraires à notre propre main-d'œuvre. S'il se produit une pénurie de main-d'œuvre dans une région — le problème pour nous est d'obtenir de la main-d'œuvre pour les régions isolées — nous nous adressons à Welch, nous le payons et il s'organise pour loger et nourrir les ouvriers, avec l'assentiment des directeurs du syndicat, et, en vertu de cet accord, les ouvriers deviennent des employés de chemin de fer.

M. FULTON: Ils touchent le salaire régulier des cheminots négocié par le syndicat pour la région ?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Cela me paraît une formule intéressante et j'espère qu'elle donnera satisfaction.

M. GORDON: Nous l'espérons aussi. Nous l'avons adoptée après une très longue discussion.

M. HAHN: Je suis sûr que tous les membres du Comité partagent l'opinion exprimée par M. Fulton. Je suis moi-même un peu surpris que notre conseiller en assurance-chômage n'ait pas été consulté à cette occasion, bien que je sois sûr que M. Welch donnera satisfaction.

En ce qui concerne la question de la main-d'œuvre, l'âge est-il un élément qui entre en ligne de compte, non pas pour M. Welch mais pour le National-Canadien lui-même ?

M. GORDON: Seulement lorsqu'il s'agit de choisir quelqu'un pour un emploi particulier. Normalement nous ne faisons pas de différence entre un homme de 20 ans et un homme de 40 ans. Tout dépend de la disponibilité de la main-d'œuvre et du genre d'ouvriers dont nous avons besoin.

M. HAHN: Vous avez parlé d'un homme de 40 ans. Que faites-vous d'un homme de 50 ans ?

M. GORDON: Tout dépend de l'offre de main-d'œuvre. Nous embauchons des ouvriers de la même façon que n'importe quel autre patron, c'est-à-dire que nous prenons les meilleurs hommes que nous pouvons obtenir. Nous parlons maintenant de ce qui est réellement une main-d'œuvre "flottante". Il s'agit là, non pas de la main-d'œuvre régulière du chemin de fer, mais d'une main-d'œuvre "flottante" qui apparaît d'une saison à l'autre et qui constitue des ouvriers surnuméraires.

M. HAHN: Je veux parler de l'admissibilité des ouvriers à obtenir du travail au National-Canadien et je voudrais savoir jusqu'à quel point leur admissibilité est conditionnée par leur âge.

M. GORDON: À ce sujet, je dirais que nous avons des bureaux de placement et que toute personne qui cherche du travail peut s'adresser au bureau de placement et décliner ses titres. Nos préposés au placement examineront ses titres en fonction du travail qui peut être offert et choisiront l'homme qui paraît le mieux répondre aux exigences.

M. HAHN: Une des questions que l'on pose à l'aspirant a-t-elle trait à son âge ?

M. GORDON: Pas précisément. Je crois que, dans le questionnaire que nous faisons remplir à l'aspirant, nous demandons son âge. Cela est tout naturel.

M. HAHN: Mais ce facteur ne peut lui interdire l'accès à un emploi.

M. GORDON: Pas nécessairement, cela dépend de l'emploi.

M. FOLLWELL: Donneriez-vous de l'emploi à un homme de 65 ans?

M. GORDON: Pas normalement; mais, si j'avais un travail particulier pour lequel je ne pourrais obtenir un autre homme, je le confierais à un homme âgé de 90 ans, s'il le fallait.

M. POWER: Combien d'employés du National-Canadien seraient atteints par cet arrangement relatif aux cotisations des syndicats?

M. GORDON: Cet arrangement s'applique à la *Brotherhood of Railroad Trainmen* et aussi à la *Brotherhood of Locomotive Engineers*.

M. POWER: À ceux qui n'ont pas payé leurs cotisations?

M. GORDON: Non. Tous ceux qui font ce genre de travail, les chauffeurs ou les mécaniciens, doivent verser des cotisations à ce syndicat particulier. Si un homme néglige de payer ses cotisations, qu'il appartienne ou non au syndicat, son nom est rayé de la liste d'ancienneté et il n'est pas appelé à travailler avant que la liste de ceux que nous pouvons appeler soit épuisée.

M. POWER: Avez-vous eu l'occasion de mettre cela en œuvre?

M. GORDON: Oui et ça n'a pas été sans d'énormes difficultés. Si les hommes ne versent pas leurs cotisations, leurs noms sont rayés de la liste d'ancienneté tant qu'ils n'ont pas payé les arriérés.

M. POWER: Déduisez-vous les cotisations?

M. GORDON: Non.

M. POWER: Quand rayez-vous les noms de la liste?

M. GORDON: Lorsque le syndicat nous avise qu'ils n'ont pas payé leurs cotisations avant le 10 du mois. Cela diffère beaucoup du système de déduction des cotisations syndicales. Dans ce dernier cas nous déduisons les cotisations.

M. HAHN: Où est le siège social du syndicat?

M. GORDON: Le vice-président du syndicat est au Canada. Le président est aux États-Unis. On suppose que les affaires de la partie canadienne du syndicat sont entre les mains d'un vice-président élu. Je ne sais s'il reçoit ses instructions du bureau des États-Unis.

M. HAHN: A-t-il un bureau au Canada?

M. GORDON: Oui.

M. HAHN: Quelle est l'adresse de ce bureau?

M. GORDON: Je l'ignore, mais nous avons ce renseignement dans nos archives. On me dit que l'adresse est New Birks Building, Montréal.

M. HAHN: C'est l'adresse du bureau canadien?

M. GORDON: C'est l'adresse du syndicat au Canada. Lorsque nous voulons communiquer avec le syndicat, nous nous adressons au vice-président qui est chargé des affaires du syndicat au Canada.

M. HAHN: Avez-vous raison de croire qu'il y a un autre bureau qui est au-dessus de celui-ci?

M. GORDON: Je ne crois pas devoir exprimer une opinion là-dessus.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Main-d'œuvre" est-elle adoptée?

Adopté.

La rubrique suivante est intitulée "Impôts, loyers, autres revenus et charges fixes".

M. CHURCHILL: Sous cette rubrique vous mentionnez une augmentation de 3-8 millions de dollars dans la location des wagons à marchandises. Quel est le montant total de la location payée pour les wagons à marchandises?

M. GORDON: C'est là le chiffre net. Nous avons payé un montant de \$23,356,000 aux compagnies de chemin de fer. Nous avons reçu des compagnies à l'étranger \$25,185,000 et avons payé aux compagnies privées \$5,538,000. Le chiffre net est \$3,709,000, que j'indique en nombres ronds comme 3·8 millions. Est-ce clair ?

M. CHURCHILL: Je le crois. Nous y reviendrons, s'il le faut.

M. GORDON: Nous avons des wagons qui circulent continuellement aux États-Unis et nous percevons des loyers des wagons des États-Unis qui circulent sur nos propres lignes. À leur tour ils nous paient du loyer. Les chiffres que je vous donne sont les chiffres bruts, ce qui signifie que nous avons payé plus que ce que nous avons reçu. Le chiffre net que j'ai est de 3·8 millions.

M. CHURCHILL: Sauf erreur, vous avez diverses catégories de wagons à marchandises ?

M. GORDON: Oh oui!

M. CHURCHILL: Pouvez-vous décomposer ce chiffre et nous dire quels sont ceux dont vous avez le plus besoin pour vos lignes ?

M. GORDON: Je ne puis répondre à votre question dans la forme où vous l'avez posée. Nous payons un taux uniforme pour tous les genres de wagons plates-formes. Mais nous pourrions vous dire à n'importe quelle date donnée quel genre de wagons de notre compagnie circulent sur les lignes des États-Unis et quel genre de wagons américains circulent au Canada.

M. CHURCHILL: Je voudrais savoir si vous devez mettre en service plus de wagons fermés que de wagons-trémies ou de wagons frigorifiques ou d'autres types de wagons.

M. GORDON: Voici les chiffres les plus récents que nous ayons; vous y trouverez la réponse à votre question. Au 14 mars, le nombre de wagons à marchandises fermés du National-Canadien en service sur les lignes des États-Unis s'élevait à 12,682. Le nombre de wagons fermés des États-Unis circulant sur les lignes canadiennes s'élevait à 11,010. Notez ce chiffre. Le nombre de wagons ouverts du National-Canadien circulant sur les lignes américaines — c'est-à-dire les wagons plates-formes et tous les autres types de wagons sauf les wagons fermés — s'élevait à 1,232. Les chemins de fer des États-Unis avaient 8,560 wagons en circulation sur nos lignes. Si vous considérez l'ensemble de la situation, le nombre est à peu près le même dans les deux pays. Mais la tendance est toujours celle-ci: nous avons plus de wagons fermés aux États-Unis qu'ils n'en ont ici et ils ont plus de wagons du type ouvert au Canada que nous n'en avons chez eux.

M. CHURCHILL: La seule raison pour laquelle un wagon fermé des États-Unis circule sur nos lignes, c'est qu'il vient ici avec un chargement? Vous ne pouvez vous procurer des wagons fermés vides de quelque source que ce soit, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Non. La raison pour laquelle nos wagons fermés ont une tendance à prendre le chemin des États-Unis, c'est que nous expédions beaucoup de papier journal dans ce pays. En vertu des règlements, chaque chemin de fer doit retourner les wagons d'une autre compagnie par la route la plus directe. Lorsqu'un wagon américain arrive à Montréal, nous sommes censés le retourner aux États-Unis par la route la plus directe. Il ne nous est pas permis de l'envoyer dans l'Ouest canadien, par exemple. Nous sommes tenus de le renvoyer directement aux États-Unis, bien qu'il nous soit permis de le charger pour le trajet. Cependant, il y a des dispositions qui prescrivent que nous ne pouvons le garder indéfiniment en attendant de pouvoir le charger.

M. LÉGARÉ: Parlez-nous du loyer du terrain. Y a-t-il augmentation ?

M. GORDON: Si nous parlons de loyer ordinaire, c'est-à-dire du revenu sur les terrains et les bâtiments, la présente rubrique ne s'applique pas.

L'hon. M. MARLER: Il s'agit ici du loyer que la compagnie paie et non pas de celui qu'elle reçoit.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

“Exploitation des hôtels”

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je veux faire une simple suggestion que je crois utile à M. Gordon. Lorsque je voyageais dans l'Ouest l'automne dernier, j'ai séjourné dans l'un des hôtels qui ont été vendus l'année dernière et j'ai constaté que, en plus des articles dont le transfert était prévu, comme la coutellerie et la vaisselle portant le chiffre du National-Canadien . . . Vous savez, la quantité de ces articles est effarante.

M. GORDON: Vous m'effrayez vous-même en mentionnant ces faits.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Voici ce que j'allais dire. Vous avez dit l'année dernière que vous aviez vendu les hôtels avec tout le contenu, y compris la coutellerie et le reste, et même les cartes imprimées sur lesquelles figurent les divers services de l'hôtel, et je constate qu'on se sert encore de ces cartes. Elles portent l'en-tête “C.N.R. Hotel”. Elle a à peu près la même dimension que ce rapport annuel et porte certains renseignements.

M. GORDON: Je me demande s'il ne s'agirait pas tout simplement pour les nouveaux propriétaires d'épuiser ce qui reste du stock.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est peut-être vrai, mais des choses comme celles-là qui sont sans valeur et cependant tendent à laisser au client l'impression qu'il séjourne dans un hôtel du National-Canadien, cela me paraît étrange; et, si jamais vous passez d'autres marchés de ce genre, il sera peut-être sage de vous assurer que la chose ne se répétera pas; car, advenant que le nouveau propriétaire ne respecte pas les normes de qualité du service du National-Canadien, votre nom serait compromis sans nécessité.

M. GORDON: Lors de nos premières discussions, nous avons stipulé que toutes les marques seraient enlevées et que la coutellerie et la vaisselle ne seraient pas employées; mais, après mûre considération, nous avons jugé que la chose serait impossible, étant donné qu'il faudrait des mois aux nouveaux propriétaires pour remplacer les stocks de serviettes et autres accessoires. Nous leur avons donc donné un temps raisonnable pour remplacer les couvertures de lit et les serviettes de bain et nous avons exigé qu'ils effacent ou enlèvent notre nom. Je vous remercie de m'avoir signalé la chose et le moment est peut-être venu pour nous de les presser de respecter leurs engagements.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Tout cela pourrait se faire pour une vingtaine de dollars.

M. GORDON: Nous allons nous en occuper et peut-être avez-vous raison de prétendre que le temps est venu de faire pression auprès des nouveaux propriétaires.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Maintenant que ce point est réglé, je désirerais savoir si ceux qui ont acheté les hôtels respectent leurs engagements en effectuant leurs versements à date?

M. GORDON: Oui, tout va très bien.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je suppose que cette année vos hôtels ont enregistré un profit.

M. GORDON: Oui. Vous comprenez cependant que le chiffre qui paraît ici est le chiffre des recettes avant la déduction pour service des intérêts.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai calculé approximativement le rendement de la mise de fonds et, même après déduction de ce montant, vous enregistrez quand même un bénéfice.

M. GORDON: Notre profit s'élève à 3.6 p. 100.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Au sujet de votre association avec la société Hilton des États-Unis, le nouvel hôtel Reine Élisabeth a commencé de faire l'objet d'un programme publicitaire, et c'est pourquoi je désire vous poser une question. Obtenez-vous une collaboration raisonnable de la société Hilton en ce qui concerne l'identification de l'établissement comme un hôtel du National-Canadien ?

M. GORDON: Nous bénéficions de sa collaboration totale. On nous a signalé une annonce qui omettait le fait qu'il s'agit d'un hôtel du National-Canadien; nous avons discuté la chose avec les Hilton et la correction a été faite immédiatement. Il s'agissait tout simplement d'un oubli. Partout, dans les annonces que cette société fait à travers le monde, vous constaterez que l'hôtel Reine Élisabeth est clairement mentionné comme hôtel du National-Canadien.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai vu une annonce dans le *Reader's Digest* où l'établissement était mentionné comme un hôtel Hilton; cette annonce a paru tout d'abord dans une publication américaine. Serait-ce là un autre oubli ?

M. GORDON: La faute en est au personnel du *Reader's Digest*. Les directeurs de la société Hilton n'ont pas vu le texte de l'annonce avant sa parution dans le *Reader's Digest*. En ce qui concerne la sincérité de Hilton, sa collaboration a été totale.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur Gordon, pourriez-vous nous donner une idée du montant d'argent dépensé pour rénover le Château Laurier en ce moment ?

L'hon. M. MARLER: Ne vaudrait-il pas mieux étudier cette question lorsque nous en arriverons au budget des dépenses ?

M. GORDON: J'ai le chiffre en ma possession. Le montant exact est de \$375,000. Le montant global est de \$475,000, dont \$375,000 peut être considéré comme immobilisation, et le reste comme frais d'exploitation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De combien de chambres s'agit-il ?

M. GORDON: Cent vingt-deux. Il s'agit là de chambres qui n'étaient pas munies de salles de bain; nous y installons des baignoires et, dans certains cas, des douches.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous dépensez à peu près \$4,000 par chambre ?

M. GORDON: Oui, mais ce n'est pas réellement à cause des chambres elles-mêmes que nous avons dû effectuer de grands travaux dans l'ancienne aile et nous avons voulu exécuter ces travaux en même temps que ceux dont je viens de parler.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle comparaison établissez-vous avec le coût de construction des chambres neuves ? Avez-vous établi la comparaison ?

M. GORDON: Naturellement, ce sont là deux choses qui sont difficilement comparables et tout dépend du genre d'hôtel. Le chiffre que j'ai mentionné ne devrait pas être considéré comme le coût par chambre; car, tout en exécutant ces travaux, nous remplaçons beaucoup d'appareils de plomberie qu'il aurait fallu quand même remplacer et nous faisons aussi des réparations à la structure. Nous sommes convaincus que ces travaux seront rentables.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Dites-vous cela à cause de l'augmentation du prix des chambres ?

M. GORDON: Oui. Tout dépend de la justesse de nos prévisions en ce qui concerne l'occupation des chambres, mais j'estime que nous pourrions amortir le coût de ces travaux en une période d'environ 3½ ans à 5 ans.

M. FULTON: La période d'amortissement est-elle plus brève pour le Château que pour les autres immeubles ?

M. GORDON: Il s'agit là de travaux spéciaux de reconstruction de chambres à coucher et le cas ne se présente nulle part ailleurs.

M. FULTON: Je voudrais savoir ce que vous pensez de l'usure au Château par comparaison aux autres hôtels du Canada ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avez-vous tenu compte de votre perte d'exploitation lorsque vous avez établi ce chiffre ?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Ce sera certainement une belle amélioration de cet hôtel, qui est sans contredit un des meilleurs que vous ayez.

M. BELL: Au sujet du Château Laurier, on a parlé une ou deux fois dans le passé d'un drapeau sale.

M. GORDON: Vraiment! Je croyais que M. Pouliot était le seul homme qui se préoccupait des drapeaux.

M. BELL: C'est une question de peu d'importance, mais on s'est plaint de la chose.

M. GORDON: Je signalerai cette plainte au "service préposé à la propreté des drapeaux" afin qu'il remédie à la situation.

M. FULTON: Monsieur Gordon, projetez-vous de vendre d'autres hôtels ?

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est probablement là une question de régie interne, à laquelle le témoin ne devrait peut-être pas répondre.

M. GORDON: Je ne sais quelle réponse vous donner. Nous avons reçu des demandes. Rien de définitif n'a encore été décidé.

M. FULTON: J'espère que nous aurons une autre séance du Comité avant que vous ne preniez une décision.

L'hon. M. MARLER: Nous l'espérons aussi.

M. GORDON: Nous nous sommes débarrassés d'hôtels d'une certaine classe qui, à notre avis, ne convenaient pas à notre réseau. Il n'y a aucune raison immédiate qui devrait vous porter à penser que nous allons vendre d'autres hôtels.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Exploitation des hôtels" est-elle adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce serait un bon moment pour ajourner. Le Comité se réunira de nouveau demain à 3 heures de l'après-midi dans la salle 118.

Le Comité s'ajourne.

(Voir appendice B)

Le président: Nous en arrivons maintenant au chapitre intitulé "Innovations et améliorations", à la page 11.

M. GILLES: Pourrais-je avoir des réponses à quelques questions que je désirerais poser pendant que nous sommes sur ce sujet. Ces deux problèmes surgissent de la dieselisation. Le premier a trait à Terre-Neuve. À cause de la dieselisation à Terre-Neuve, il y a eu de nombreuses mises à pied et, en vertu des conditions d'union de Terre-Neuve avec la Confédération, les Terre-neuviens ont pris pour acquis que, advenant des contractions de main-d'œuvre dans un service quelconque, on leur offrirait des emplois semblables dans d'autres parties du pays.

Le président: Monsieur Gilles, il y a un point qu'il ne faut pas oublier à ce sujet. Vous admettez, je crois, que cette question dépasse l'étendue des services quotidiens des chemins de fer Nationaux du Canada. Vous avez parlé des conditions de l'union de Terre-Neuve et des autres provinces du Canada et d'un rapport qui existerait entre cette union et la question que vous soulevez. À ce propos, je crois que le ministre des Transports devrait probablement se trouver parmi nous au moment où une réponse sera donnée à cette question. Il se peut qu'il vienne ici bientôt, car je constate qu'on a souvent plusieurs questions à

M. HAMILTON (York-Du-Grand): Je voudrais savoir ce que vous pensez de l'usage du Château par les commerçants des autres hôtels du Canada? M. HAMILTON (York-Du-Grand): Avec vous tenu compte de votre point de vue? M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (York-Du-Grand): Ce sera certainement une belle amélioration de cet hôtel, qui est sans contredit un des meilleurs que vous avez vus. M. HAMILTON (York-Du-Grand): Au sujet du Château, on a parlé hier de deux fois dans le passé d'un grand salon pour l'usage de tout le monde.

M. GORDON: Vraiment? Je croyais que M. FULTON était le seul homme qui se préoccupait des dépenses. M. GORDON: C'est une question de priorité. M. GORDON: Je sais que vous n'avez pas de chambre à louer, mais on s'est plaint de la chose. M. GORDON: Je sais que vous n'avez pas de chambre à louer, mais on s'est plaint de la chose.

M. FULTON: Monsieur Gordon, proposez-vous de vendre d'autres hôtels? LE PRÉSIDENT: Je crois que c'est probablement la question de priorité interne à laquelle le témoin ne devrait pas répondre. M. GORDON: Je ne suis guère disposé à vous donner. Nous avons tenu des demandes. Rien de mieux n'a encore été décidé.

M. FULTON: J'espère que nous aurons une autre séance du Comité avant que vous ne preniez une décision. L'hon. M. MARLER: Nous l'espérons aussi.

M. GORDON: Nous nous sommes séparés d'hôtels d'une certaine classe qui, à notre avis, ne conviennent pas à notre besoin. Il n'y a aucune raison immédiate qui devrait vous porter à penser que nous allons vendre d'autres hôtels.

LE PRÉSIDENT: La véritable "Exploitation des hôtels", est-elle adoptée? M. GORDON: Oui.

LE PRÉSIDENT: Je crois que ce serait un bon moment pour s'en aller. Le Comité se réunira de nouveau demain à 3 heures de l'après-midi dans la salle 118. M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (York-Du-Grand): Quelle comparaison faites-vous avec le coût de construction des hôtels? M. GORDON: Naturellement, nous ne pouvons pas comparer les choses de la même manière. Le coût de construction d'un hôtel de ce genre est différent de celui d'un hôtel de ce genre. Nous sommes convaincus que ces travaux seront établis.

M. HAMILTON (York-Du-Grand): Dites-moi cela à cause de l'augmentation du prix des chambres?

M. GORDON: Oui. Tout dépend de la justesse de nos prévisions en ce qui concerne l'occupation des chambres, mais j'estime que nous pourrions amortir le coût de ces travaux en une période de quatre à cinq ans.

M. FULTON: La période d'amortissement est-elle plus brève pour les hôtels que pour les autres immeubles?

M. GORDON: Il s'agit de travaux spéciaux de reconstruction de chambres à coucher et le cas ne se présente pas.

TÉMOIGNAGES

21 mars 1956

4 h. 25 de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous sommes maintenant en nombre. Pour commencer, M. Gordon désire donner des réponses aux questions qui lui ont été posées hier, dont l'une par M. Knight et M. Hahn au sujet de certaines questions qui les intéressaient, à savoir les wagons-dînettes et les wagons-restaurants. Même s'ils ne sont pas ici présentement, je vais demander à M. Gordon de déposer ses réponses afin que nous puissions les inclure comme appendice à nos délibérations. MM. Knight et Hahn pourront en prendre connaissance demain ou plus tard aujourd'hui.

M. GILLIS: Vous devrez y revenir lorsque ces messieurs seront ici.

M. GORDON: Ils voulaient voir les chiffres indiquant le détail du revenu et des dépenses et les pertes dans les wagons-restaurants par comparaison aux wagons-dînettes. L'état que je soumets indique ce détail et avec votre permission je vais le déposer, car il me paraît bien inutile d'en faire la lecture pour qu'il soit incorporé au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Tout le monde est-il d'accord? Quelqu'un voudrait-il faire une proposition dans ce sens?

M. GILLIS: Je le propose.

Le PRÉSIDENT: Une proposition a été faite dans ce sens. Sommes-nous d'accord?

Adopté. (Voir appendice A)

M. GORDON: M. Bell désirait certains exemples de taux convenus entre divers points au Canada. J'ai fait choisir douze exemples représentatifs de types de taux convenus et je désirerais maintenant déposer ce relevé.

M. MURPHY (*Westmorland*): Je propose que ces documents soient déposés comme appendice.

Le PRÉSIDENT: Une proposition a été faite. Sommes-nous d'accord?

Adopté.

(Voir appendice B)

Le PRÉSIDENT: Nous en arrivons maintenant au chapitre intitulé "Immobilisations et améliorations", à la page 11.

M. GILLIS: J'aimerais avoir des réponses à quelques questions que je désirerais poser pendant que nous sommes sur ce sujet. Ces deux problèmes surgissent de la dieselisation. Le premier a trait à Terre-Neuve. À cause de la dieselisation à Terre-Neuve, il y a eu de nombreuses mises à pied et, en vertu des conditions d'union de Terre-Neuve avec la Confédération, les Terre-neuviens ont pris pour acquis que, advenant des contractions de mains-d'œuvre dans un service quelconque, on leur offrirait des emplois semblables dans d'autres parties du pays.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gillis, il y a un point qu'il ne faut pas oublier à ce sujet. Vous admettez, je crois, que cette question dépasse légèrement les services quotidiens des chemins de fer Nationaux du Canada. Vous avez parlé des conditions de l'union de Terre-Neuve et des autres provinces du Canada et d'un rapport qui existerait entre cette union et la question que vous soulevez. À ce propos, je crois que le ministre des Transports devrait probablement se trouver parmi nous au moment où une réponse sera donnée à cette question. Il se peut qu'il vienne ici bientôt, car je constate qu'on a apporté plusieurs documents à

son intention. Mais je me demande s'il ne devrait pas être ici lorsqu'une réponse vous sera donnée ou lorsque la question sera posée à M. Gordon.

M. GILLIS: Je crois qu'il appartient exclusivement à M. Gordon de me répondre. S'il désire attendre que M. Marler soit présent, libre à lui; mais je crois que M. Gordon a la compétence voulue pour répondre à cette question.

M. GORDON: Je puis répondre à cette question en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada; mais j'estime que cette question a une portée beaucoup plus que générale, car elle est inspirée d'un paragraphe qui figure dans l'acte d'union de Terre-Neuve avec le Canada et, puisqu'il en est ainsi, je préférerais donner ma réponse en présence du ministre.

M. GILLIS: Très bien. Nous attendrons que le ministre soit ici.

Le PRÉSIDENT: Tout le monde est d'accord?

M. GILLIS: La deuxième question a trait au même problème. Elle vient de Winnipeg et je crois que M. Gordon est au courant de la question.

L'un des conseils du syndicat des machinistes à Winnipeg formule la proposition suivante:

"Nous apprenons que, à quatre endroits importants du réseau du National-Canadien, on fait actuellement du surtemps: à Moncton, Montréal, Stratford et Transcona. On prétend que la raison de ce surtemps est le besoin d'un plus grand nombre de locomotives à vapeur qu'on n'avait prévu. En d'autres termes, il semble que les locomotives diesel n'aient pas été capables de faire face au trafic autant qu'on l'avait espéré.

Au 1^{er} mai 1955, toutes les locomotives à vapeur ont été envoyées de Fort-Rouge à Transcona. On croit que cela s'est passé environ un an avant qu'on eût pris cette décision et il semble que cette décision se soit avérée prématurée, car les moteurs diesel n'ont pas encore été améliorés au point de pouvoir résister à la rigueur des hivers de l'Ouest.

Il semble maintenant qu'il doive s'écouler un certain temps avant qu'on puisse mettre complètement de côté les locomotives à vapeur.

À la lumière des faits mentionnés ci-dessus, au moins un des conseils du syndicat des machinistes à Winnipeg estime qu'on devrait examiner l'opportunité de renvoyer certaines locomotives à vapeur à Fort-Rouge, afin qu'on puisse garder au travail le personnel qui s'y trouve et qu'un certain nombre de ceux qui avaient été mis à pied lorsqu'on avait cessé d'employer les locomotives à vapeur à Fort-Rouge puissent être remis au travail.

Si cette situation n'était que temporaire, le conseil en question n'insisterait pas. Cependant, il estime qu'on aura encore un besoin pressant de locomotives à vapeur pour un certain temps et qu'on sera justifié d'en remettre un certain nombre en service à Fort-Rouge. En fait, le conseil estime qu'il serait avantageux pour tous les intéressés si on se servait de locomotives à vapeur aussi bien à Transcona qu'à Fort-Rouge."

M. GORDON: Auriez-vous l'obligeance de me lire encore une fois le passage où il est dit que, si cette situation était temporaire, le conseil n'insisterait pas?

M. GILLIS: Oui. "Si cette situation était temporaire, le conseil n'insisterait pas."

M. GORDON: Voilà le point que je voudrais régler. Je vous donne ma parole qu'il s'agit simplement d'une situation temporaire et que cette situation est attribuable au facteur suivant: dans notre programme de dieselisation, qui a été marqué par une concentration des ateliers et la réduction graduelle des réparations aux locomotives à vapeur, nous avions espéré en toute bonne foi recevoir des locomotives diesel vers le mois de novembre. Mais, à cause de la grève de la *General Motors*, ces locomotives ne nous ont pas été livrées.

À cause de ce retard et de la température très rigoureuse, nous nous sommes trouvés aux prises avec une pénurie de locomotives dans l'Ouest du Canada et, par suite de cette situation temporaire, nous avons dû mettre en service par mesure d'urgence temporaire, afin de décongestionner le trafic, toutes les locomotives à vapeur que nous avons pu trouver parmi celles que nous projetions de démolir. Mais, lorsque nous recevrons les locomotives diesel et que notre programme reprendra son cours normal, nous n'aurons plus besoin des locomotives que nous avons abandonnées et c'est pourquoi je dis qu'il s'agit là d'une situation purement temporaire.

M. GILLIS: La même chose s'applique-t-elle à Moncton et à Stratford ?

M. GORDON: Oui. Nous prévoyions que les manufacturiers nous livreraient les locomotives diesel à la date promise et, lorsque les éléments et les grèves intervinrent — et je ne peux pas séparer l'une de l'autre —, alors, les "plans les plus ingénieux conçus par les hommes ont été bouleversés".

M. KNIGHT: Ce qui m'intéresse dans la déclaration de ces gens, c'est qu'il leur semble que le moteur diesel n'est pas encore assez amélioré pour pouvoir résister à la rigueur des hivers de l'Ouest.

M. GORDON: Cette déclaration n'est aucunement justifiée.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le chapitre intitulé "Immobilisations et améliorations" ? Ah, je vois que le ministre est arrivé.

M. GILLIS: Monsieur Marler, juste avant votre arrivée, j'ai posé à M. Gordon une question qui a trait au chemin de fer de Terre-Neuve. Par suite du programme de dieselisation exécuté à Terre-Neuve, on a dû renvoyer un certain nombre d'employés et les Terre-neuviens prétendent que, en vertu de l'acte d'union de Terre-Neuve avec le Canada, article 39-1, il était entendu qu'advenant tout déplacement de services — dans le cas qui nous intéresse il s'agit des chemins de fer, mais je crois que cet article s'applique aussi au service civil, bien qu'il s'agisse en l'occurrence des chemins de fer — ils ont droit, en vertu des dispositions de cet article de l'entente, à un emploi semblable et au salaire qui a cours dans d'autres parties du service, même si ces services passent sous le contrôle du Canada. J'aimerais savoir comment le gouvernement, ou votre ministère, interprète cette clause de l'entente.

L'hon. M. MARLER: Avez-vous le texte de cette clause de l'acte d'union qui a été invoqué ?

M. GILLIS: C'est la clause 39-1; c'est l'article qu'ils invoquent dans leur lettre et dont voici le texte:

"Il sera offert aux employés du gouvernement de Terre-Neuve, affectés aux services absorbés par le Canada conformément aux présentes clauses, un emploi dans ces services semblables du Canada, aux termes et conditions régissant, à l'occasion, l'emploi dans ces services, sans réduction de traitement ni perte de droits à pension acquis en raison d'états de service à Terre-Neuve."

Cette clause est suivie d'un tableau qui énonce la proposition au sujet des chemins de fer. — Pourriez-vous nous fournir l'interprétation que le gouvernement et le chemin de fer donnent à cette entente particulière ?

M. GORDON: J'ai eu quelques minutes pour examiner ce point particulier. Il s'agit d'un point qui, à mon avis, comporte des ramifications très étendues qu'il faudrait examiner avec beaucoup de soin du point de vue du chemin de fer et de l'intention des parties en cause. Le National-Canadien n'est pas signataire de l'entente. Cette entente a été signée indépendamment des chemins de fer Nationaux du Canada.

En ce qui me concerne, je ne vois pas comment on peut interpréter cette clause comme signifiant que le National-Canadien serait obligé de garder des hommes au travail même s'il n'a pas besoin d'eux. Je ne vois pas comment cela

serait possible. De plus, il ne faut pas oublier que tous nos employés sont protégés par des ententes avec les syndicats et, dans ces ententes, le droit d'ancienneté joue un rôle très important. En interprétant cette clause dans le sens suggéré, on semble faire abstraction de toute la question de l'ancienneté et il en découlerait de sérieuses difficultés. De plus, en ce qui concerne la question des emplois à Terre-Neuve, nous avons, depuis l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération, tantôt augmenté et tantôt diminué le personnel selon les fluctuations du trafic et jamais jusqu'ici on ne nous a fait croire que nous étions liés par une entente qui, comme je l'ai déjà dit, garantirait un emploi continu aux employés du chemin de fer, qu'on ait besoin d'eux ou non.

Au sujet du deuxième point qui a été soulevé, je désirerais faire observer que, depuis l'annonce de notre programme de dieselisation, un certain nombre d'hommes, en face de la perspective de cessation de leur emploi, ont abandonné d'eux-même leur travail pour se chercher d'autres emplois ou se livrer à d'autres formes d'activité. Au sujet de la plainte qui a été formulée, je désire vous faire observer que la dieselisation elle-même, ainsi que je l'ai répété plusieurs fois devant votre Comité dans le passé, signifie que nous entreprenons un programme d'amélioration et de modernisation du matériel ferroviaire dans les régions où ce programme s'applique, ce qui veut dire qu'on ne peut en même temps accroître le nombre d'emplois et intensifier la dieselisation, et que les gens de Terre-Neuve ne peuvent espérer les deux à la fois.

Si nous devons améliorer et moderniser le chemin de fer à Terre-Neuve, cela signifie qu'il doit y avoir une période de transition, c'est-à-dire d'ajustement et de changement dans la main-d'œuvre ferroviaire, et il s'ensuit une réduction dans les types d'emplois spécialisés des services de traction ainsi qu'un changement dans le type d'ouvriers spécialisés. Cependant, la dieselisation ne signifie pas toujours une réduction. Je veux dire qu'il se créera de nouveaux emplois par suite de la dieselisation, à côté des vieux emplois qui sont appelés à disparaître. Un exemple est la cessation de l'emploi de préposés aux bouilloires. Il est évident qu'on n'a pas besoin de préposés aux bouilloires lorsqu'on emploie des locomotives diesel.

Mais nous aurons besoin d'un plus grand nombre d'électriciens que par le passé. Il y aura des changements que nous avons discutés avec le représentant du syndicat; jusqu'ici nous nous sommes toujours bien entendus au sujet de la nécessité de ces changements transitoires. Je ne puis entretenir l'espoir qu'il n'y aura pas de disparition d'emplois. Il y aura certains hommes qui n'auront pas l'occasion d'exercer leurs aptitudes particulières dans le domaine des chemins de fer. Mais c'est la rançon du progrès et elle s'applique à tout le Canada. Elle ne se limite pas à Terre-Neuve.

On a prétendu que cette situation avait eu une répercussion particulière sur Terre-Neuve; or, il n'en est pas ainsi. En vérité, c'est une curieuse coïncidence que vous souleviez, au moment même où il est question de Terre-Neuve, un problème semblable à Winnipeg. Car c'est le même problème qui se présente là-bas. Il s'agit d'une période de transition. Tout ce qu'il nous est possible de faire, c'est de faire preuve de bonne volonté au cours de cette période transitoire, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons donné à nos employés toutes les occasions possibles d'apprendre de nouveaux métiers. Le mécanicien qui conduit une locomotive diesel est généralement un mécanicien habitué à la conduite d'une locomotive à vapeur et qui a acquis les connaissances requises grâce à des cours que nous avons organisés. Nous avons donné aux employés l'occasion d'acquérir de nouvelles connaissances et de demeurer ainsi à l'emploi de la compagnie; mais il reste nécessairement des employés qui auront à s'adapter aux nouvelles conditions.

Il y a un autre point à examiner en ce qui concerne les ententes sur les salaires. En général, lorsque des employés sont mis à pied, le principe de l'ancienneté s'applique et les hommes peuvent supplanter des camarades grâce à la liste

d'ancienneté, depuis le haut jusqu'au bas de la liste. S'ils consentent à quitter Terre-Neuve pour aller travailler dans d'autres parties du Canada, dans certains cas ils peuvent le faire. Si l'on interprétait à la lettre la clause de l'acte d'union de Terre-Neuve avec le Canada, il en résulterait des complications extraordinaires. J'ignore comment cette situation influe sur d'autres sociétés; mais, si les problèmes qu'elle crée sont semblables aux nôtres, leur sort n'est pas enviable.

M. GILLIS: Je serais le dernier à vouloir vous forcer à violer un engagement. Je constate que cette correspondance émane de la Fédération du Travail de Terre-Neuve. Avez-vous de la correspondance des syndicats ferroviaires sur cette question ?

M. GORDON: Cette question m'a pris un peu au dépourvu, car on ne me l'a pas soumise comme on était censé le faire.

En ce qui concerne notre programme de dieselisation, M. Dingle, qui en est chargé à titre de vice-président en charge de l'exploitation, a eu des discussions prolongées avec les chefs des syndicats ouvriers pour leur expliquer notre programme et écouter leurs suggestions en vue de rendre la période de transition aussi supportable que possible. Est-ce bien cela, monsieur Dingle ?

M. DINGLE: Oui.

M. GORDON: Et ce point ne vous a jamais été signalé ?

M. DINGLE: Non.

M. GILLIS: L'objection que j'ai soulevée provient du président de la Fédération du travail.

M. GORDON: Les représentants de nos ouvriers syndiqués ont été tenus au courant de notre plan et de ce qui en découle.

M. GILLIS: La réponse définitive à cette question doit venir du gouvernement.

M. GORDON: En ce qui concerne l'interprétation. J'ignore ce qu'elle signifie exactement. Nous estimons que les choses ne peuvent marcher comme on le laisse entendre, au moins en ce qui concerne le National-Canadien.

M. KNIGHT: Vous avez employé l'expression "période de transition". Je suppose que cette expression implique que le but poursuivi est en définitive la dieselisation complète de votre réseau.

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: Combien cela va-t-il prendre de temps, à votre avis ?

M. GORDON: Nous avons commencé à exécuter notre programme de dieselisation il y a environ cinq ans et, en vertu de notre plan quinquennal que nous avons expliqué à votre Comité, nous avons élaboré notre programme de dieselisation de façon à effectuer le changement dans les secteurs où nous en tirerions le plus d'avantages à ce moment-là. Nous n'avons pas dieselisé des régions, mais simplement des services, de sorte que notre service rapide de trafic-marchandises, qui nous donne le meilleur rendement, a été le premier service à être dieselisé. Ensuite nous avons dieselisé le service régulier de trafic-marchandises à la cueillette, le service des voyageurs, les locomotives de manœuvre et ainsi de suite. Ce plan quinquennal, qui comprend naturellement tous les services accessoires qui découlent de la dieselisation, comme l'allongement des voies de garage, les ateliers de réparations et autres installations, est un plan très important. Ce plan quinquennal en est rendu à sa quatrième année cette année. Désormais, nous nous attaquons au deuxième stade de notre programme progressif de dieselisation territorial et nous croyons pouvoir le compléter en quatre ans. Nous allons commencer à dieseliser graduellement les territoires éloignés et cela va nous donner l'occasion de faire disparaître les derniers vestiges de notre service de locomotives à vapeur. Notre atelier de Stratford, en Ontario, sera le dernier atelier de locomotives à vapeur à fermer.

M. KNIGHT: Nous pourrions nous faire une meilleure idée de la situation si nous savions combien de locomotives à vapeur sont en service à l'heure actuelle.

L'hon. M. MARLER: 1,895. Ce renseignement est donné à la page 12 des tableaux statistiques.

M. KNIGHT: Par comparaison à 783 locomotives diesel à la fin de l'année.

M. GORDON: Oui. À mesure que nous dieselisons, nous réduisons graduellement et sans arrêt la remise à neuf des locomotives à vapeur. En faisant cela sur une base aussi économique que possible et afin de ne pas avoir sur les bras un grand nombre de locomotive à vapeur capables de donner encore du service pendant des années, nous allons progressivement réduire notre programme d'entretien des locomotives à vapeur actuellement en service à mesure que nous aurons recours aux locomotives diesel. Nous cessons de maintenir les locomotives à vapeur en état de fonctionnement. On peut faire durer une locomotive à vapeur indéfiniment en changeant les pièces. Certaines de nos locomotives encore en service sont âgées de cinquante ans. La moyenne d'âge de nos locomotives à vapeur est de 36 ans. Vous pouvez les faire durer indéfiniment au moyen d'un procédé de remplacement des parties. Il ne se construit plus de locomotives à vapeur sur le continent nord-américain aujourd'hui, excepté pour l'Inde. L'ère de construction des locomotives à vapeur est révolue, de sorte que nous employons encore une machine qui a fait son temps, mais sans adopter à son endroit un programme d'entretien qui deviendrait du gaspillage. Vous ne pouvez tirer de conclusions du nombre de locomotives à vapeur que nous possédons. Ce qu'il faut faire, c'est se demander combien de milles elles peuvent encore parcourir.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que les locomotives diesel durent aussi longtemps ?

M. GORDON: Je ne sais pas encore. Je pense qu'il serait peut-être économique de mettre une locomotive diesel au rancart après une certaine période de service. C'est une pièce de matériel tout à fait différente. Avec une locomotive diesel, vous pouvez enlever n'importe quelle pièce et la remplacer comme vous le faites pour le moteur d'une automobile.

M. KNIGHT: J'ai entendu dire par certains employés du National-Canadien dans l'Ontario que vous aviez manqué de locomotives en ces derniers mois.

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: Cette pénurie est-elle également attribuable à la grève ?

M. GORDON: Il y a deux raisons à cette pénurie. Les retards dans la livraison des diesels est la principale raison, mais il y a aussi les tempêtes que nous avons eues. Même si les locomotives nous avaient été livrées comme il avait été convenu, nous aurions quand même éprouvé une pénurie de traction. Nos chasse-neige dans l'Ouest du Canada ont couvert une distance de 270,000 milles par comparaison à une moyenne de 30,000 milles en certaines années.

M. KNIGHT: Combien de locomotives étaient paralysées par suite de la grève ?

M. GORDON: Environ 65, me dit, M. Dingle. Naturellement, outre ces difficultés du point de vue de la traction, il y a aussi l'augmentation soudaine du trafic.

M. KNIGHT: Combien avez-vous d'espèces de locomotives de manœuvre ?

M. GORDON: 45 de grandes lignes et 20 pour les cours de triage.

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Tractions" est-elle adoptée ?

Adopté.

"Matériel roulant — marchandises et voyageurs".

M. KNIGHT: Au sujet du matériel roulant, je n'ai pas l'intention de lire ou de citer de longs paragraphes de journaux et de discours à la Chambre des communes; mais pendant des années des déclarations ont été faites au sujet de la question des fourgons et nous qui vivons dans la zone de production du blé avons été fort inquiets sous ce rapport. Je désire profiter de l'occasion qui m'est offerte pour vous demander votre avis sur cette question et l'inscrire au compte

rendu de la séance. Diverses déclarations ont été faites, parfois contradictoires. On nous a dit bien des fois que l'une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons expédier notre blé, c'est qu'il existe une grave pénurie de wagons fermés. Le lendemain quelqu'un d'autre nous répond qu'il n'y a pas de pénurie de ces wagons.

M. CARRICK: J'en appelle au règlement. Ces propos sont-ils censés être une question ?

M. KNIGHT: Je ne vois pas comment je pourrais éviter de mentionner ces détails. Je pourrais m'exprimer sous forme d'un questionnaire, mais . . .

M. CARRICK: Ce n'est pas le moment de faire des discours politiques.

M. CHURCHILL: Tout de même! nous avons droit à une certaine discussion.

M. FULTON: Qui est le président ?

M. CARRICK: Je parlais sur la question de l'appel au règlement.

M. KNIGHT: Parlant sur la même question, je dis que, d'après moi, monsieur le président, je ne viole pas le règlement en mentionnant les raisons lorsque je pose ces questions particulières. Je n'ai fait aucune déclaration ou exprimé d'opinion au sujet des raisons motivant la pénurie des wagons fermés. J'ai dit que les raisons invoquées sont variées et parfois contradictoires et j'ai demandé à M. Gordon de me donner son avis.

Le PRÉSIDENT: Strictement parlant, je crois que les témoins qui viennent ici devraient simplement être interrogés.

M. FULTON: Mais il est sûrement permis d'exprimer brièvement les raisons de vos questions.

M. KNIGHT: J'exposais simplement les raisons de l'intérêt que je porte à la question des wagons fermés.

Le PRÉSIDENT: Très bien, poursuivons.

M. CHURCHILL: On devrait lui demander de retirer sa déclaration portant qu'on fait des déclarations politiques.

M. KNIGHT: Puis-je demander à M. Gordon de me donner son avis sur ce qui suit. Tout d'abord, est-il vrai que nous n'avons pas suffisamment de wagons fermés à l'heure actuelle? Si nous en avons suffisamment, les cultivateurs auraient pu expédier une partie de leur grain et être payés un peu plus tôt qu'ils ne l'ont été.

M. GORDON: Il est très difficile pour moi de répondre par un oui ou par un non à cette question sur la pénurie des wagons fermés. S'il m'est permis de donner des explications, je vais répondre au meilleur de ma connaissance.

M. KNIGHT: Si vous êtes capable d'échapper aux remarques de mon honorable ami.

M. GORDON: Je ne fais pas de discours politique. Il est parfaitement clair que si, dans une situation extraordinaire, tout le trafic du Canada passait par les mains des chemins de fer en un seul jour et si on nous demandait de nous acquitter de cette tâche, nous nous trouverions dans une situation impossible. Le fait est que les chemins de fer du Canada sont amplement pourvus de matériel roulant pour transporter les articles de commerce du Canada pendant n'importe quelle période de l'année. Mais il arrivera inmanquablement des périodes de pointe, attribuables à des conditions saisonnières, alors qu'un concours de circonstances créera une pénurie apparente de fourgons dans une région particulière ou dans un secteur particulier du trafic. C'est là la sorte de problème qui se pose au chemin de fer tous les jours. Si nous cherchions à faire face à toute période de pointe prévisible, il nous faudrait augmenter notre inventaire de matériel roulant à un tel point qu'il ne serait plus rentable. C'est là une chose qu'il ne faut pas oublier et, de plus, en ce qui concerne le transport du grain, il y a un certain nombre de facteurs qui entrent en ligne de compte et on me dit que la Commission canadienne du blé a l'autorité absolue de déterminer quelles catégories de blé doivent être transportées. Les chemins de fer n'ont pas un mot à dire à ce sujet. Nous faisons

ce qu'on nous dit de faire. Le contrôleur du transport a aussi son mot à dire pour déterminer quelles expéditions doivent être effectuées et quel sera l'ordre de priorité d'un endroit à un autre dans tout le pays, sans compter les autres formalités. Mais, au sujet de la question du degré d'autorité des chemins de fer par rapport à ces autorités officielles, la Loi sur les chemins de fer prescrit que les chemins de fer ne peuvent se permettre d'accorder une préférence à certains types d'expéditeurs et qu'ils doivent fournir les fourgons nécessaires à chaque expéditeur sans aucune distinction et sans aucun traitement de faveur. Si vous examinez cette question attentivement, vous ne tarderez pas à comprendre que, si nous accordions la priorité absolue au transport du grain, nous pourrions par exemple être obligés de priver complètement les expéditeurs de bois d'œuvre de la Colombie-Britannique des wagons dont ils ont besoin. Cela entraînerait la fermeture des scieries de cette province et nous n'aurions pas satisfait à notre obligation de fournir des wagons sans préférence à tous les expéditeurs.

À vrai dire, nous ne pouvons garantir satisfaction complète sur ce point. Nous pouvons seulement faire le travail de notre mieux lorsque nous sommes aux prises avec des autorités qui viennent en conflit et cela m'amène à vous dire que je fais cette déclaration en me basant sur un examen très minutieux que j'ai fait moi-même de la situation. J'ai en ma possession des données très volumineuses sous forme de chiffres et autres renseignements dont la lecture exigerait des heures. Mais je puis dire en toute certitude que jamais, au cours de la campagne agricole actuelle, sauf lorsque la mauvaise température rendait le transport impossible à tous les voituriers, il y a eu certains jours où nos voies ont été complètement fermées. Sauf pendant une très courte période, comme je viens de la dire, jamais au cours de la campagne actuelle les chemins de fer Nationaux du Canada ont été incapables de se rattraper dans la mesure autorisée et de fournir les wagons nécessaires aux élévateurs de tête de ligne pour leur permettre d'expédier du grain. En d'autres termes, nous avons sans cesse transporté du blé aux différents élévateurs terminus et nous avons fourni pour cela le nombre de wagons demandé. Ce qui est arrivé souvent, lorsque les navires étaient prêts à prendre leurs changements de blé, c'est que les catégories de blé désirées n'étaient pas à cet endroit. C'est alors le manque des catégories demandées qui retardait les expéditions. J'avoue que je n'ai pas la compétence voulue pour dire qui est responsable de cet état de choses. J'ignore s'il est possible, dans les conditions compliquées de la vente du blé à travers le monde, de dire exactement quelle catégorie de blé pourra être livrée dans trois ou quatre mois, lorsque les navires arriveront pour charger le grain vendu. J'ignore si cela est possible. Ce que je tiens à vous dire, c'est que le National Canadien, et cela s'applique aux deux chemins de fer du Canada, n'a rien à voir à la décision qui détermine les catégories de grain qui seront transportées aux élévateurs de tête de ligne pour l'expédition.

M. KNIGHT: Vous avez mentionné le contrôleur, monsieur Gordon. Pourriez-vous me dire jusqu'à quel point le contrôleur a exercé son pouvoir de direction à votre endroit depuis trois mois à peu près?

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: Arrive-t-il souvent que le contrôleur vous dise où envoyer ces wagons?

M. GORDON: Eh bien, lorsque vous saurez que nous faisons affaires avec quelque 5,000 élévateurs régionaux, vous comprendrez que cette formalité doit être réduite à sa plus simple expression. En fait, bien que nous n'ayons pas de directives écrites ou formelles, le contrôleur du transport se tient en contact tous les jours et parfois même à chaque heure du jour avec les administrateurs du chemin de fer. Un service téléphonique relie directement son bureau avec le nôtre et, lorsque surgit un problème, nous pouvons le régler sans perdre de temps. Je ne pourrais vous dire si c'est là une directive ou non, car il s'agit simplement de deux personnes sensées qui étudient ensemble un problème. N'est-ce pas ainsi que les choses se passent, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Exactement.

M. KNIGHT: J'aurais une question à poser au sujet des syndicats de blé . . .

Le PRÉSIDENT: Je crois que, si nous nous aventurons dans la discussion sur les syndicats de blé . . . Je vous ai laissé un peu de liberté lorsqu'il s'est agi du contrôleur, mais cette question touche non seulement le National-Canadien mais tous les chemins de fer qui font le service dans l'Ouest. Notre Comité ne s'intéresse qu'aux relations entre le contrôleur et le National-Canadien et non aux relations entre le contrôleur et les autres chemins de fer.

M. KNIGHT: Alors je demanderai à M. Gordon, à titre de président du National-Canadien, qui prend les décisions à l'heure actuelle au sujet du nombre de wagons à expédier à tel ou tel élévateur? Prenons, par exemple, une petite ville de l'Ouest du Canada où il y a trois élévateurs rivaux. En supposant qu'il y ait trois wagons destinés à cette ville. Qui décide à quel élévateur doivent aller ces wagons? Si je comprends bien, autrefois du moins — parce que je me souviens d'avoir travaillé assez souvent moi-même au chargement de mon grain à la plate-forme, — un homme avait le loisir de commander un wagon de la compagnie de chemin de fer. Est-ce encore de cette façon que les choses se passent? Puis-je vous demander de m'envoyer un wagon à un certain élévateur et vous rendez-vous à ma demande?

M. GORDON: Non. La Commission du blé doit décider du nombre de wagons dont elle a besoin et à quelle région elle les destine. Elle nous communique le nombre de wagons que nous devons envoyer dans les régions en question et nous tâchons de suivre ces instructions. C'est la Commission du blé qui décide.

M. KNIGHT: Alors, pour en revenir à ma première question, êtes-vous d'avis que nous avons suffisamment de wagons fermés dans tout le réseau pour transporter le blé?

M. GORDON: Oui, à certaines conditions, dont la plus importante est que, si nous voulons être en mesure de transporter du grain de façon continue et sans paralyser outre mesure notre stock de wagons au détriment du reste du Canada, ces wagons doivent être déchargés rapidement. L'une des plus grandes difficultés que nous ayons éprouvées — et je crains ici de m'aventurer dans une question fort controversée —, l'une de nos grandes difficultés, dis-je, c'est que les wagons ne sont pas déchargés assez rapidement à certains terminus. Je dois ajouter que, lorsque nous formulons une plainte au sujet de la lenteur des déchargements, les préposés s'efforcent d'expédier le travail; mais il n'en est pas moins vrai que, pendant une campagne agricole, on ne cesse de se plaindre qu'il s'est déchargé trop peu de wagons au terminus certains jours par rapport aux wagons remplis qui attendaient d'être déchargés et aux wagons qui étaient en route vers ce point terminus. Si nos wagons ne sont pas déchargés à temps, voyez ce qui arrive. Il se fait un embouteillage qui paralyse tout le service et il s'ensuit que nous ne sommes pas capables de livrer le grain et qu'il nous est même impossible de nous occuper de nos autres clients. Pour vous montrer la gravité de ce problème à notre point de vue, je vous dirai que notre désir d'offrir un bon service aux expéditeurs de grain nous a forcés à leur envoyer des milliers de wagons vides de l'Est du Canada. Au cours de la campagne agricole actuelle, nous avons envoyé près de 27,000 wagons fermés vides dans l'Ouest du Canada. La situation est devenue si critique que nous avons dû employer des fourgons fraîchement sortis de l'usine, des fourgons qui n'avaient jamais encore servi et que nous avons expédiés dans l'Ouest canadien. Je n'ai pas besoin de vous dire que cela nous coûte de l'argent. Nos revenus en sont gravement atteints. Nous avons fait cela dans un effort suprême pour faire face à ce que nous considérions comme une situation d'urgence nationale. Il est essentiel que les chemins de fer, en faisant cet effort, obtiennent une loyale coopération en ce qui concerne le déchargement des wagons. À la condition de bénéficier de cette collaboration et de bien ordonner l'acheminement des wagons, je puis vous assurer que nous possédons un nombre suffisant de wagons fermés au Canada pour manutentionner la récolte de grains.

M. KNIGHT: Voici ma deuxième question. Si nous n'avons pas assez de wagons fermés pour transporter le grain, combien en avez-vous commandés ?

M. GORDON: Nous verrons cela lorsque nous aborderons l'étude du budget. Si vous vous reportez à la page 12 des tableaux statistiques, vous verrez qu'au 31 décembre 1955 nous avons commandé 3,368 wagons à marchandises fermés dont nous attendions la livraison et le budget contient un autre montant pour des commandes supplémentaires. Si vous approuvez cette dépense, lorsque nous y arriverons cette année, nous aurons alors en commande 3,000 wagons supplémentaires qui figurent dans le budget dont nous allons aborder l'étude.

M. KNIGHT: J'ai une dernière question à vous poser au sujet de ces services. D'après ce qu'on entend dire, il arrive parfois que des wagons se perdent quelque part aux États-Unis et mettent du temps à revenir au pays.

M. GORDON: Oui, c'est là un problème propre aux chemins de fer et que nous travaillons à résoudre chaque jour, mais je suis sûr que, si vous aviez été ici hier lorsque j'en ai parlé et que j'ai fourni des chiffres, vous auriez constaté que, en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada, nous envoyons plus de wagons fermés aux États-Unis que ceux-ci ne nous en envoient. Cependant les États-Unis nous envoient plus de wagons ouverts que nous ne leur en envoyons. On peut donc dire qu'il y a équilibre dans ce domaine. De sorte que, lorsque nous insistons pour recouvrer nos wagons fermés, on nous répond immanquablement que nous détenons autant de leurs wagons qu'ils en détiennent des nôtres et que notre plainte n'est pas fondée. D'après les règles générales suivies d'un commun accord par nos compagnies de chemin de fer, chaque wagon envoyé dans le territoire d'une compagnie rivale est censé être retourné à son propriétaire par la voie la plus directe. Il peut être chargé pour le voyage de retour, mais il est censé revenir à son point d'origine aussi rapidement que possible. C'est là que le chemin de fer doit maintenir une surveillance incessante et c'est pourquoi nous avons des représentants partout aux États-Unis pour suivre les déplacements de ces wagons.

M. KNIGHT: Est-ce que les wagons américains qui sont entre vos mains ici conviendraient pour le transport du grain ?

M. GORDON: Pas du tout. Ce sont des wagons ouverts.

M. KNIGHT: Et ceux de vos wagons qui se trouvent aux États-Unis seraient le type de wagons voulus ?

M. GORDON: Exactement. Mais il faut vous rappeler que, lorsqu'ils prennent la direction des États-Unis, ils sont chargés. Nous transportons du papier-journal et d'autres produits du Canada aux États-Unis dans ces wagons fermés. Il ne s'agit pas de détourner ces wagons; si nous ne les employions pas à cette fin, nous n'expédierions rien du tout aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hahn.

M. HAHN: Pourrais-je poser une question à ce sujet? Les chemins de fer américains ont-ils la permission de se servir de nos wagons fermés, c'est-à-dire leur est-il permis de se servir des wagons fermés du National-Canadien sur leur propre ligne entre deux endroits américains ?

M. GORDON: Ils le peuvent seulement si ces deux endroits se trouvent sur la voie qui les ramène à leur point d'origine.

M. CHURCHILL: Monsieur le président . . .

M. GORDON: Je tiens à insister sur cette règle. Je ne prétends pas qu'elle soit toujours suivie, car il y a toujours des différends qui surgissent entre toutes les compagnies de chemin de fer. C'est là l'un des problèmes que nous sommes appelés à régler chaque jour. La règle existe et nous tâchons de la faire observer au meilleur de notre connaissance, mais je dois dire que nous ne sommes pas sans taches nous-mêmes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Churchill.

M. CHURCHILL: Au sujet de cette question de matériel roulant en général, je suppose que votre évaluation du nombre total de wagons de toutes espèces nécessaires au transport de la marchandise est en proportion du tonnage que vous vous attendez de transporter ?

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Y a-t-il eu une énorme augmentation dans le tonnage en 1955 par comparaison à 1954 ?

M. GORDON: Oui.

M. CHURCHILL: Cette augmentation se reflète-t-elle dans l'augmentation estimative du matériel de transport-marchandises ?

M. GORDON: Oui. Lorsque nous plaçons nos commandes de wagons, nous cherchons naturellement à nous appuyer sur des données et nous déterminons le volume et le genre de trafic prévu. Cette tâche échoit à notre service du trafic et, se basant sur les besoins estimatifs établis par ce service, notre service d'exploitation formule une recommandation à l'égard du volume du matériel dont nous aurons besoin.

M. HAHN: Je ne vois aucune preuve . . .

M. GORDON: Il y a aussi un autre facteur, si vous voulez parler du genre de wagons qui sont réformés.

M. HAHN: Le nombre de vos wagons réformés s'élève à environ 3,000. Ce nombre est-il plus considérable que ce que vous prévoyez pour l'avenir ou est-il assez constant ?

M. GORDON: Il est assez constant. Je le qualifie de normal à l'heure actuelle, bien que nous prévoyions que le total baissera en raison du fait que nous obtiendrons, je crois, un meilleur service avec nos nouveaux wagons. Nous sommes à remplacer un grand nombre de vieux wagons, mais le nombre est loin d'être anormal. Il s'agit tout simplement de l'usure normale de notre matériel.

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Matériel roulant — marchandises et voyageurs" est-elle adoptée ?

Adopté.

"Propriétés immobilières".

M. FULTON: Au sujet des "Autorails Budd" mentionnés au paragraphe 43, nous avons eu de longues discussions hier. Avez-vous pu depuis lors obtenir des chiffres sur les résultats de la mise en service de ces "autorails" ?

M. GORDON: Je vous demande pardon, mais je n'ai pas bien compris votre question.

M. FULTON: Vous vous rappelez qu'hier nous avons eu une discussion au cours de laquelle je vous ai demandé de nous faire part de votre expérience avec ces "autorails". Vous avez répondu que l'expérience avait été intéressante, mais que vous n'aviez pas de chiffres concernant ce service.

M. GORDON: Je croyais avoir répondu à toutes les questions.

M. FULTON: Peut-être m'avez-vous mal compris.

Le PRÉSIDENT: Je sais qu'il y a eu discussion au sujet des wagons Pullman et des autorails, mais je ne savais pas qu'il s'agissait de ce genre de wagons.

M. GORDON: Ce que j'ai essayé à faire comprendre, c'est que, dans le cas des autorails, nous enregistrons une moyenne de 25 à 30 p. 100 d'économie dans l'exploitation, mais que j'étais incapable d'indiquer l'augmentation exacte du nombre de voyageurs.

M. FULTON: Pouvez-vous vous rappeler la discussion qui a eu lieu hier au sujet du service de banlieue ? La réponse à vos problèmes réside-t-elle dans l'emploi de ce genre de wagons ?

M. GORDON: Non, le même problème demeurerait. Même si ces "autorails" étaient affectés aux services de banlieue, nous nous trouverions encore

aux prises avec la même difficulté des périodes de pointe et, comme il s'agit là d'un matériel coûteux, nous ne nous trouverions pas dans une meilleure situation.

M. FULTON: Dites-vous dans votre rapport à quel endroit vous avez l'intention de mettre ces autorails en service ?

M. GORDON: Non, nous n'avons pas indiqué cela. Il y a quelques endroits que nous sommes à étudier, mais je ne suis pas sûr d'avoir ce renseignement. En fait, j'hésite un peu avant de répondre à cette question, parce que, si je mentionne les régions particulières qui font l'objet d'une étude, on va, je suppose, nous presser de hâter les choses.

M. FULTON: Peut-être devrais-je vous demander de me dire quelles décisions vous avez prises à ce sujet. Mais, si vous désirez en dire davantage, j'en serais heureux. Toutefois je n'insisterai pas.

M. GORDON: Il est question de cela au paragraphe 61, monsieur Fulton. Je puis vous dire que nous examinons présentement 14 endroits où nous considérons la possibilité de mettre ces autorails en service, mais je ne puis encore vous donner une réponse définitive. Nous étudions cette question attentivement et je préférerais ne pas mentionner les endroits à l'étude.

M. FULTON: Parlez-nous des sept autorails déjà en service ? Ils comprennent ceux que vous avez achetés au cours de l'année.

M. GORDON: C'est exact, il y a sept de ces éléments en service sur les lignes suivantes:

Newcastle-Fredericton; Lévis-Rivière-du-Loup; Québec-Chicoutimi; Lyster-Richmond-Sherbrooke et Edmonton-Calgary.

Nous y reviendrons plus tard lorsque nous examinerons le budget. Nous aurons dans le budget de cette année un poste visant l'achat de sept autres de ces wagons.

M. FULTON: Quand avez-vous inauguré ce service ? Quand avez-vous commencé à employer les "autorails" ?

M. GORDON: Ce service a commencé en 1954.

M. BELL: La ligne de Montréal est-elle l'une de celles qui sont à l'étude ?

M. GORDON: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que ces wagons sont des types réguliers du point de vue du poids, du système de ressorts et des autres éléments ?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous fait l'expérience de types de wagons plus légers ? Je vous ai interrogé là-dessus hier.

M. GORDON: Nous n'avons pas encore mis en service des types de wagons légers comme ceux dont il est souvent question dans les journaux, pour la bonne raison qu'aucun de ces types de wagons ne s'est encore montré satisfaisant en ce qui nous concerne.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que certains chemins de fer américains n'ont pas commandé de ces wagons pour en faire l'essai ?

M. GORDON: Je dois vous répondre en disant que je lis beaucoup de choses dans les journaux à ce sujet, mais aucun de mes amis dans l'industrie des chemins de fer aux États-Unis ne m'a confirmé qu'on avait adopté ces innovations.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce qu'on s'en sert en Europe ?

M. GORDON: Du type à l'étude aux États-Unis ? Il y a un train Talgo bien connu dont les journaux ont parlé. Je l'ai vu moi-même lors de mon voyage en Espagne il y a un an et je m'en suis même servi pour faire un court trajet. Il s'agit là d'une de ces choses qui paraissent merveilleuses ; mais, lorsque vous la transposez dans les conditions canadiennes — la glace, la neige et les basses températures — la proposition perd de son attrait. Aucune de ces difficultés n'existe en Espagne, mais ce sont là des choses dont il faut tenir compte.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que ce genre de train ne résoudre pas le problème du service de banlieue, à cause de la période de pointe dont vous avez parlé ?

M. GORDON: Prenons le train Talgo comme un bon exemple de ce que je disais l'autre jour. Les wagons ne sont pas interchangeables; le train forme un tout inséparable, un train articulé à peu près comme une chenille. Cela signifie qu'il doit être affecté à un seul service. Si vous pouvez l'affecter à des lignes de gros trafic, comme on peut le faire en Espagne sur les lignes situées en dehors de Madrid, il renferme de bonnes possibilités. Mais nous n'avons pas la chance de l'employer de cette façon au Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): N'en a-t-on pas une unité en service à l'heure actuelle en Allemagne ?

M. GORDON: Une unité de ce type d'autorails ? Le type en service en Allemagne est plus petit, mais j'en ai oublié le nom. Il n'y en a pas en usage en Allemagne, à ma connaissance. J'ai lu beaucoup d'articles sur les projets à l'étude dans ce domaine, mais je n'ai reçu aucun rapport sur la mise en service de ce genre de matériel.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si ces wagons peuvent résister dans nos conditions d'exploitation, ils renferment d'intéressantes possibilités.

M. GORDON: Je n'écarte pas la possibilité d'employer des éléments légers; Ils présentent des possibilités intéressantes, surtout lorsque les défauts auront disparu. Mais ces trains sont pour l'avenir. Tout ce que je puis dire, c'est qu'en ce moment nous ne sommes pas prêts à les mettre en service.

M. FULTON: Parmi ces éléments, y en a-t-il qui présentent des possibilités intéressantes comme autorails à marchandises destinés à de courts trajets ?

M. GORDON: Non. Ce qu'il faut dans le domaine du transport-marchandises, c'est la manutention de grandes quantités de marchandises et la seule chose qui pourrait être possible à l'égard de ces autorails à marchandises ce serait une espèce d'express pour longs trajets, et encore faudrait-il lui adjoindre un service de voyageurs. Du reste, ces autorails renferment des compartiments pour la marchandise et de l'espace pour les voyageurs. Si vous voulez faire du transport de marchandises, il vous faut des éléments qui permettent d'en transporter de grandes quantités.

M. FULTON: Je pensais à leur emploi possible sur les embranchements où le volume de trafic-marchandises n'est pas considérable et où, sauf erreur, le camion constitue présentement un genre de matériel plus économique.

M. GORDON: Je ne crois pas que le chemin de fer pourrait lutter avantageusement contre les camions pour le transport des marchandises.

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Sécurité et matériel à passagers" est-elle adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Trafic routier". Y a-t-il des questions au sujet de cette rubrique ?

M. HAHN: Au paragraphe 49 vous dites:

"Un autre placement a été fait au cours de l'année sous forme de machineries pour l'entretien de la voie . . ."

Combien d'hommes ont été mis à pied par suite de l'introduction de ces nouvelles machines ? Peut-être que le but de cette introduction n'était pas d'économiser de la main-d'œuvre ?

M. GORDON: Je ne pourrais vous dire exactement combien d'hommes ont été mis en chômage. Le résultat est difficile à apprécier. Je dois dire que cette décision fait partie de notre programme général de mécanisation de notre service afin de permettre aux employés de donner un meilleur rendement. Nous leur fournissons des outils qui font un meilleur travail que la chose n'était possible

jusqu'ici, mais cela ne signifie pas nécessairement que nous adoptons un programme de mécanisation en vue de réduire le nombre de nos employés. Cette réduction en est la conséquence plutôt que le but que nous nous proposons.

M. HAHN: Alors, le but que vous poursuivez en introduisant ces nouvelles machines consiste, comme vous le diriez, à remplacer du vieux matériel par un matériel meilleur.

M. GORDON: Le but est de fournir un meilleur matériel et de réduire les frais d'entretien.

M. HAHN: Nous avons déjà abordé l'étude des frais d'entretien et je veux en rester là.

M. FULTON: Je dois dire que j'ai éprouvé un certain plaisir à lire le paragraphe 48.

L'hon. M. MARLER: Peut-être pourrions-nous faire modifier le rapport de façon à laisser de côté la mention de la jonction de Kamloops.

M. FULTON: C'est indiqué dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a fait remarquer qu'il ne faut pas faire de publicité.

M. FULTON: Je n'ai rien dit.

M. GORDON: Ma réponse était prête, mais j'espérais que vous ne poseriez pas la question.

M. LANGLOIS: L'année prochaine nous allons faire paraître votre photo dans le rapport.

M. FULTON: Je sais que tous ceux qui voyagent par train, ainsi que ceux qui travaillent pour les trains seront heureux d'apprendre que tout ce tronçon est maintenant doté du système du bloc automatique de signaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Serait-ce le bon moment de poser des questions au sujet du système de communications de l'avant à l'arrière?

M. GORDON: Vous voulez parler des postes de radio sur les trains?

M. FULTON: Je crois que vous avez dit que vous aviez une réponse à me donner. Je ne veux pas vous interrompre.

M. GORDON: Je suis heureux que vous n'ayez pas posé la question.

M. FULTON: Veuillez me dire quelle question je devrais poser. Éprouvez-vous des difficultés?

M. GORDON: J'avais l'intention de faire un exposé général à peu près comme ceci. Le système de bloc automatique de signalisation, dont on a tant parlé, n'est pas la vraie réponse à nos problèmes. À mon avis la véritable solution au problème des signaux est le réseau de contrôle centralisé du trafic et cette mesure est un pas dans cette voie. Je suis très mécontent de la situation où se débat le National-Canadien en ce qui concerne les signaux. Je crois que nous sommes très arriérés. La question est étudiée avec soin à l'heure actuelle. Je ne veux pas autoriser de gros déboursés avant que nous ayons un programme de signalisation bien ordonné, parce que ce n'est pas une bonne pratique que de procéder par petits bouts, comme nous l'avons constaté par l'expérience. Ce qu'il nous faut, c'est un système coordonné et bien intégré, mais un tel système coûterait énormément cher, et avant d'entreprendre un tel programme, je veux être sûr que ce programme est ordonné et bien intégré et nous nous proposons de travailler sans relâche pour mettre un tel programme sur pied. C'est un très gros problème et sa solution exige beaucoup de temps et d'argent. Ce bloc automatique n'est donc pas la réponse définitive, bien qu'il soit nécessaire en attendant l'introduction de dispositif de protection plus efficace qu'est le système de contrôle centralisé du trafic.

M. FULTON: Mais ce système de contrôle centralisé du trafic doit être subdivisé en districts ou régions?

M. GORDON: Nous ne perdrons pas le fruit du peu de travail déjà fait. La valeur de récupération de ce que nous faisons atteint près de 100 p. 100 et nous sommes de plus en plus près de la véritable réponse qui, comme je l'ai dit, est le contrôle centralisé du trafic.

M. FULTON: Ai-je raison de supposer que la région dans laquelle vous allez installer le système de contrôle centralisé du trafic dans l'Ouest est surtout desservie maintenant par le système du bloc automatique? En un mot, je voudrais savoir quelle longueur de voie une unité va contrôler?

M. GORDON: Chaque section du système de contrôle centralisé du trafic fonctionne entre les divisions. De façon générale, à une ou deux différences insignifiantes près, nous établirons le système sur une base divisionnaire. La région dont nous parlons maintenant est plus grande qu'une division.

M. FULTON: En fait vous avez actuellement quatre divisions qui sont desservies par des systèmes de signaux à bloc automatique et ces systèmes sont tous prêts à faire partie de votre système de contrôle centralisé du trafic.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hamilton, avez-vous une question à poser?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Peut-être que les observations formulées par M. Gordon au sujet de ses plans généraux s'appliquent aussi aux communications de l'arrière à l'avant des trains.

M. LANGLOIS: Il est question de cela au paragraphe intitulé "Recherche".

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions y revenir lorsque nous aborderons l'étude de ce paragraphe.

M. HAHN: M. Gordon a mentionné Port-Mann. Il y a un signal juste à l'extrémité nord du pont de New-Westminster. Ce signal a été installé l'année dernière; mais, à ma connaissance, il n'a jamais fonctionné. Je me demande quelle est la raison d'être de ce signal?

M. DINGLE: Vous dites que ce signal lumineux est à l'extrémité nord du côté de New-Westminster?

M. HAHN: Oui.

M. DINGLE: C'est un signal de contrôle qui protège notre voie du Grand Nord à cet endroit, et il fonctionne.

M. HAHN: C'est un signal automatique et, lorsqu'il y a un autre train sur la voie, il fonctionne automatiquement?

M. DINGLE: C'est exact.

M. HAHN: Le feu ne semble jamais s'allumer.

L'hon. M. MARLER: Vous n'êtes pas là au bon moment.

M. HAHN: D'autres m'ont mentionné la chose.

M. DINGLE: Nous avons des signaux de contrôle dans cette région. Il y en a un également à l'autre extrémité du pont.

M. HAHN: Je n'ai jamais reçu de plaintes au sujet du côté de Port-Mann.

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Propriétés immobilières" est-elle adoptée?

Adopté.

Passons maintenant au "Service des communications".

M. LÉGARÉ: Quand vous attendez-vous d'atteindre Rimouski avec votre système de télédiffusion?

M. GORDON: Je crois que j'ai cette date dans mon dossier, mais je n'en suis pas sûr. Il s'agit du réseau français, n'est-ce pas? D'après la note que j'ai, l'installation du service de télévision pour le réseau français avance et nous nous attendons d'atteindre Sherbrooke cette année et les autres endroits à l'été de 1957.

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Service des communications" est-elle adoptée?

Adopté.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Comment fonctionne le service de transmission d'Air-Canada? Fonctionne-t-il sur une base gratuite?

M. GORDON: Nous faisons une soumission généralement contre la compagnie de téléphone Bell. C'est strictement une question d'affaire. Le service ne fonctionne que sur une base de prix et de service.

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Nouvelles constructions".

M. FULTON: Au paragraphe 54 du texte anglais, le mois de janvier mentionné est-il janvier 1956 ou janvier 1955?

M. GORDON: Janvier 1955.

M. FULTON: Avez-vous complété une année d'opérations?

M. GORDON: Oui.

M. FULTON: Quels ont été les résultats? Je veux parler de l'embranchement de Terrace à Kitimat.

M. GORDON: Nous n'avons pas l'habitude de donner des renseignements sur le trafic d'un point à un autre et je crois que notre politique s'applique tout particulièrement ici, parce qu'il ne s'agit que d'un seul expéditeur. Nous n'avons pas l'habitude de divulguer des renseignements qui ont trait aux affaires d'une autre compagnie.

M. FULTON: J'aurais dû me renseigner; mais, lorsque nous avons discuté l'autorisation de construire la ligne, on a garanti un certain volume de trafic, n'est-ce pas?

M. GORDON: Il faut qu'il y ait une garantie en ce qui concerne le trafic. Cependant, je ne crois pas pouvoir vous donner des détails sur le volume du trafic. J'ai dit qu'il y avait une garantie du trafic, un engagement qui nous garantit un certain tonnage pendant un certain nombre d'années, faute de quoi il y aurait indemnité en faveur des chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui concerne sa dépréciation, ses intérêts, ses frais d'immobilisations et autres éléments.

M. FULTON: La compagnie a-t-elle dû faire des déboursés en espèces afin de vous dédommager en vertu de cette garantie, ou bien vous a-t-elle fourni un volume suffisant de trafic?

M. GORDON: Voilà la bonne question!

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Je puis vous dire que la compagnie n'a pas été obligée de nous verser un montant en espèces, et que le volume du trafic a plus que dépassé le volume prévu par la garantie.

M. FULTON: Transportez-vous beaucoup de voyageurs sur cette ligne?

M. GORDON: Oui et non. Notre service de voyageurs passait par Prince-Rupert et il passe maintenant par Terrace. Il existe actuellement des correspondances par avion avec Vancouver. Ce service fonctionne six jours par semaine.

M. FULTON: Transportez-vous la marchandise dans un train mixte?

M. GORDON: Non, le train ne transporte que des voyageurs.

M. FULTON: Cela n'était pas prévu dans l'accord.

M. GORDON: Non. Ce service n'a rien à voir avec l'accord sur le transport des marchandises.

M. FULTON: Il y a assez de voyageurs pour vous permettre de fonctionner sur une base payante?

M. GORDON: Je ne dirais pas "payante", mais les raisons invoquées pour demander le service sont si impérieuses que nous estimons qu'il faut le donner.

M. FULTON: Voilà qui est intéressant!

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On me dit que vous avez ajouté un autre étage à votre terminus d'Ottawa. Ne projetez-vous pas, en vertu du Plan d'aménagement de la capitale nationale, de déménager votre terminus ailleurs et, dans un tel cas, cela signifie-t-il que votre plan a été retardé?

M. GORDON: Vous voulez parler de la gare Union?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Non. Il s'agissait là d'une simple demande d'espace formulée par la Commission des transports. Nous avons ajouté à la gare Union, un étage que nous avons cédé à bail et dont le coût s'amortira au bout d'un certain nombre d'années.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien faudra-t-il d'années pour amortir le coût?

M. GORDON: Cinq ans.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous l'intention de ne pas changer l'emplacement de la gare au cours de cette période?

M. GORDON: Je ne saurais dire. Cet édifice est occupé conjointement par le Pacifique-Canadien et par nous. Nous suivrons les réalisations de la Commission du district fédéral à l'égard de son programme d'aménagement et, si la Commission décide que la gare doit être déménagée plus tard et nous soumet une telle demande, nous ferons face ensemble à ce problème. Tout dépend de ce qui arrivera. En d'autres termes, cet étage supérieur de la gare Union n'entravera aucunement l'exécution d'un plan quelconque.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Avez-vous consulté la Commission avant d'ajouter cet étage?

M. GORDON: Nous l'avons mise au courant de nos travaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je sais que d'autres compagnies qui projetaient des changements et des rajouts ont agi de même.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On leur a fait savoir si elles pouvaient se mettre à l'œuvre ou non. On ne vous a rien dit au sujet d'un déménagement éventuel avant la fin de cette période de cinq ans?

M. GORDON: Voudriez-vous m'expliquer la raison de votre question? Cherchez-vous à savoir si je crois que la gare sera déplacée dans cinq ans?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'aimerais le savoir. On m'a dit qu'elle serait déménagée au cours de cette période ou, du moins, qu'elle devrait l'être.

M. GORDON: Non. Je ne crois pas qu'elle soit déménagée au cours des cinq prochaines années.

M. FULTON: Vous attendez-vous que les bureaux de la Commission des transports occupent tout l'édifice.

M. GORDON: Je ne connais pas ses plans. Je ne le sais pas. Si la gare était déménagée, je suppose que par le fait même tous les occupants devraient évacuer les lieux pour se chercher d'autres locaux. J'ignore quels sont les plans de la Commission à ce sujet.

M. FULTON: D'après moi, le déménagement des bureaux ne nécessiterait pas la démolition de cet immeuble.

M. GORDON: Pas nécessairement. L'édifice peut servir à d'autres fins. Je ne connais pas cette partie du plan. Si on nous demande de déménager, ce qui est prévu dans le plan, nous nous rendrons à cette demande sous réserve d'une autre entente conclue en vertu de l'accord général.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez dit qu'à votre avis la gare ne serait pas déplacée avant cinq ans. Savez-vous quand elle le sera?

M. GORDON: Non. La question du déménagement de nos installations pose un problème difficile de réaménagement de nos voies. L'idée générale du plan a été assez bien accueillie, mais j'ignore s'il sera possible de la mener à bonne fin rapidement. Ce n'est pas nous qui décidons et je ne sais pas si les plans seront exécutés de façon expéditive ou non.

Le PRÉSIDENT: La rubrique intitulée "Nouvelles constructions" est-elle adoptée?

M. HAHN: Je constate que les principales fondations de l'hôtel Reine Elizabeth ont été mises en place. Le nom est-il bien choisi? Je me demande sur quelle fondation il s'appuie, car il y a une motion à l'ordre du jour au nom de M. Deschatelets, portant que, de l'avis de la Chambre, il y aurait lieu d'examiner l'opportunité de donner au nouvel hôtel du National-Canadien à Montréal le nom de Château Maisonneuve ou un autre nom reflétant le caractère français de la métropole du Canada.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit le lieu de discuter cette résolution et j'ignore même si M. Gordon sait la moindre chose au sujet de la motion de M. Deschatelets. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de poser une telle question à M. Gordon.

M. HAHN: À mon avis, la question convient parfaitement. Je désire savoir s'il est possible ou non de changer le nom de l'hôtel.

Le PRÉSIDENT: Cette question convient mieux.

M. HAHN: Êtes-vous en train de rendre une décision portant que la question est régulière?

Le PRÉSIDENT: Je prétends que la motion présentée à la Chambre est irrégulière. Si vous désirez poser une question, vous pouvez le faire.

M. HAHN: Je vais poser ma question comme ceci. Le nom de l'hôtel est-il définitivement choisi ou serait-il possible de le changer en Château Maisonneuve?

M. GORDON: Le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada a annoncé que le nom de l'hôtel serait "Queen Elizabeth". On a déclaré aussi que le nom serait bilingue au besoin, la forme française étant "Reine Elizabeth". Aucune décision n'a été prise par le conseil d'administration du National-Canadien pour changer ce nom et la question n'est pas à l'étude.

M. HAHN: Au sujet de la gare de New-Westminster...

L'hon. M. MARLER: On ne lui donnera pas le même nom.

M. HAHN: L'année dernière ou l'année précédente, j'ai soulevé cette question au sujet de la construction d'une nouvelle gare de chemin de fer, et je crois qu'à ce moment-là vous avez dit que le *Great Northern* a dit qu'il était disposé à faire quelque chose à ce sujet et que vous en feriez autant. Maintenant, on me dit que vous vous êtes mis à l'œuvre. Pouvez-vous me dire ce que vous faites?

M. GORDON: Je pourrais obtenir plus de détails; mais, de façon générale, le *Great Northern* a décidé de construire la gare. Je n'ai pas de chiffres sur le coût ou la dimension ou les autres détails du projet. Le travail est bien avancé.

M. HAHN: On n'a pas consulté votre chemin de fer au sujet de ces travaux?

M. GORDON: Oui, pour la partie où nous faisons un commun usage des installations.

M. HAHN: Partagez-vous les frais?

M. GORDON: Nous ne partageons aucunement les frais d'immobilisations; mais, d'après notre accord visant l'usage conjoint des installations, l'intérêt sur la mise de fonds est l'un des frais visés par cet accord.

M. HAHN: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

M. KNIGHT: Construisez-vous une nouvelle station à North-Battleford?

M. GORDON: Je crois qu'elle est déjà construite.

M. KNIGHT: Est-elle en construction ou est-elle terminée ?

M. GORDON: Elle est à peu près terminée. Elle a été inaugurée en février, mais il nous reste certains travaux à terminer et nous espérons que le tout sera fini sous peu.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

“Abandon de lignes”.

M. BELL: Puis-je demander si l'une ou l'autre de ces huit sections de la ligne qui ont été abandonnées sont dans les Maritimes, et, dans le cas de l'affirmative, à quel endroit ?

M. GORDON: Peut-être vaudrait-il mieux, monsieur le président, nommer ces huit endroits, et cela pourra répondre à toute autre question possible.

M. GORDON: De Scotia à Falding (Ontario); de Petitcodiac à Elgin (Nouveau-Brunswick); du point milliaire 3·0 dans la subdivision Scotia jusqu'à Pictou-Landing (Nouvelle-Écosse); de Hillsboro à Albert (Nouveau-Brunswick); d'Alliston à Creemore (Ontario); de Montréal et Southern Counties Railway; d'Iberville (Québec) à la frontière internationale; de Jonction St-Léonard à Nicolet (P.Q.). Voilà les huit lignes en question.

M. BELL: L'année dernière nous nous sommes arrêtés longtemps à cette question et je voudrais demander à M. Gordon s'il prévoit, avec de meilleures conditions ferroviaires, qu'il pourrait être nécessaire d'ici quelques années d'abandonner autant de lignes qu'on a été obligé de le faire en ces quelques dernières années ?

M. GORDON: Je ne voudrais pas dire cela. Comme je l'ai dit déjà, notre ligne de conduite en ce qui concerne l'abandon des lignes, nous est dictée par l'analyse des embranchements, l'emploi qu'on en fait, le nombre des voyageurs ou le volume de trafic, le coût de la ligne et les frais que nous éviterions si la ligne en question était abandonnée. En faisant cette analyse nous tenons compte de tout le trafic qui emprunte la ligne abandonnée et qui n'est pas nécessairement perdu à cause de cette décision, et nous analysons toutes ces données en envisageant la situation au point de vue du chemin de fer. Ensuite, nous sommes obligés de prouver à la Commission des transports qu'il y a d'autres moyens de satisfaire les besoins de cette région. Il est évident que nous ne demanderions pas à abandonner une ligne que nous pouvons exploiter sans perte et encore moins si elle est rentable. Nous en arrivons à cette décision seulement lorsque, par un concours de circonstances, la ligne n'est plus rentable à cause de la venue d'autres formes de transport qui la rendent inutile.

M. BELL: Mais vous admettez, monsieur Gordon, qu'il y a une tendance dans les années difficiles à multiplier les abandons de lignes ?

M. GORDON: Mais nous sommes loin de nous baser sur les résultats d'une seule année pour prendre une décision.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

“Changements dans les placements”.

M. FULTON: Monsieur Gordon, j'aimerais à poser une question au sujet de cette rubrique, parce qu'au tableau intitulé “Immobilisations”, à la page 8, je vois que le détail des placements s'élève à 48·1 millions ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 59 à l'étude. Au compte des hôtels, vous indiquez un montant de \$3,736,981 et au compte des “Propriétés exploitées séparément”, un montant de \$3,562,762; or, il y a là une différence avec les pages qui précèdent et je voudrais en connaître la raison. Elle est probablement très simple. Je vous serais fort obligé de me donner une explication là-dessus.

M. GORDON: Cette différence déficitaire représente des propriétés abandonnées au cours de l'année, passées par crédit et perte et défalquées. Il y a par exem-

ple la *Montreal and Southern Counties*, qui a été abandonnée. Ces propriétés abandonnées sont défalquées et nous en disposons; c'est pourquoi il y a réduction cette année.

M. FULTON: Je vois un montant de \$139,765 pour immobilisations de l'État dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Quelles obligations a assumées le gouvernement du Canada à l'égard du chemin de fer? Nous n'avons certainement pas fait grand cas du chemin de fer, si c'est tout ce que nous avons dépensé pour lui.

L'hon. M. MARLER: Ce serait beau, s'il en était ainsi.

M. GORDON: Le paiement dont il s'agit est un paiement à terme fait à l'égard de deux caboteurs affectés au service de Terre-Neuve et qui entreront en service cette année. Ce poste est imputé au compte du gouvernement et il figure au bilan. Pour compléter votre question, il figure au bilan au compte des "Immobilisations du gouvernement du Canada dans les chemins de fer du gouvernement canadien". Il figure au poste intitulé "Compte de l'actionnaire", pour un montant de 379 millions. C'est dans ce compte que ce montant serait en définitive incorporé.

M. FULTON: En ce qui concerne l'entretien général et autres éléments des chemins de fer du gouvernement canadien, cependant, vous en assumez la responsabilité, n'est-ce pas?

M. GORDON: En fait, les chemins de fer du gouvernement canadien, en ce qui nous concerne, ne sont qu'une partie de notre réseau. Nous les traitons exactement de la même façon que les nôtres, en ce qui concerne l'entretien et autres éléments.

M. FULTON: Y a-t-il d'autres commodités fournies par les chemins de fer du gouvernement canadien et que le gouvernement fournit en plus de ces navires?

M. GORDON: Oui il y en aurait. Je vois maintenant ce que cela comprend. Eh bien, je répondrai probablement à votre question en vous disant qu'au cours des années le gouvernement nous a confié la gestion de propriétés évaluées à \$396,686,000, montant qui figure comme compte de l'actionnaire au bilan.

M. FULTON: Oui?

M. GORDON: Depuis que nous en avons assumé la direction, le National-Canadien a lui-même dépensé un montant total de \$31,825,000, mais ce montant figure dans notre propre compte de placements.

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Et cela vous donne un total global de \$428,511,000. Cela représente toutes les propriétés dont nous avons assumé la gestion sous la rubrique des chemins de fer du gouvernement canadien, plus ce que nous y avons ajouté depuis la prise de possession.

M. FULTON: Et il y aurait en plus, de temps à autre, de petites additions par le gouvernement, comme celle-là?

M. GORDON: Oui, en effet, bien que le poste en question soit un compte spécial à l'égard de ces navires. Si ce montant avait représenté une dépense normale pour immobilisations ferroviaires, nous l'aurions payée nous-mêmes.

M. FULTON: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

"Amélioration des services", page 14.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, M. Gordon pourrait-il nous faire part des résultats du relevé effectué à l'égard des nouvelles dispositions relatives aux wagons-restaurants sur les lignes Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa? Les clients sont-ils satisfaits de ce nouveau type de service?

M. GORDON: Vous voulez parler du changement de service que nous avons effectué récemment, n'est-ce pas?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Sur le 15 et le 16 . . . Eh bien, ce service n'en est encore qu'au stade expérimental; mais, à en juger par les réponses à nos questionnaires distribués aux voyageurs, ceux-ci semblent très favorables au service, bien qu'il y ait certaines critiques dont nous nous occupons. Du reste, ce service est encore au stade expérimental. Je ne dirais pas que la réponse est complète encore, mais ce service a été bien accueilli.

M. HAHN: Monsieur Gordon, les "autorails" dont vous parlez fonctionnent-ils de façon satisfaisante et sont-ils plus économiques que ces autres trains que vous avez mentionnés au paragraphe 16 ?

M. GORDON: Je vous ai déjà expliqué ça une ou deux fois.

M. HAHN: Je vous demande pardon.

M. GORDON: Mais il ne faut pas oublier que là où nous avons mis les "autorails" en service, il n'est pas question de profit mais simplement de réduction de nos pertes.

M. HAHN: Je comprends.

M. GORDON: Il n'y a pas de profit à attendre de ce service, mais nous avons démontré que nous pouvons réduire nos pertes de 25 à 30 p. 100 sur les frais d'exploitation.

M. POWER (*Québec-Sud*): Monsieur Gordon, avez-vous réduit le temps du trajet entre Montréal et Lévis pour la Scotian et l'Océan Limité ?

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Power, que vous trouverez ce renseignement au paragraphe 60. Il y est dit que la réduction du trajet a été de 16 heures.

M. POWER (*Québec-Sud*): Je le sais, mais c'est entre Halifax et Vancouver. Je voudrais savoir s'il y a eu réduction du temps entre Lévis et Montréal.

M. GORDON: Vous parlez de Montréal . . .

M. POWER (*Québec-Sud*): De Montréal à Lévis.

M. GORDON: Vous voulez parler du changement qui a été effectué. Quand a-t-il été effectué ? . . . Il y a environ un an, le printemps dernier, je suppose. La durée du trajet entre Montréal et Halifax a été réduite de 2 heures et 5 minutes, mais la réduction est à peine perceptible entre Montréal et Lévis. La réduction en question s'applique à tout le trajet.

M. POWER (*Québec-Sud*): Je posais la question parce que le trajet entre Montréal et Lévis est la partie la plus facile de la ligne ?

M. GORDON: Eh bien . . .

M. POWER (*Québec-Sud*): C'est la raison pour laquelle j'ai posé ma question, afin de savoir s'il y a eu réduction . . .

M. GORDON: Aucune réduction substantielle. Je ne peux répondre à la question en ce qui concerne la partie la plus facile de la ligne. Naturellement, cette question de réduction du temps ne s'applique pas nécessairement à la partie la plus facile du trajet. Il faut surveiller les points de correspondance, il faut s'arranger pour arriver dans les villes à des heures raisonnables, et c'est cela qui détermine le genre de service que nous donnons, quel que soit l'état de la ligne.

M. FULTON: Il y a amélioration avec les nouveaux trains par comparaison avec les anciens.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser sur ce sujet ? La rubrique "Amélioration des services" est-elle adoptée ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Non. Monsieur le président, à quels endroits ce service de camionnage interurbain a-t-il été inauguré à la place des trains ?

Le PRÉSIDENT: Paragraphe 63.

M. GORDON: Voici les 12 endroits où ce service a été inauguré. Campbellton-Dalhousie (N.-B.); Moncton-Pointe du Chêne (N.-B.); New Glasgow-

Thorburn (N.-É.); Pictou-New Glasgow (N.-É.); Rivière-du-Loup-Edmundston (N.-B.); Tracadie-Bathurst (N.-B.); New Glasgow-Sunny Brae (N.-É.); Napanee-Forfar-Ottawa (Ontario); Port Hope-Cobourg (Ontario); Edmonton-Peers (Alb.); Regina-Weyburn (Sask.); Winnipeg-Gypsumville (Man.).

Tous ces services ont été inaugurés au cours de 1955.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quelle est la raison de l'emploi des camions dans une région particulière sur les lignes Napanee-Forfar; Ottawa-Port Hope et Cobourg?

M. GORDON: Il faudrait que je me reporte à mon dossier à ce sujet pour voir quelles sont les conditions réelles, mais l'explication serait que cette décision découle de notre ligne de conduite générale, à savoir que ces services sont incorporés dans nos opérations ferroviaires en vue de fournir un service satisfaisant. Il se pourrait, par exemple, que ce service comble une lacune dans les services ferroviaires locaux à cause des horaires en vigueur.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne comprends pas du tout pourquoi vous emploieriez un service de camionnage sur la ligne entre Port Hope et Cobourg.

M. GORDON: Il faudrait que je consulte mon dossier avant de vous donner la raison de cette décision. Cependant, en général, je puis dire que l'emploi d'autobus et de camions par le National-Canadien se fait sur une petite échelle et dans chaque cas ils s'ajoutent à nos services ferroviaires. La plupart de nos opérations de camionnage peuvent être considérées comme des services de cueillette et de livraison.

Notre programme consiste à employer des véhicules motorisés comme voitures auxiliaires pour le transport des voyageurs, les charges partielles de wagons de marchandises, le courrier ou les articles de messageries dans les cas où nous sommes en mesure de donner un service meilleur et plus économique que nous ne le pourrions autrement.

Dans le cadre de notre programme, je puis répondre à votre question en détail; mais, comme je l'ai dit, il faudrait que je consulte mon dossier.

L'hon. M. MARLER: D'après le rapport, ces services étaient essentiels et employés pour remplacer un service de trains.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La seule chose que je puisse dire au sujet de ces quatre ou cinq endroits mentionnés en Ontario, et tout particulièrement au sujet de la ligne Port Hope-Cobourg, c'est que je suppose que ces lignes sont parmi celles qui sont le plus achalandées au Canada. Le service entre ces endroits doit être le meilleur possible.

M. GORDON: Il est possible que ce soit là un service de coordination. Je ne cherche pas à parler de ce cas en particulier avec certitude, mais il se peut qu'il soit avantageux pour nous de fournir un service de camionnage entre Port Hope et Cobourg au lieu de faire arrêter nos trains à ces endroits. Notre solution est peut-être plus économique. Nous pourrions, si nous le voulions, faire arrêter nos trains à toutes les stations et nous occuper du trafic local au moyen d'une livraison locale.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une ou deux autres questions à poser sur ce sujet et, si elles ne sont pas régulières, je prie le ministre ou le président de me le faire savoir.

Dans le cas de changements de cette nature qui ont lieu dans les limites d'une province, a) avez-vous la permission de la Commission des transports pour effectuer le changement et (ou) l'addition et b) êtes-vous tenus d'obtenir une licence des autorités provinciales?

M. GORDON: Seulement dans la mesure où les licences ordinaires sont requises pour l'exploitation des camions. Nous prétendons que, puisque nos services sont coordonnés avec les services ferroviaires, ils sont en réalité une extension de ces derniers et nous n'avons pas besoin de permis spécial.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Cette situation a-t-elle déjà été mise en doute par la province d'Ontario ?

M. GORDON: Pas à ma connaissance. Non.

M. POWER: J'allais poser la même question au sujet d'Edmonton, et vous demander si vous aviez demandé aux autorités provinciales la permission d'exploiter ces services.

M. GORDON: Si je comprends bien notre position juridique, nous avons le droit de fournir ce service à la condition de démontrer qu'il s'agit là d'une extension du service ferroviaire.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. Gordon a-t-il répondu à ma question ? Je voudrais savoir s'il s'adresse à la Commission des transports pour obtenir la permission d'exploiter ces services comme substitut ?

M. GORDON: Il arrive parfois qu'en formulant une demande d'abandon d'une ligne, nous offrons d'établir un service de camionnage entre les deux endroits en question pour satisfaire tous les besoins au point de vue du trafic. Nous avons fait cela. Nous avons offert d'exploiter un service de camionnage sur cette base. Cela veut dire que nous comparaissons devant la Commission afin de demander si nous pourrions inaugurer un service de camionnage comme service nécessaire. Nous avons le loisir de faire cela.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Chapitre intitulé "Autres développements dans le transport". Nous examinerons les trois paragraphes de la colonne de gauche, à la page 14.

M. BELL: J'aimerais à poser une question au sujet du transbordeur Blue Nose, monsieur le président. J'aimerais à demander si on a jamais examiné la possibilité d'inclure St-Jean dans l'itinéraire Bar Harbour et Yarmouth ?

M. GORDON: J'ignore si on a jamais étudié la chose; mais, autant que je sache, la compagnie n'a pas l'intention de fournir ce service.

M. BELL: Puis-je faire observer, monsieur le président, qu'il y aurait là de belles promesses de succès pour la compagnie, si elle pouvait . . . ?

M. GORDON: Je dois faire observer que cette question ne regarde pas le National-Canadien. Nous exploitons le transbordeur pour le gouvernement et sous la direction du gouvernement.

M. BELL: Alors on ne vous consulterait pas et vous ne feriez pas d'enquête sur cette question du point de vue du chemin de fer, si elle était soulevée ?

M. GORDON: Nous ferons toutes les enquêtes qu'on nous demandera de faire et, si nous croyons qu'il serait dans les intérêts du chemin de fer d'organiser un service comme celui que vous proposez, nous pourrions soumettre une proposition dans ce sens. Nous n'y manquerions pas, mais il ne faut pas oublier que ce n'est pas nous qui décidons. Nous ne pouvons prendre nous-mêmes une décision.

M. BELL: Je vous avertis dès maintenant que j'ai l'intention de parler de la chose au ministre des Transports dès la prochaine occasion et, si on vous demande votre opinion, je puis vous assurer qu'il y a là un excellent marché, car nous avons eu dans le passé des rapports avec Boston et St-Jean et j'estime que toute cette région pourrait être desservie avec profit.

M. MARLER: Si vous continuez à parler comme cela, vous allez ennuyer M. Nowlan.

M. FULTON: Tout dépend naturellement de la possibilité que le navire reprenne le service.

Le PRÉSIDENT: En ce qui concerne le paragraphe 1, c'est-à-dire au sujet de la voie qui franchit la chaussée de Canso, vous avez pu établir un service plus rapide à cet endroit à la place de l'ancien service de transbordement ?

M. GORDON: M. Dingle m'assure que nous avons réduit la durée du trajet d'une heure et demie et que nous espérons pouvoir la réduire encore davantage avec un peu de pratique et gagner probablement encore une demi-heure, une fois que nous serons parfaitement habitués à cette ligne.

Le PRÉSIDENT: Le dernier chapitre intitulé "Autres développements dans le transport" est-il adopté? Les trois premiers paragraphes seulement.

Nous en arrivons maintenant à la canalisation du St-Laurent.

M. FULTON: Je crois qu'il serait bon de noter qu'il est 6 heures.

Le PRÉSIDENT: En effet. Nous réunirons-nous de nouveau demain matin à 10 heures dans cette même salle?

Convenu.

Le Comité s'ajourne.

APPENDICE "A"

COMITÉ SESSIONNEL DES CHEMINS DE FER DE LA
MARINE MARCHANDE—1956

	1955	1954
WAGONS-RESTAURANTS, WAGONS-CAFÉ ET WAGONS-BUFFETS		
Revenu des repas.....	\$2,667,802	\$3,225,758
Frais des repas.....	3,827,950	4,204,403
Net.....	\$1,160,148	\$ 978,645
Nombre de repas servis.....	1,537,403	1,840,211
Revenu moyen par repas.....	\$ 1.735	\$ 1.753
Frais moyens par repas.....	2.490	2.285
Perte moyenne par repas.....	0.755	0.532
WAGONS-DÎNETTES		
Revenu des repas.....	\$ 279,456	\$ 38,921
Frais des repas.....	392,540	51,482
Net.....	\$ 113,084	\$ 12,561
Nombre de repas servis.....	337,274	46,561
Revenu moyen par repas.....	\$ 0.829	\$ 0.836
Dépense moyenne par repas.....	1.164	1.106
Perte moyenne par repas.....	0.335	0.270
WAGONS-LITS, GRILLS (WAGONS-CAFÉ)		
Revenu des repas.....	\$ 242,373	\$ 21,260
Frais des repas.....	301,384	34,322
Net.....	\$ 59,011	\$ 13,062
Nombre de repas servis.....	398,078	37,838
Revenu moyen par repas.....	\$ 0.609	\$ 0.562
Dépense moyenne par repas.....	0.757	0.907
Perte moyenne par repas.....	0.148	0.345
TOTAL POUR TOUTS WAGONS		
Revenu des repas.....	\$3,189,631	\$3,285,939
Dépense des repas.....	4,521,874	4,290,207
Net.....	\$1,332,243	\$1,004,268
Nombre de repas servis.....	2,272,755	1,924,610
Revenu moyen par repas.....	\$ 1.403	\$ 1.707
Dépense moyenne par repas.....	1.990	2.228
Perte moyenne par repas.....	0.587	0.521
AUTRES SERVICES—VENTE DE BOISSONS, COLLATIONS, CIGARETTES, ETC.		
Revenus.....	\$ 428,894	\$ 278,512
Dépenses.....	234,337	198,364
Net.....	\$ 194,557	\$ 80,148
TERRE-NEUVE		
Revenus.....	\$ 276,625	\$ 284,453
Dépenses.....	319,971	322,465
Net.....	\$ 43,346	\$ 38,012
DÉPENSES IMPRÉVUES		
Nettoyage de l'intérieur des wagons.....	\$ 236,034	\$ 206,936
Blessures au personnel.....	8,081	5,912
Total.....	\$ 244,115	\$ 212,848
REVENU TOTAL.....	\$3,895,150	\$3,848,904
DÉPENSE TOTALE.....	5,320,297	5,023,884
PERTE NETTE.....	\$1,425,147	\$1,174,980

Les dépenses ne comprennent pas les frais suivants:

- Chauffage, climatisation de l'air, éclairage, nettoyage extérieur, transport, réparation des wagons.
- Intérêt et dépréciation sur les wagons.

Coût approximatif du matériel:

Wagon-restaurant.....	\$ 220,000
Wagon-dînette.....	275,000
Wagon-lit-grill.....	225,000

APPENDICE "B"

EXEMPLE DE TAUX CONVENUS

Entre des endroits situés dans l'Est du Canada

ARTICLE:	Huile combustible.
DE:	Hochelaga, Montréal, Montréal-Est, Montréal (gare Moreau) (P.Q.).
À:	Federal (Ontario), Hull, (P.Q.), Ottawa (Ontario).
EXPÉDITEURS:	Sun Oil Company, Limited.
VOLUME DE TRAFIC GARANTI:	100%.
<hr/>	
ARTICLES:	Produits du pétrole.
DE:	Clarkson's (Ontario), Federal (Ontario), Hamilton (Ontario), Little Current (Ontario), Ottawa (Ontario), Parry Sound (Ontario), Toronto (Ontario).
À:	Hearst (Ontario), Kapuskasing (Ontario), Point miliaire 71·8 (Subdivision de Kapuskasing) (Ontario), Smooth Rock (Ontario), Strickland (Ontario).
EXPÉDITEURS:	The British American Oil Company, Limited Canadian Oil Companies, Limited Imperial Oil Limited McCull-Frontenac Oil Company, Limited Shell Oil Company of Canada, Limited.
VOLUME DE TRAFIC GARANTI:	100%.
<hr/>	
ARTICLES:	Pommes de terre.
DE:	Endroits de l'Île du Prince-Édouard.
À:	Des endroits des provinces d'Ontario et de Québec.
EXPÉDITEURS:	Office des ventes des pommes de terre de l'Île du Prince-Édouard.
VOLUME DE TRAFIC GARANTI:	100%.
<hr/>	
ARTICLES:	Gaz de pétrole, liquéfié.
DE:	Clarkson's (Ontario), Hochelaga (P.Q.), Montréal (P.Q.), Montréal-Est (P.Q.), Montréal (P.Q.) (gare Moreau), Sarnia (Ontario).
À:	Endroits des provinces d'Ontario et de Québec.
EXPÉDITEURS:	The British American Oil Company, Limited Canadian Oil Companies, Limited Imperial Oil Limited McCull-Frontenac Oil Company, Limited Shell Oil Company of Canada, Limited.
VOLUME DE TRAFIC GARANTI:	75%.

ARTICLES: Sel en vrac, au wagon.
 DE: Sarnia (Ontario).
 À: Beauharnois (P.Q.).
 EXPÉDITEURS: Dominion Salt Company, Limited.
 VOLUME DE TRAFIC
 GARANTI: 100%. _____

De l'Est à l'Ouest du Canada

ARTICLES: Peintures et vernis, ingrédients des peintures et vernis et autres articles.
 DE: Montréal (P.Q.), Ottawa (Ontario), Toronto (Ontario).
 À: Calgary (Alb.), Edmonton (Alb.), New Westminster (C.-B.), Port Moody (C.-B.), Regina (Sask.), Saskatoon (Sask.), Vancouver (C.-B.), Victoria (C.-B.), Winnipeg (Man.).
 EXPÉDITEURS: Benjamin Moore & Co. Limited; The Glidden Co., Limited; Northern Pigment Co., Limited; O.P.W. Paints Limited; Reichhold Chemicals (Canada) Limited; The Sherwin Williams Company of Canada Ltd.; Tone-Craft Paint & Varnish Co. Ltd.
 VOLUME DE TRAFIC
 GARANTI: 90%. _____

ARTICLES: Fil de fer et brins de fil de fer.
 DE: Hamilton (Ontario), Smiths Falls (Ontario), Toronto (Ontario).
 À: Vancouver (C.-B.).
 EXPÉDITEURS: Canada Wire & Cable Co., Limited; Donald Ropes & Wire Cloth Limited; The B. Greening Wire Co., Limited.
 VOLUME DE TRAFIC
 GARANTI: 100%. _____

ARTICLES: Automobiles, camions ou voitures de plaisance, et châssis d'automobile.
 DE: Hamilton (Ontario), Oshawa (Ontario), Toronto (Ontario), Walkerville (Ontario), Windsor (Ontario).
 À: Endroits des provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, du Manitoba, de l'Ontario et de la Saskatchewan.
 EXPÉDITEURS: General Motors of Canada, Limited; Studebaker-Packard of Canada, Limited.
 VOLUME DE TRAFIC
 GARANTI: 75%. _____

ARTICLES: Produits du pétrole et graisses.
 DE: Clarkson's (Ontario), Montréal (P.Q.), Sarnia (Ontario), Toronto (Ontario).
 À: Des endroits des provinces de l'Alberta, du Manitoba, de l'Ontario et de la Saskatchewan.

EXPÉDITEURS: The British American Oil Company Limited; Canadian Oil Companies Limited; Imperial Oil Limited; McColl-Frontenac Oil Company Limited.

VOLUME DE TRAFIC GARANTI: 100%.

De l'Ouest à l'Est du Canada

ARTICLES: Planches murales, planches composées et portes garnies de panneaux.

DE: New Westminster (C.-B.), Vancouver (C.-B.).

À: Des endroits des provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, de l'Île du Prince-Édouard et de Québec.

EXPÉDITEURS: Canadian Forest Products Ltd.

VOLUME DE TRAFIC GARANTI: 95%.

ARTICLES: Beurre.
DE: Stations dans les provinces de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan.

À: Des endroits des provinces d'Ontario et de Québec.

EXPÉDITEURS: Saskatchewan Co-operative Creamery Association Limited et

VOLUME DE TRAFIC GARANTI: 75%.

Entre des points situés dans l'Ouest du Canada

ARTICLES: Produits du pétrole.

DE: Moose Jaw (Sask.).

À: Des endroits de la province du Manitoba.

EXPÉDITEURS: The British American Oil Company Limited.

VOLUME DE TRAFIC GARANTI: 100%.

TÉMOIGNAGES

22 mars 1956

10 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous en sommes rendus à l'étude du projet d'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, à la page 14 du rapport. Avez-vous des questions à poser sur ce sujet ?

M. LAVIGNE: Je constate que la Commission d'énergie hydro-électrique est responsable de la reconstruction des lignes de chemin de fer. Quelle est exactement sa responsabilité à ce sujet ? Si je suis bien informé, elle doit reconstruire le terrassement et la voie ferrée proprement dite. Sa responsabilité s'étend-elle plus loin que cela ?

M. DONALD GORDON (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Vous faites allusion particulièrement au détour au nord de Cornwall, n'est-ce pas ?

M. LAVIGNE: Oui.

M. GORDON: Cette question fait actuellement l'objet d'une discussion entre la Commission d'énergie hydro-électrique de l'Ontario et les chemins de fer Nationaux du Canada. L'objet de la discussion est d'établir les détails d'une entente au sujet de la répartition du coût de l'entreprise en partant du principe que la Commission a la responsabilité de remplacer la ligne de chemin de fer. Nous avons examiné la question dans tous ses détails afin de décider si la nouvelle ligne accorde aux chemins de fer Nationaux du Canada des avantages qu'ils ne possédaient pas auparavant. Dans ce cas, les dépenses contractées seront à notre compte. D'autre part, on prendra aussi en considération les inconvénients que nous subirons par suite de la perte de nos anciennes lignes, qui étaient éprouvées et solidement établies. Nous analyserons avec soin les avantages et les désavantages de la nouvelle ligne en vue d'en arriver à une entente au sujet de la répartition du coût des travaux.

M. LAVIGNE: Est-ce que la Commission hydro-électrique de l'Ontario est responsable du remplacement des stations de chemin de fer ?

M. GORDON: L'examen de cette question fait partie de la discussion. Nous devons nous entendre avec les autorités de la Commission hydro-électrique de l'Ontario sur ce point que nos fonctionnaires étudient en ce moment. À première vue nous serions portés à soutenir que le remplacement des stations occasionné par le nouveau tracé devrait être à la charge de la Commission, mais celle-ci pourrait soutenir qu'elle nous fournirait ainsi des stations plus neuves ou meilleures que nos anciennes stations. Nous essayons d'en arriver à un arrangement à l'amiable.

M. LAVIGNE: C'est là le point que je voulais établir. Il est évident que, par suite des changements occasionnés par la reconstruction de la ligne, les nouvelles stations seront plus modernes.

M. GORDON: Nous abordons la question en nous basant sur le principe que nous sommes tout à fait satisfaits des installations que nous possédons. Notre ligne est une vieille ligne, bien établie, bien entretenue et bien ballastée. Nos stations sont situées aux endroits où nous en avons besoin et, bien qu'elles ne soient pas neuves, elles répondent à nos besoins et nous n'avons aucun désir de les déplacer. La Commission hydro-électrique nous a approchés et nous avons admis qu'il est opportun de déplacer notre ligne en vue de l'aménagement de la voie maritime. Nous avons consenti au déplacement de notre ligne; mais, chaque fois qu'il entrera de nouveaux matériaux dans la construction de la ligne ou des

stations, nous prendrons en considération les deux points de vue et nous essayerons d'en venir à une entente au sujet de la proportion des dépenses qui devra être mise à la charge des chemins de fer Nationaux du Canada. Le National-Canadien ne paiera qu'une partie de la dépense que dans les cas où sa responsabilité est évidente. Le changement nous a apporté des avantages.

M. LAVIGNE: La reconstruction de la ligne exigera sans doute le remplacement ou la suppression de toutes les traverses à niveau.

M. GORDON: Cela soulève une autre question, celle de l'étagement des voies. Nous essayons de supprimer les traverses à niveau. Dans certains cas, cette suppression serait partiellement à notre avantage et partiellement à l'avantage des municipalités intéressées. Il y a plusieurs parties qui sont intéressées à cette question et les autorités locales seront invitées à la discuter avec nous et avec la Commission hydro-électrique.

M. LAVIGNE: Qui est responsable de la construction des traverses superposées? Si je suis bien informé, la ville de Cornwall a demandé l'autorisation depuis plusieurs années de construire une de ces traverses. La situation est maintenant complètement changée. Qui serait responsable maintenant pour la construction de ce genre de traverses dans le district en question?

M. GORDON: La question doit être déferée éventuellement à la Commission des transports. La Commission devra étudier la question selon sa pratique régulière, quand il s'agit de supprimer des traverses à niveau, et le coût de la construction des traverses superposées pourra être réparti entre la Caisse des traverses à niveau, la municipalité, le chemin de fer et la Commission hydro-électrique. Cela dépendra du jugement de la Commission des transports, qui donnera sa décision après avoir examiné avec soin tous les faits pertinents de chaque cas particulier.

M. LAVIGNE: Peut-on en appeler de son jugement?

M. GORDON: Pas d'ordinaire.

L'hon. M. MARLER: Il y a une disposition de la Loi sur les chemins de fer qui permet d'en appeler, mais je crois que les appels sont plutôt rares.

M. LAVIGNE: Dans ce cas particulier la municipalité ne se considérera pas obligée de payer une partie du coût, si la construction est occasionnée par la mise à exécution du projet d'aménagement de la voie maritime.

M. GORDON: L'occasion lui sera fournie de faire connaître ses vues à la Commission des transports. La décision de la Commission dépend des circonstances de chaque cas particulier. Je ne crois pas que la municipalité soit appelée à payer une partie du coût de la construction. Cependant, on fera remarquer à la municipalité qu'elle retire un avantage de la suppression d'un obstacle à la circulation dans ses rues et ses chemins. Si la municipalité peut démontrer qu'il n'y avait pas de passage à niveau auparavant à un certain endroit et que, par conséquent, elle n'avait aucun intérêt à la construction d'un nouveau passage à niveau, je crois qu'on ne lui imposerait pas l'obligation de payer une partie du coût de construction d'un nouveau passage, mais ce n'est là que mon opinion personnelle.

M. LAVIGNE: Dans le cas où la nouvelle ligne traverse une terre en culture et empêche le passage entre une partie de la terre et l'autre partie, qui aurait la responsabilité de rendre accessible au propriétaire la partie de la terre qui se trouve séparée de l'autre partie?

M. GORDON: Cette question serait déterminée dans les conditions de l'expropriation du terrain. Je pense que, dans le cas que vous mentionnez, ce serait la Commission hydro-électrique qui serait responsable.

M. LAVIGNE: Cette question est importante, car il y a des gens qui hésitent à vendre leur terre à la Commission hydro-électrique, étant donné qu'ils ne peuvent obtenir une garantie qu'on leur fournira un accès aux différentes parties de leur terrain.

M. GORDON: Vous ne devez pas oublier que toute cette entreprise s'effectue en vertu des pouvoirs d'expropriation conférés à la Commission hydro-électrique à cette fin et que tout propriétaire qui se considère lésé par suite de l'expropriation doit, d'après la loi, suivre une procédure régulière pour réclamer une indemnité à l'égard des dommages subis.

M. LAVIGNE: Si on en juge par les montants qui ont été offerts pour certaines propriétés, il y a des gens à qui le projet d'aménagement cause un tort considérable.

M. GORDON: Il y aura toujours divergence d'opinions quant au dommage causé. C'est là une question qui est du ressort des tribunaux.

M. LAVIGNE: Il y a un dommage subi dans chaque cas. Une propriété voisine vaudra toujours plus que celle qui a été entamée par le projet d'aménagement.

C'est tout ce que je voulais vous demander. Je vous remercie pour les renseignements que vous m'avez donnés.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de cette rubrique? Cette rubrique est-elle adoptée?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avant l'adoption de cette rubrique, je me demande si M. Gordon voudrait nous faire part de ses plans au sujet du pont Victoria et du trafic ferroviaire à St-Lambert.

M. GORDON: Comme je l'ai fait remarquer au paragraphe 68 du rapport, nous avons conclu une entente générale avec l'Administration de la voie maritime du St-Laurent au sujet de la construction d'un détour, à partir de la tête du pont, en vue de maintenir sans interruption le trafic ferroviaire et le trafic routier quand on fait usage du canal.

Cela signifie, en résumé, qu'il y aura sur le canal deux ponts-levis. Quand l'un des deux sera ouvert, l'autre sera fermé et le trafic ferroviaire et le trafic routier passeront sans interruption sur celui des deux ponts qui sera abaissé. Il y aura, quelque part vers le milieu du pont, un aiguillage qui dirigera le trafic sur une voie temporaire. En quittant le pont cette voie passera sur une espèce de chaussée et retombera plus loin sur la voie principale. À n'importe quel moment de la journée, les trains circuleront soit sur la voie principale soit sur le détour. Tout le système sera muni d'appareils qui empêcheront le trafic routier ou le trafic ferroviaire d'employer cette partie du pont quand l'un des ponts-levis sera levé. Tout sera contrôlé automatiquement. Je crois vous avoir fait là une description exacte de la situation.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Jusqu'à quel point le détour va-t-il déranger ou modifier vos routes actuelles sur la rive sud avec le résultat que le trafic devra peut-être traverser des quartiers d'habitation?

M. GORDON: En examinant la situation du point de vue de Montréal pour le moment, après avoir traversé le pont à St-Lambert, qui est l'extrémité de la route de détour, les lignes traverseront un district d'habitations. Nous sommes à discuter actuellement avec les autorités de St-Lambert pour déterminer quels seront les résultats de l'expropriation. Nous avons élaboré nos plans au point que ces discussions sont possibles.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Quand vous avez comparu devant ce Comité l'année dernière, il était déjà visible pour quelques-uns d'entre nous que le plan d'aménagement pourrait occasionner de graves délais à votre trafic ferroviaire au sortir du pont Victoria.

M. GORDON: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai essayé d'aborder ce problème l'année dernière et de découvrir les plans qu'on avait élaborés pour le résoudre. Vous trouverez cette discussion aux pages 193 et 194 des procès-verbaux de l'année dernière. Après les explications données, en particulier par le ministre,

je suis resté avec l'impression que la circulation à cet endroit ne subirait pas de délais considérables et que, en conséquence, il n'était pas nécessaire d'ouvrir une autre route. L'honorable M. Marler faisait l'année dernière une comparaison avec le canal de Lachine actuel et faisait remarquer que le nombre de vaisseaux qui passent par ce canal est probablement plus élevé que le nombre de ceux qui passeraient par la voie maritime. De sorte qu'on pouvait conclure de là que le retard subi par la circulation ne serait pas très grave, et cela sans qu'il soit besoin de recourir à des plans tels que ceux que vous avez décrits. Mais depuis lors, et sans aucune annonce préalable des plans que l'on avait en vue, on procède à la réalisation de ce nouveau plan qui apparemment nuira sérieusement à une section importante de la ville de St-Lambert.

M. GORDON: Cela est parfaitement vrai. Ce que j'ai essayé de faire comprendre l'année dernière, c'est que nous entretenions des relations suivies avec l'Administration de la voie maritime en vue de réduire au minimum les retards que pourrait subir le trafic ferroviaire. J'ai fait remarquer que la question semblait résolue à l'égard du trafic routier, parce qu'il y avait une autre route qui pouvait assurer la continuité du trafic. En raison des arrangements compliqués que l'Administration de la voie maritime prévoyait à cette époque, nous essayions d'élaborer un système bien synchronisé d'après lequel les vaisseaux et les trains avanceraient alternativement avec des interruptions tolérables. Il a toujours été bien clair qu'il y aurait une certaine interruption du trafic ferroviaire; mais, à cette phase de la discussion, nous avions l'impression que le degré d'interruption serait tolérable. Mais, en étudiant le problème d'une façon plus approfondie, nous nous sommes rendu compte plus clairement de la durée des interruptions et nous nous sommes convaincus de plus en plus qu'il n'y a pas moyen de réduire les interruptions à un degré convenable par l'installation d'un seul pont-levis. Cela nous a paru plus évident pour l'avenir que pour le présent. Nous en sommes venus graduellement à la conclusion qu'il fallait recourir à un autre plan et l'un de nos ingénieurs a élaboré le plan que j'ai décrit sommairement au Comité.

Nous en serions peut-être venus à cette conclusion plus tôt si nous avions été meilleurs prophètes, si nous avions su mieux lire dans le globe de cristal, comme on dit souvent aujourd'hui. Le fait est que nous n'avons pris cette décision qu'au cours des six ou sept derniers mois, après beaucoup d'étude et de réflexion. Je ne sais si on doit attribuer ce plan à quelqu'un en particulier, mais je puis dire que M. Fairweather, notre vice-président en charge du Service des recherches et du développement, est celui qui s'est occupé particulièrement de ce problème avec M. Dingle, notre vice-président en charge de l'exploitation, et quelques autres. Ils ont étudié le problème avec soin et en sont venus à la conclusion que c'était là un moyen de s'assurer qu'il n'y aura pas d'interruptions trop prolongées du trafic ferroviaire. Comme je l'ai dit précédemment, nous sommes devenus de plus en plus conscients de la nécessité absolue d'empêcher l'interruption du trafic dans cette section importante de notre ligne. C'est là un nouveau développement qui s'est produit depuis notre dernière rencontre ici. Je n'étais pas au courant de ce développement lors de notre dernière rencontre et personne non plus n'était au courant de cette solution.

Comme je l'ai dit précédemment, nous avons exposé le projet à la ville de St-Lambert dès qu'il eut une forme assez précise pour qu'il fût possible de l'expliquer et de le décrire convenablement.

Nous espérons que ce détour ne retardera pas l'aménagement de la voie maritime et que nous pourrons exécuter les travaux en même temps qu'on effectuera les travaux d'aménagement du canal, de façon que les deux projets soient terminés à peu près à l'époque où le grand projet d'aménagement de la voie maritime sera lui-même achevé.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si les propriétaires d'immeubles de la région intéressée s'opposaient sérieusement au nouveau tracé, quelle serait l'attitude du chemin de fer?

M. GORDON: Il nous faudrait régler cette question comme nous avons à régler tout problème qui devient un cas d'expropriation. L'attitude générale du chemin de fer doit être la suivante: Quand il s'agit de fournir des services ferroviaires indispensables, l'intérêt général l'emporte sur celui d'une petite minorité. Néanmoins, nous nous efforçons de reconnaître pleinement l'étendue du dommage subi par la minorité par suite d'une procédure d'expropriation. Les intéressés auront l'occasion de faire connaître l'étendue du dommage qu'ils subissent et nous réglerons la question avec eux aussi rapidement que possible.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous faites allusion à une minorité, à quelques intéressés. Je voudrais attirer votre attention sur le fait que la construction d'une ligne de chemin de fer qui traverse un quartier d'habitations a deux résultats. Le premier résultat se fait sentir sur le terrain lui-même qui est traversé par la ligne de chemin de fer et où il se produit une suppression complète de la propriété privée. Dans ce cas, si une propriété est située sur le parcours de la ligne ou dans son voisinage immédiat, à quelques verges de distance, par exemple, il se produit immédiatement une diminution extrêmement considérable de la valeur de la propriété. Le second résultat, c'est que la valeur des propriétés tend à diminuer dans un rayon assez considérable de chaque côté de la ligne de chemin de fer. Je ne crois pas qu'il y ait un seul endroit au Canada où le passage d'une ligne de chemin de fer n'ait pas produit ce résultat dans un rayon embrassant plusieurs pâtés de maisons de chaque côté de la ligne.

M. GORDON: Il n'en est pas nécessairement ainsi. Je crois que vous tentez actuellement d'établir le droit à des dommages-intérêts que possèdent les personnes qui subissent une perte par suite de la construction d'une ligne de chemin de fer. On peut considérer la question d'une autre façon. Il se peut que l'élimination d'un quartier d'habitations par suite du passage d'une ligne de chemin de fer dans ce quartier ait pour résultat la création d'une zone industrielle où le terrain a plus de valeur que dans un quartier d'habitations. Cela peut très bien arriver. Nous avons vu dans le passé des cas où une personne qui possédait du terrain destiné à la construction de maisons d'habitation a pu les vendre avec un magnifique profit à une firme industrielle. Il reste à voir si cela se produira dans le cas présent. Tout cela doit être pris en considération dans l'évaluation de la dépréciation que fait le tribunal. S'il peut être démontré que le propriétaire d'un terrain a une chance comme celle que je viens de mentionner, cela pèse dans la balance. Il arrive souvent, dans le cas où un propriétaire réclame une indemnité considérable, que le National-Canadien se porte lui-même acquéreur du terrain et le garde pour fins industrielles. Nous découvrons plus tard, plusieurs années plus tard quelquefois, que nous avons fait un bon marché. Nous avons eu l'exemple intéressant de ce fait à Montréal lors de la construction du tunnel du Mont-Royal. Lorsqu'on construisit ce tunnel, il y eut tant de demandes d'indemnités de la part des propriétaires de terrain que la compagnie du Canadien Nord de l'époque se porta acquéreur des propriétés situées sur l'avenue du Collège McGill et nous nous en trouvons très bien aujourd'hui, je vous prie de le croire.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais le chemin de fer essaiera d'en venir à une entente et d'apprécier les difficultés qui vont surgir?

M. GORDON: Certainement. Notre désir est d'en venir à une entente juste et amicale avec les intéressés en prenant en considération les inconvénients aussi bien que les dommages réels causés par la construction du chemin de fer. Ce sont là des situations où la population d'une localité doit savoir faire face à l'inévitable et s'adapter aux circonstances avec autant de bonne grâce que possible.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Combien de temps, dites-vous, ce plan a-t-il été étudié avant que la municipalité intéressée fût avisée et que le projet fût rendu public.

M. GORDON: Le projet dont nous parlons n'a été discuté d'une manière pratique que depuis cinq mois, quatre ou cinq mois, peut-être un peu plus que

cela. Il est difficile de donner la date exacte, mais ce n'est certainement que depuis cinq mois que nous possédons des plans assez détaillés en vue de l'établissement possible d'un détour.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et la chose n'a été rendue publique que depuis trois semaines?

M. GORDON: Oui, mais il y a un autre facteur qui doit être pris en considération. C'est dans les derniers mois seulement que nous avons pu en venir à une entente avec l'Administration de la voie maritime du St-Laurent au sujet de la possibilité de mettre à exécution ce projet. Le plan comporte un élément essentiel qui est la construction d'un second pont-levis. Cela faisait une grande différence à l'Administration de la voie maritime, de sorte que nous n'avons pu conclure une entente avec elle sur les autres phases du projet pendant les deux derniers mois. Dès que nous avons cru que nous étions en mesure de parler aux autorités de la ville St-Lambert, nous avons entamé les négociations.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous n'avez pas pris en considération la possibilité de construire un tunnel sous la voie maritime?

M. GORDON: Cette possibilité a été examinée à plusieurs reprises il y a quelques années. Mais nous croyons que le projet est impraticable en raison du coût de la construction et au point de vue de l'exploitation du chemin de fer.

L'hon. M. MARLER: Puis-je faire quelques remarques à ce sujet. Je ne crois pas que les membres du Comité et le public en général se rendent bien compte de la grandeur de ce problème. Beaucoup de gens croient que ce serait une entreprise assez facile que de construire un tunnel au-dessous du fleuve à Montréal pour le service ferroviaire aussi bien que pour le service routier.

Je désire déclarer aux membres du Comité que deux plans de grande envergure ont été étudiés par l'Administration de la voie maritime. Les deux projets comportaient trois voies de chemin de fer et deux tubes pour le trafic routier. Les deux projets de tunnel dépendaient de la décision que la province de Québec prendrait au sujet du développement hydro-électrique à cet endroit et à l'heure actuelle. Si la province de Québec avait été en faveur de l'établissement d'une entreprise hydro-électrique, on me dit qu'il aurait été possible de construire un tunnel relativement court, je veux dire un tunnel de 4 milles et demi de longueur, comprenant le tunnel proprement dit et les travaux d'approche à chaque extrémité. Cela aurait été possible, car il n'aurait pas été nécessaire de creuser si profondément et, avec le développement hydro-électrique, ce projet aurait coûté entre \$90,000,000 et \$100,000,000.

Malheureusement la province de Québec décida de ne pas entreprendre de développement hydro-électrique à cet endroit, ce qui a rendu nécessaire la prise en considération d'un autre projet de tunnel. Quand on examina ce nouveau projet, on découvrit que la longueur du tunnel serait de 7 milles et demi au lieu de 4 milles et demi et que l'excédent de longueur créait une difficulté d'adaptation avec les installations actuelles. On pensa donc qu'il ne valait pas la peine de procéder à l'évaluation d'un projet comportant la construction d'un tunnel de 7 milles et demi de longueur.

Je voudrais aussi vous dire un mot d'un autre plan qui a été pris en considération. Il s'agit de la construction d'un pont surélevé pour le trafic ferroviaire aussi bien que pour le trafic routier. Pour traverser la voie maritime il faut qu'un pont passe à une hauteur de 120 pieds. Les mathématiciens ici présents se rendront facilement compte que, pour atteindre une hauteur de 120 pieds avec une pente de 1 p. 100, il faut une approche de 12,000 pieds de longueur, ce qui signifierait que la longueur totale d'un pont surélevé d'une pente de 1 p. 100 serait deux fois 12,000 pieds, soit 24,000 pieds plus la largeur de la voie maritime.

La seule difficulté au sujet de ce calcul, c'est qu'une pente de 1 p. 100 n'est pas ce qu'il faut pour les chemins de fer et que ceux-ci désirent une pente de .67 p. 100, c'est-à-dire 67 centièmes de 1 p. 100. Cela veut dire que l'approche du pont devrait avoir 18,000 pieds de longueur. Or, deux fois 18,000 pieds font

36,000 pieds, ce qui porterait la longueur totale du pont surélevé à environ 7 milles et demi. Le coût estimatif de ce pont a été évalué à un peu plus de \$90,000,000, sans compter le coût annuel de l'entretien qui serait très élevé.

Je ne parle pas au nom du chemin de fer, mais je ne crois pas qu'il y ait quelqu'un qui ait songé sérieusement qu'il serait possible d'entreprendre un ouvrage aussi considérable et aussi coûteux en vue de régler le problème du trafic ferroviaire et du trafic routier. Je suis certain que les membres de ce Comité se rendront compte que le problème fondamental est de permettre au trafic ferroviaire de traverser la rivière et que, si une pente d'environ 3 ou 4 p. 100 peut être acceptable pour le trafic routier, il ne peut être question d'une telle pente pour le trafic ferroviaire et que ce calcul a forcé la compagnie à régler le problème de la façon que M. Gordon vous a exposée.

Je crois personnellement que l'érection d'un pont-levis à chaque bout de l'écluse de St-Lambert sur la voie maritime est la façon la plus pratique, sinon la plus esthétique, de régler le problème et de permettre au trafic ferroviaire et au trafic routier de traverser le fleuve à cet endroit.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): M. Gordon pourrait-il nous dire quel est le degré d'inclinaison des pentes les plus raides du National-Canadien à l'heure actuelle dans les montagnes Rocheuses, par exemple ?

M. GORDON: Peut-être que M. Dingle pourrait répondre à cette question. Mais, si je me rappelle bien ce que j'ai appris autrefois, un ingénieur m'a dit un jour qu'une pente de plus de 1 p. 100 n'était pas une pente de chemin de fer. Je ne vous dirais pas comment il appelait cela. Je crois que nous avons à Terre-Neuve des pentes de 2 p. 100 et on m'a dit que certaines gens disent que ce n'est pas un chemin de fer que nous avons à Terre-Neuve.

M. DINGLE: Dans les montagnes Rocheuses la pente est d'environ sept dixième pour cent. Cependant ces pentes sont relativement courtes et situées dans des conditions spéciales.

M. GORDON: Mais dans des conditions comme celles qu'on rencontre dans le voisinage d'un grand terminus comme celui de Montréal, avec les congestions de circulation qui existent dans une zone de cette nature, comme le ministre l'a dit, toute pente de plus de 6 p. 100 est, à mon avis, impraticable.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Auriez-vous par hasard les chiffres indiquant le degré d'inclinaison des pentes de la ligne du Pacifique-Canadien à son arrivée à Montréal-ouest ?

M. GORDON: Non, je n'ai pas ces chiffres ici.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique intitulée "canalisation du St-Laurent" ?

M. HEALY: Quels sont les principaux changements qui seront effectués du côté de Montréal à l'extrémité du pont Victoria ?

M. GORDON: Le chemin de fer n'aura pas de travaux à effectuer à cet endroit à l'exception d'un certain réarrangement des voies ferrées une fois que la route sera établie. À l'endroit où se trouvaient les voies ferrées des tramways sur le pont Victoria nous sommes à aménager une route destinée au trafic routier et aux autobus qui remplaceront le service fourni jusqu'ici par la *Montreal and Southern Counties Railway*. Mais, à l'exception du nouvel aménagement des approches de cette route en vue de faciliter l'accès du pont aux autobus, il n'y a pour ainsi dire pas de changements à effectuer du côté de Montréal.

M. HEALY: Il y a là un cimetière dans lequel plusieurs marins sont inhumés. Les améliorations projetées toucheront-elles à ce cimetière ?

M. GORDON: Il n'y a rien de projeté à ce sujet pour le moment.

L'hon. M. MARLER: Le National-Canadien ne dérange pas les Irlandais, ni vivants ni morts.

M. HEALY: Quand la ville construit un tunnel à cet endroit, on enleva plusieurs corps. J'ai reçu plusieurs lettres me demandant si on allait déranger le gros monument qui se trouve là.

M. GORDON: Les plans peuvent changer, et je ne voudrais pas prendre des engagements pour toujours. Mais il n'y a rien de projeté en ce moment qui occasionnerait un dérangement du genre de celui dont vous venez de parler.

M. BELL: Puis-je poser une question? Vous entrevoyez d'autres difficultés qui surgiraient sur la voie maritime, étant donné que les États-Unis accordent des subventions à leurs vaisseaux à l'heure actuelle.

M. GORDON: J'ai adressé un mémoire à ce sujet il y a dix jours aux fonctionnaires de notre compagnie qui sont chargés du trafic. Je leur posais justement cette question et j'attends leur réponse. Je ne l'ai pas encore.

M. BELL: Cela pourrait causer de réelles complications.

M. GORDON: Je viens de lire le rapport. Vous devez l'avoir lu. Je ne sais si ce rapport est exact. Quoi qu'il en soit, j'ai mis l'étude de cette question en branle, mais je ne possède pas encore la réponse.

L'hon. M. MARLER: M. Bell se rendra probablement compte que le but de la subvention accordé par les États-Unis est de réduire le coût de l'exploitation des navires américains à un niveau comparable au coût d'exploitation des navires étrangers.

M. BELL: Je crains que cette mesure n'apporte une concurrence sérieuse aux chemins de fer.

L'hon. M. MARLER: Je ne voudrais pas interrompre l'honorable membre, monsieur le président, car il n'y a pas de lignes américaines qui fournissent ce service particulier à l'heure actuelle. Si je suis bien renseigné, la subvention en question va dans une grande mesure aux compagnies qui transportent des marchandises par eau et n'a guère pour effet que de changer le drapeau du vaisseau.

M. FULTON: Est-ce que cela ne pourrait pas avoir pour effet d'augmenter le nombre des transporteurs de marchandises par eau qui offriraient leurs services à un taux très bas et que cette augmentation du nombre des voituriers par eau réduirait le taux du transport à un niveau plus bas qu'il ne serait sans cette subvention des États-Unis?

L'hon. M. MARLER: Cette subvention s'applique au trafic maritime et non au trafic domestique. Elle s'applique au trafic entre les ports américains des Grands lacs et les ports de l'Europe occidentale et non au trafic domestique.

M. BELL: Je prends bonne note des remarques du ministre; mais ce que je tente de prouver, c'est que cela changera la situation qui existe sur les Grands lacs en fait de concurrence. Je me rends compte que nous ne devons pas discuter cette question en ce moment, mais nous devons nous préoccuper constamment de la répercussion que peut avoir l'aménagement de la voie maritime du St-Laurent sur l'avenir de nos chemins de fer. Cette entreprise peut changer complètement l'industrie du transport et avoir une influence considérable sur les chemins de fer.

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il y ait le moindre danger pour le moment, mais je fais étudier la question avec soin pour m'assurer que nous ne négligeons aucun point de vue. Le but de votre question était sans doute de vous assurer que nous ne négligeons rien.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique intitulée "Canalisation du St-Laurent"?

Adopté.

"Recherche et entraînement". Le premier sous-titre est "Recherche".

M. KNIGHT: Je suppose que la question que je vais poser peut entrer sous cette rubrique. A-t-on fait des recherches sur la prévention des accidents aux

traverses à niveau par l'emploi de nouveaux appareils et de nouveaux signaux lumineux ou autres choses semblables dans différentes parties du pays ?

M. GORDON: Il y a une étude intensive qui se poursuit continuellement sous la direction de notre Service de sécurité à l'égard des causes d'accident, non seulement le long des voies ferrées mais aux traverses à niveau, et on nous soumet régulièrement de nombreuses propositions ainsi que des appareils destinés à améliorer la situation. Après étude, nous découvrons qu'un grand nombre de ces propositions et de ces appareils ne sont pas pratiques. Quoi qu'il en soit, c'est là une question qui nous préoccupe constamment.

M. KNIGHT: Pourriez-vous nous fournir des statistiques au sujet des accidents qui se produisent aux traverses à niveau? Comment la situation de l'année dernière, par exemple, peut-elle se comparer avec la situation des années précédentes? Y a-t-il amélioration ou la situation est-elle plus mauvaise?

L'hon. M. MARLER: Si M. Knight veut bien consulter le rapport annuel de la Commission des transports, qui a été déposé l'autre jour, il y trouvera les statistiques de l'année dernière et il trouvera les statistiques correspondantes dans les rapports des années précédentes. Il trouvera dans ces rapports la statistique complète des accidents qui se sont produits aux traverses à niveau et qui ont été portés à la connaissance de la Commission.

M. KNIGHT: Je vous remercie. Si je puis trouver ce renseignement, il n'y a pas de nécessité de l'incorporer au compte rendu. Mais j'estime que c'est là une chose qui doit intéresser tout le monde.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la rubrique "Recherche" ?

M. HAHN: Au paragraphe 70, vous dites que les études spécialisées ont porté surtout sur les méthodes de classement et de contrôle des dossiers. Dans les travaux de recherche que vous faites sur ce sujet, employez-vous des experts spécialisés dans la tenue des bureaux ou les prenez-vous dans votre propre personnel ?

M. GORDON: Nous avons un petit personnel technique qui étudie ce domaine très soigneusement et nous employons aussi de temps en temps des experts de l'extérieur pour l'étude de certaines opérations spécifiques.

M. HAHN: Pourriez-vous nous dire au pied levé comment votre système de classement peut se comparer avec celui de certains chemins de fer des États-Unis qui ont dû changer leur système à la suite d'une enquête faite par la compagnie Lahey de New-York ?

M. GORDON: Je ne suis pas au courant de cette enquête en particulier. La question du classement est un problème qui a plusieurs aspects et qui comprend un grand nombre de choses. Je ne sais pas exactement ce que vous avez en vue.

M. HAHN: Si je suis bien renseigné, je crois que certaines compagnies de chemin de fer des États-Unis avaient jusqu'à 65,000 articles manipulés par chaque employé de bureau par année et que, grâce à l'enquête, on a réduit cette quantité à 25,000.

M. GORDON: En effet. Ce sont les noms de ces experts que j'avais oubliés. M. Armstrong me rappelle le nom de ces experts. Nous avons employé une société d'experts-conseils qui sont affiliés avec la firme que vous avez mentionnée. Nous leur avons demandé de faire une étude sur place pour nous et, en nous basant sur les résultats de cette étude, nous sommes à ajuster notre système de classement pour le moderniser comme l'ont fait les compagnies dont vous venez de parler.

M. HAHN: Je crois que la firme d'experts dont vous venez de parler est une filiale de celle que j'ai mentionnée, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Je ne le sais pas. Je crois que c'est une firme affiliée et qu'elle a accès aux mêmes renseignements au sujet des systèmes de classement.

M. HAHN: A-t-elle fait des recommandations d'une grande envergure ?

M. GORDON: Voici ce qu'elle a fait pour nous. Nous n'avions pas l'impression d'avoir les moyens de faire faire une étude aussi considérable et aussi approfondie que les chemins de fer des États-Unis que vous avez mentionnés. Mais la firme en question a examiné toute notre routine de bureau et elle a attiré notre attention sur les points qui pourraient être améliorés, en nous fournissant des plans à cette fin. Par la suite notre propre personnel technique, qui est au travail en permanence, a pris ces recommandations et les met actuellement en pratique. Nous avons cru bon de réduire autant que possible les frais de cette enquête et nous croyons que nous obtenons d'aussi bons résultats.

M. HAHN: Faites-vous maintenant une bonne partie du travail de bureau à la machine ? Je vois que vous avez des machines calculatrices.

M. GORDON: Oui. Nous avons fait beaucoup de progrès dans ce domaine. Nous avons fait l'acquisition de beaucoup de machines électroniques pour le calcul des statistiques. Nous avons réalisé un vaste programme d'améliorations au cours des deux dernières années, depuis que M. Armstrong occupe le poste de contrôleur. Il nous a apporté une vaste expérience dans ce domaine et nous en profitons.

M. HAHN: Avez-vous de la difficulté à vous procurer le personnel spécialisé qu'il vous faut pour actionner ces machines ?

M. GORDON: Nous avons assez bien réussi à accoutumer notre propre personnel à faire marcher ces machines. Pour l'établissement de ce programme de mécanisation, nous avons dû engager un certain nombre d'experts de l'extérieur, mais en petit nombre. En général nous avons réussi à former notre propre personnel à la conduite des machines. Cela a créé un certain bouleversement dans le personnel en fait de situations et de classement; mais, dans l'ensemble, la transition s'est faite sans difficulté.

M. HAHN: Les nouveaux techniciens sont incorporés graduellement au groupe des techniciens et leur salaire augmente proportionnellement à l'acquisition des nouvelles techniques ?

M. GORDON: Précisément. Et nous tenons les représentants des syndicats au courant de nos plans. Nous les rassemblons et nous discutons notre programme avec eux. Nous nous entendons très bien.

M. HAHN: Cela a-t-il eu un effet considérable sur le nombre de vos employés de bureau ?

M. GORDON: Oui et non. Certains de nos employés ont dû changer de travail, mais la tendance a été vers la promotion plutôt que le contraire. Voilà une chance d'amélioration que nous offrons à nos employés. Un grand nombre d'entre eux se familiarisent avec les nouvelles techniques et ils en sont naturellement enchantés. Nous n'éprouvons pas la même difficulté que nous avons éprouvée, par exemple, dans notre programme de diésélisation.

M. HAHN: Je vous remercie.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. Gordon pourrait-il nous dire si la nomination du Dr Solandt signifie pour la compagnie l'entrée dans une nouvelle phase en fait de recherches ?

M. GORDON: Je ne dirais pas que cette nomination signifie l'entrée dans une nouvelle phase. Elle signifie plutôt une intensification de ce qui existait déjà dans la Division de la recherche et du développement sous l'habile direction de M. S. W. Fairweather, qui est actuellement notre vice-président en charge de ce service.

Notre service de recherche n'est pas nombreux, mais il est extrêmement compétent. Le service s'occupe en général de trois genres de travaux. Il y a d'abord la section technique qui s'occupe particulièrement des outils et des appareils du chemin de fer, y compris les moteurs diesel, le matériel roulant, les nouveaux modèles de wagons, les wagons affectés au transport des automobiles

ou du bois de pulpe et les améliorations mécaniques à apporter à la manutention du trafic. Ces recherches techniques se poursuivent constamment, non seulement par des expériences sur notre propre matériel mais par l'étude de ce qui se fait ailleurs dans le monde.

Le Service de recherches s'occupe aussi d'analyses économiques destinées à évaluer les divers genres d'opérations et à en déterminer le coût. Ce domaine des recherches économiques comprend des questions comme les suivantes: Est-il économique d'employer des roues d'acier plutôt que des roues de fer? Quels sont les facteurs à considérer dans l'établissement des taux de transport?

La troisième, mais non la moindre, de nos sections est une espèce de personnel consultatif qui étudie des sujets particuliers comme les dépenses de premier établissement et les budgets d'exploitation. En d'autres termes, M. Dingle, en sa qualité de vice-président en charge de l'exploitation, doit faire des propositions pour l'emploi du capital d'immobilisation et pour l'amélioration de nos services d'exploitation. Quand nous recevons ses propositions, nous les faisons passer pour ainsi dire, à l'essoreuse en les soumettant à notre service de recherches pour nous assurer si ces propositions sont réellement avantageuses au point de vue économique. Le Service des recherches et du développement rend de grands services dans ce domaine consultatif.

Il y a aussi notre programme de renseignements qui consiste à fournir à l'industrie des renseignements sur les endroits les plus propices pour l'établissement d'une nouvelle entreprise commerciale ou industrielle. Nous aidons beaucoup l'industrie sur ce rapport en fournissant des données sur la géographie et l'économie du pays, en faisant connaître quels sont les meilleurs endroits pour établir telle ou telle usine, en fournissant l'analyse d'une région particulière en fait de main-d'œuvre, d'approvisionnement d'eau et de force motrice et autres renseignements de ce genre. En un mot, nous fournissons des analyses détaillées de diverses régions en insistant toujours sur le fait que le meilleur endroit pour l'établissement d'une industrie se trouve sur les lignes du National-Canadien. Nous avons toujours eu cet objectif en vue et, dans nos relations avec le public, nous fournissons des renseignements de ce genre. Nous fournissons aussi des renseignements au point de vue industriel et statistique et nous organisons des rencontres avec les autorités régionales et municipales dans les diverses parties du pays. C'est là une partie très intéressante de notre travail qui se poursuit depuis plusieurs années.

Le Dr Solandt, si je suis bien renseigné, intensifiera peut-être différentes parties de ce programme dans les endroits où le besoin se fera sentir, mais cela ne veut pas dire que ce programme de renseignements est une initiative nouvelle.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): A-t-il été affecté à l'une ou l'autre des trois sections ou s'occupera-t-il de tout le service en général?

M. GORDON: Pas pour le moment. À l'heure actuelle il étudie le programme.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique intitulée "Recherche"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): M. Gordon nous a dit précédemment qu'il pourrait nous dire ici ce que la compagnie pense de son système de communications radiophoniques.

M. GORDON: Voudriez-vous que je vous fasse un bref exposé de ce que nous faisons en fait de communications radiophoniques?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui.

M. GORDON: Nous étudions depuis plusieurs années le problème général des communications radiophoniques. Nos installations actuelles sont situées dans nos cours. Nous avons érigé une installation dans la cour Turcot, qui est l'une de nos plus vastes cours de la ville de Montréal, et cette installation fonctionne depuis le mois de juin 1953. C'est un système radiophonique émetteur et récepteur installé sur une locomotive de manœuvre diesel et qui est dirigé des bureaux de la cour. On nous rapporte que ce système fonctionne d'une façon très satisfaisante. Nous avons un autre système semblable à Oakville, qui dessert

particulièrement la fabrique d'automobiles Ford. C'est là une application plutôt spéciale de la manœuvre d'aiguillage; elle comporte une coordination précise avec l'expéditeur. D'après ce que l'on nous a rapporté, c'est une méthode très efficace. Dans la cour de Mimico, qui est l'une de nos plus vastes cours, nous avons un système d'intercommunication qui a été complété au cours de l'année 1955 et qui consiste en appareils à fils fonctionnant dans les deux sens. Nous songeons à installer dans les nouvelles cours d'Edmonton des appareils destinés à établir un système de communications complet. Pour vous donner un exemple du genre de système que nous avons en vue, laissez-moi vous dire qu'il nous en coûtera \$49,900 pour installer 19 unités mobiles dans les cours d'Edmonton et que nous estimons que cette installation nous fera économiser annuellement \$21,000.

Dans la cour Bathurst, à Toronto, nous avons fait des préparatifs techniques pour l'installation d'un appareil dans la station de base et d'appareils mobiles dans trois locomotives de manœuvre de cette cour et de la cour Don de la même ville.

Nous avons fait des expériences sur les installations qui se trouvent dans l'une de nos cours aux États-Unis, mais nous avons éprouvé des difficultés de main-d'œuvre à ce sujet. Si je suis bien informé, la question n'est pas encore réglée et le système ne fonctionne pas encore. Nous espérons régler cette difficulté dans un avenir prochain. Au cours de l'année nous avons aussi fait l'expérience d'un système radiophonique installé sur un train qui fait le voyage entre Montréal et Vancouver. Cette expérience a démontré que le système est pratique, mais nous avons rencontré certaines difficultés quand le train passe dans des tunnels. Nos expériences ne nous ont pas encore démontré que le système est pratique au point de vue économique. Elles sont, cependant, assez encourageantes pour que je puisse vous dire que nous les poursuivons. Nous avons aussi fait des expériences au sujet de certains besoins spéciaux comme l'opportunité de munir de radios les camions de messagerie comme on le fait pour les taxis. L'expérience n'a pas été trop satisfaisante au point de vue du coût, mais nous poursuivons nos recherches avec la collaboration de la Compagnie de téléphone Bell. En résumé, je puis vous dire que la question de l'installation de postes récepteurs-transmetteurs est à l'étude et que nous cherchons à déterminer si ce système nous ferait réaliser des économies.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique "Recherche" ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est intitulée "Entraînement du personnel".

M. CHURCHILL: Je remarque que vous mentionnez très à propos, à la fin du dernier paragraphe de cette rubrique, "les ressources humaines" et que vous dites que ces ressources sont "le plus grand actif de la Compagnie". C'est là un magnifique compliment à l'adresse des personnes qui font véritablement fonctionner le chemin de fer, mais vous n'indiquez nulle part dans vos tableaux combien d'employés vous avez ni comment ils sont classés. Dans votre histoire synoptique des Chemins de fer Nationaux du Canada qui figure à la page 15, il serait très utile d'ajouter une colonne indiquant le nombre d'employés que vous avez chaque année afin que nous puissions nous rendre compte des changements effectués dans le nombre des employés en comparaison du travail accompli par le chemin de fer. Est-ce que vous possédez ces chiffres ?

M. GORDON: Nous donnons ces chiffres dans notre rapport annuel. Au paragraphe 27 du rapport, sous la rubrique "Main-d'œuvre", nous donnons le nombre moyen d'employés pour l'année écoulée. Nous avons introduit cette année dans notre rapport un nouveau tableau que vous trouverez à la fin du rapport, aux pages 30 et 31. C'est là une nouvelle initiative. J'espère que je pourrai améliorer ce tableau dans les prochains rapports, mais j'ai inclus ce nouveau tableau afin que les membres du Comité puissent se faire une idée de la structure administrative qui est nécessaire pour gérer une entreprise de cette envergure.

Nous pourrions peut-être — et j'en prends note, monsieur Churchill — publier une analyse du personnel comme celle que vous avez en vue en indiquant le nombre d'employés que nous avons dans chaque catégorie. Nous désirons donner un exposé aussi parfait que possible de la situation et c'est là le premier effort que nous avons fait dans cette direction.

M. CHURCHILL: Je crois que ce renseignement serait utile, car il y a chaque année de la discussion quant au nombre des employés et quant au nombre des mutations et des mises à pied occasionnées par des besoins nouveaux.

M. GORDON: Vous voulez parler de nouvelles techniques et autres choses de ce genre, n'est-ce pas? Je me souviendrai de votre remarque et peut-être que nous pourrions faire quelque chose en vue de dresser un tableau exact de la situation.

M. HAHN: Est-ce que le chiffre que vous mentionnez pour la main-d'œuvre comprend le personnel des hôtels? Je ne trouve dans le rapport aucune section consacrée à l'exploitation des hôtels.

Le PRÉSIDENT: Il y en a une. Nous en avons parlé hier.

M. HAHN: Je me demande si le personnel des hôtels est contenu dans le dernier total que vous avez mentionné?

M. GORDON: Je crois que nous comptons à part les employés des hôtels. Ils tombent dans une catégorie différente quant au contrat d'embauchage. Il est question de l'exploitation des hôtels au paragraphe 35. Le nombre des employés n'y est pas mentionné, mais je pourrai vous le donner.

M. HAHN: La chose n'est pas très importante. Je voulais simplement savoir quelle est la proportion des employés des hôtels en comparaison avec le total du personnel.

M. MURPHY (*Westmorland*): Sous la rubrique "Entraînement du personnel", le rapport dit que plus de 2,000 hommes ont suivi des cours élémentaires d'entretien de diesels. Je voudrais savoir de M. Gordon quel est le nombre ou le pourcentage des employés de la division de l'Atlantique qui ont suivi ce cours. Le but de ma question, c'est de savoir s'il se fera autant d'entretien de diesels dans la région de l'Atlantique que dans les autres régions et si les employés de cette région sont bien préparés pour ce genre de travail.

M. GORDON: J'ai ici les chiffres. Pour les cours élémentaires d'entretien de diesels, sur 2,000 employés qui les ont suivis en entier, il y en avait 502 de la région de l'Atlantique, 833 de la région centrale et 685 de la région de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique intitulée "Entraînement du personnel"?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est intitulée "Réorganisation corporative".

M. FULTON: Monsieur Gordon, avez-vous quelque mesure qui vous permette d'estimer l'économie de temps et de frais administratifs que vous comptez réaliser par suite de la réorganisation corporative?

M. GORDON: Non. Je crois que c'est là une chose impossible à évaluer. J'ai pensé moi-même à cette question, mais la situation n'est pas encore assez stable. Par conséquent, je ne puis répondre à votre question. Il est difficile d'estimer le montant d'économies réalisé, car ces économies ne se voient pas immédiatement. En effectuant cette réorganisation corporative, nous supprimons une certaine quantité de comptabilité et de transactions entre les compagnies et autres choses semblables. Toutefois, je ne prétends pas que cette réorganisation produira des économies très appréciables. C'est simplement une question d'ordre et de clarté dans la comptabilité.

M. FULTON: Vous espérez peut-être que l'économie se manifestera sous la forme d'une plus grande efficacité.

M. GORDON: Cela est exact. Mais il est impossible d'indiquer avec quelque précision le degré d'économie que nous espérons réaliser.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est adoptée. La rubrique suivante est intitulée "Comptabilité ferroviaire uniforme".

M. FULTON: Il y a ici deux questions différentes. Je me demande si M. Gordon possède quelque moyen d'évaluer le coût de la mise en vigueur de ce système. Il est question, si je ne m'abuse, d'une révision capitale du système de comptabilité.

M. GORDON: Je ne crois pas qu'il soit possible d'établir ce coût. Il s'agit seulement d'un changement apporté à notre méthode de faire nos écritures. Le résultat ne paraît pas dans le tableau général de notre comptabilité.

M. FULTON: Quant à l'assertion contenue dans le dernier paragraphe de cette rubrique et qui est ainsi conçue:

"En autant qu'on puisse le prévoir, il n'aura pas d'effet en 1956", est-il question ici en grande partie de la méthode de calculer la dépréciation?

M. GORDON: Cela est exact, et je voudrais ajouter que, quand nous en viendrons dans quelque dix minutes à la discussion du budget, je remettrai aux membres du Comité un exposé que j'ai préparé et qui traite spécialement de ces changements introduits dans la comptabilité. Peut-être serait-il opportun, monsieur Fulton, d'attendre la distribution de l'exposé en question avant de continuer la discussion sur ce sujet.

L'hon. M. MARLER: La question porte plus particulièrement sur le budget des immobilisations. Le temps le plus propice pour cette discussion sera donc le moment où nous étudierons le budget.

M. FULTON: La chose me va parfaitement. Je voulais simplement poser une question à propos de ce que je considère comme un changement considérable dans le calcul de la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est adoptée?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante est intitulée "Coopération en vertu de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien".

M. POWER: Monsieur le président, je désire poser une question. Êtes-vous d'avis, monsieur Gordon, que cette coopération requise en vertu de la loi a été avantageuse aux chemins de fer nationaux du Canada?

M. GORDON: Voilà encore une de ces questions auxquelles il est difficile de répondre avec précision. Je crois qu'on peut dire sans crainte de se tromper, qu'il en est résulté une économie considérable dans les frais occasionnés par certaines opérations spécifiques. Il y a, cependant, un facteur incertain et difficile à évaluer dans la réponse à une question comme la suivante, par exemple: Est-ce que l'exploitation de convois en commun n'a pas inspiré un certain sentiment de découragement aux deux chemins de fer?

M. POWER (*Québec-Sud*): Je pensais particulièrement aux gens de la région de Québec qui font le trajet entre Québec et Ottawa presque à chaque fin de semaine. Ces personnes voyagent ordinairement sur le Pacifique-Canadien et cela doit nuire un peu aux Chemins de fer Nationaux.

M. GORDON: C'est justement à des choses comme celle-là que je pensais. Quand j'analyse au point de vue purement économique et au point de vue de la comptabilité le résultat de l'exploitation en commun de certains services qui est entrée en vigueur à la fin de 1932 ou au cours de l'année 1933, je constate d'une manière indéniable qu'il y a là une économie considérable de frais d'exploitation pour les deux compagnies de chemin de fer. Mais, d'autre part, cette économie a été réalisée aux dépens de conditions d'exploitation selon lesquelles le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont perdu tous les deux leur individualité propre. C'est là une conséquence dont il est difficile d'apprécier la portée et cette

situation m'inquiète jusqu'à un certain point. Assurément, comme je l'ai dit dans le rapport, toute la question de la mise en commun de certains services a été discutée à fond. C'est un problème très compliqué et qui nécessite des études statistiques sur toute la question du trafic-voyageurs, du transport des bagages, des correspondances pour les services de messagerie et autres questions connexes. Ce n'est pas un problème très facile que de débrouiller une omelette.

M. POWER: Évidemment, en 1932 le trafic-voyageurs a diminué au point qu'on a jugé à propos, pour des raisons d'économie, de supprimer la concurrence entre Québec et Montréal, par exemple, mais, en me basant sur ma propre expérience, je suis en mesure d'affirmer que ce convoi commun Québec-Montréal est ordinairement bien rempli. De fait, il est difficile parfois de s'y faire réserver une place.

M. GORDON: Si la question se posait pour chacun des deux chemins de fer de fournir chacun son service, il faudrait considérer la question du coût. Il faudrait que le National-Canadien puisse se rendre jusqu'à la ville de Québec en se servant d'une autre ligne de chemin de fer et le résultat définitif serait très coûteux. Quoi qu'il en soit, il reste un gros point d'interrogation à l'égard de nos services en commun. Et cette question, c'est la suivante: Dans les conditions modernes où nous vivons et étant donné la croissance du Canada, est-il opportun de perpétuer un système qui, après tout, a surgi d'une psychologie issue de la dépression économique et l'intérêt du Canada et des compagnies de chemin de fer exige-t-il le maintien de ce système? Quoi qu'il en soit, nous sommes obligés par la loi à l'heure actuelle de maintenir ces services en commun. Quand nous aurons terminé notre étude de la question et que les deux chemins de fer seront convaincus qu'il faut faire quelque chose pour remédier à la situation actuelle, nous devons présenter au ministre les recommandations que nous jugerons opportunes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce qu'il serait long de nous indiquer quelles sont les régions où il existe des services en commun?

M. GORDON: Les trois régions où il existe des services en commun sont les suivantes: Montréal-Québec, Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): On dit souvent que vous exploitez des services en commun sur les parcours où vous pourriez obtenir les meilleurs résultats. Les parcours que vous avez énumérés sont probablement les meilleurs qu'il y ait au Canada. Pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet?

M. GORDON: Je crois que cela est vrai par définition, car ces services en commun ont été établis sur les parcours où le trafic-voyageurs était le plus considérable. Voilà pourquoi les plus grosses économies ont pu être réalisées sur ces parcours.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si on envisage la chose au point de vue concurrence, la question est différente. Vous avez les voies ferrées et le matériel, mais vous êtes forcés par la loi de participer à des services en commun aux endroits où vous pourriez faire la concurrence avec le plus de succès.

M. GORDON: C'est là un point de vue. Il m'est difficile de rester tout à fait impartial en cette matière, comme je devrais l'être pour me conformer à la loi et je ne veux pas être entraîné à exprimer des opinions intéressées avant que l'étude dont j'ai parlé ait été bien et dûment soumise au gouvernement.

L'opinion que vous venez d'exprimer est celle de beaucoup de gens. Je ne suis pas prêt à dire que je partage cette opinion, parce que j'essaie de garder une attitude impartiale.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Serait-il exact de dire que la concurrence ne vous inquiéterait pas dans les régions que vous avez mentionnées?

M. GORDON: Je puis dire tout de suite, et je suis certain que notre sympathie concurrent dirait la même chose, que ni l'une ni l'autre des deux compagnies rivales ne craindraient la concurrence dans les régions en question.

M. POWER: Vous avez dit il y a un moment que les deux compagnies étaient à étudier la question de ces services en commun. Songeriez-vous, comme résultat de votre étude, à faire vos propres recommandations au ministre indépendamment du Pacifique-Canadien ?

M. GORDON: La chose est possible. La loi nous impose l'obligation de déclarer ici notre opinion au sujet des services en commun.

M. HAHN: J'ai entendu dire très souvent que ces convois en commun sont très avantageux pour le Pacifique-Canadien mais le sont moins pour le National-Canadien en raison du fait qu'on emploie les wagons du National-Canadien pour ces services en commun. Y a-t-il une formule fondamentale qui tient compte de l'emploi des wagons, des locomotives et autres articles de matériel dans le calcul des recettes ?

M. GORDON: Oui. Cela fait partie des conditions établies pour la mise en commun de certains services. L'emploi des wagons est crédité, selon le cas, aux deux compagnies sur la base de la distance parcourue. C'est là une des opérations d'un système de comptabilité très compliqué. Je ne voudrais pas laisser ici l'impression qu'on a droit de dire, comme la chose se dit souvent, que le système des services en commun fonctionne au désavantage du National-Canadien. Je ne crois pas que notre analyse de la situation puisse prouver cela, si on considère le point de vue financier seulement.

M. HAHN: Est-ce qu'il serait très difficile de nous donner une répartition des recettes entre les deux compagnies afin que nous puissions étudier la question nous-mêmes et voir comment fonctionne ce système de mise en commun de certains services ?

M. GORDON: Je ne crois pas que je puisse m'engager à cela, car je ne suis pas le seul intéressé dans cet arrangement. Le Pacifique-Canadien peut avoir ses propres opinions à ce sujet et il n'est pas empressé de publier la statistique de ses affaires, n'étant pas obligé comme nous de le faire.

M. HAHN: Vous pourriez peut-être approcher le Pacifique-Canadien pour connaître ses vues à ce sujet.

M. GORDON: Je vous prierais de ne pas me demander de faire des promesses que je ne pourrais pas remplir. Comme je l'ai dit précédemment, cette question est à l'étude et je pense que l'année prochaine nous pourrions faire un rapport conjoint qui donnera une idée exacte de la situation.

M. HAHN: Je souhaiterais que vous fassiez tout ce qu'il est possible de faire pour en arriver à ce résultat, car j'ai entendu tant de critiques à ce sujet dans l'Ouest que cela en devient un peu embarrassant.

M. GORDON: Je demande avec insistance qu'il soit bien clairement déclaré au compte rendu que je n'ai aucunement accusé le Pacifique-Canadien de bénéficier d'un certain avantage sur le National-Canadien et que je n'ai rien dit pour laisser entendre qu'il en est ainsi. Je sais que l'opinion à laquelle vous faites écho a été souvent répétée, mais je ne suis pas prêt à prouver qu'elle est fondée. Je n'en sais rien. Je ne devrais pas dire que je n'en sais rien. Je dis simplement que, du point de vue des économies, nous faisons aussi bien que le Pacifique-Canadien. Quant aux résultats du système au point de vue du moral de la compagnie, au point de vue de son autonomie et de la psychologie du public, il y a là des facteurs qui, je le répète, sont très difficiles à évaluer.

M. POWER: Voilà le point important. Cette question doit être envisagée au point de vue psychologique.

L'hon. M. MARLER: Nous savons tous les deux qu'une bonne partie du succès d'une ligne de chemin de fer dépend de la commodité de ses horaires. Je crois, par exemple, que ce qui augmente l'attrait du service Ottawa-Québec, c'est la possibilité de faire la correspondance à Montréal-Ouest. Le fait de voyager dans un wagon du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien est moins important à vos yeux que le fait d'arriver à destination à une heure conve-

nable et aussi rapidement que possible. La popularité d'un service dépend des heures du départ et d'un certain nombre de facteurs impondérables, ce qui rend la discussion de cette question très difficile pour M. Gordon.

M. POWER: La raison pour laquelle j'ai soulevé cette question, c'est que la route entre Québec et Montréal est si mauvaise qu'il est préférable, je crois, de voyager de l'autre côté.

M. GORDON: Je m'empresse de faire remarquer que Québec n'est pas nécessairement un point qui est monopolisé par le Pacifique-Canadien au point de vue du trafic-marchandises. Nous avons notre pleine mesure du trafic-marchandises disponible qui part de la ville de Québec et des environs, et le trafic-marchandises est celui que nous préférons.

M. POWER: Je me rends compte de cela et je sais que le trafic-marchandises du National-Canadien est bien plus volumineux que celui du Pacifique-Canadien.

M. GORDON: Voilà ce que nous aimons à entendre.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je crois qu'une bonne partie de cette opposition aux services en commun vient du fait que le système s'est développé jusqu'à un certain niveau et s'est alors arrêté. La population comprend difficilement que, même si les services en commun sont une bonne chose, ils ne devraient pas exister à des endroits où, à son avis, le National-Canadien occupe une excellente situation au point de vue de la concurrence. Au sujet du rapport que vous ferez l'année prochaine, vous devez songer sans doute que, si les services en commun sont une bonne chose à certains endroits, il y a d'autres endroits où votre situation n'est pas si bonne et où vous pourriez améliorer la situation et profiter des chances qui vous sont offertes de faire la concurrence.

M. GORDON: On dirait que vous avez entendu une partie des discussions que nous avons eues au sujet des services en commun.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je désirerais poser une couple de questions au sujet des services en commun et, s'il y a des points que je ne comprends pas très bien, peut-être que vous pourriez me donner les éclaircissements nécessaires. Je me demande si, à la suite de ces discussions, les services en commun vont augmenter ou diminuer?

M. GORDON: Je ne le sais pas. L'un ou l'autre résultat pourrait se produire. Il est possible qu'il y ait une augmentation des services en commun. Je n'ai pas l'intention d'écarter cette possibilité. Je crois, monsieur Hamilton, que vous faites peut-être allusion à l'établissement d'un service en commun à l'ouest de Toronto. Je ne révèle aucun secret en vous disant que cette possibilité a été prise en considération au cours des dernières années, mais qu'elle n'a pas été considérée comme praticable. Il est possible que nous décidions que l'établissement d'un tel service serait avantageux aux deux compagnies. Comme je viens de le dire, je n'écarte pas cette possibilité.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais écarteriez-vous la possibilité d'une réduction des services en commun?

M. GORDON: Je n'écarte aucune possibilité pour le moment. Toute la question en est encore au stade de l'étude. Nous avons examiné toutes les possibilités, même celle de l'exploitation en commun de tous les convois de voyageurs. C'est là une possibilité. Une autre possibilité, c'est d'abandonner complètement le système d'exploitation en commun et de procéder sur une base strictement concurrentielle, comme le voudrait M. Hamilton.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si le système d'exploitation en commun était supprimé sur le parcours Ottawa-Toronto, il y aurait probablement un plus grand nombre de convois, car chacune des deux compagnies tiendrait à avoir son propre convoi.

M. GORDON: Cela pourrait arriver, mais il ne faut pas oublier que les deux compagnies pourraient continuer de se considérer comme des concurrents intelligents qui ne tiendraient pas à faire partir leurs trains en même temps. Nous

avons, par exemple, une ligne entre Ottawa et Toronto qui n'est pas en état à l'heure actuelle de porter des convois de voyageurs à la vitesse considérable que doivent avoir les convois de voyageurs à l'heure actuelle. Si nous établissons un service concurrentiel, nous ne pourrions pas plus nous servir de la voie ferrée du Pacifique-Canadien que cette compagnie pourrait se servir de notre voie entre Montréal et Toronto. En conséquence, si nous décidions de mettre en service notre propre train de voyageurs entre Ottawa et Toronto, nous aurions à faire de grosses dépenses de premier établissement et il faudrait que nous nous demandions si ces dépenses en valent la peine, quand cet argent pourrait être employé autrement et rapporter de plus grands bénéfices.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous en venons maintenant à la rubrique intitulée "Commentaires".

M. CHURCHILL: Monsieur le président, au paragraphe 82 de cette rubrique on lit ce qui suit:

"La rémunération compte pour une large part (près de 60 p. 100) dans le total des frais d'exploitation"

Je me demande ce que veut dire l'expression "une large part". Quel est le point de comparaison qui permet de dire que cette proportion est si élevée? Est-ce qu'on a établi une comparaison avec l'exploitation des années précédentes ou avec l'exploitation de certains autres chemins de fer ou avec autre chose ?

M. GORDON: C'est en comparaison de ce que l'on peut constater en d'autres genres d'industrie.

M. CHURCHILL: Quelles comparaisons avec d'autres industries pouvez-vous nous donner ?

M. GORDON: N'importe quelle industrie: l'industrie du téléphone, l'industrie du pétrole, n'importe quelle forme d'industrie. La proportion des salaires de ces industries n'est pas aussi élevée que pour une compagnie de chemin de fer, pour la simple raison qu'une liste de salaires relativement élevée est la caractéristique d'une industrie de service comme l'industrie que nous exploitons.

M. CHURCHILL: S'il en est ainsi, est-il à propos de comparer nos frais de rémunération avec ceux des autres industries en général? Est-ce qu'on ne devrait pas les comparer seulement avec d'autres industries de service ?

M. GORDON: Je n'ai pas fait de comparaison, j'ai simplement fait un commentaire en passant.

M. CHURCHILL: Vous dites que la proportion de ces frais est extraordinairement élevée.

M. GORDON: Ce que j'ai voulu faire remarquer, c'est que le contrôle de nos frais de rémunération est un facteur d'importance capitale pour notre santé économique et qu'une très forte proportion de nos frais d'exploitation réside dans nos frais de rémunération, de sorte que tout ce qui touche à notre liste de paie atteint en même temps notre capacité de payer nos dépenses à même nos revenus.

M. FULTON: Avant que nous adoptions cette rubrique, j'ai une couple de questions à poser au sujet de l'état des recettes et des revenus du trafic-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: J'avais l'intention de passer immédiatement à l'étude du bilan et des tableaux statistiques; mais, si vous désirez adopter d'abord le texte du rapport, je permettrai qu'on pose des questions. Si le Comité désire passer à l'étude des Tableaux statistiques, je permettrai à M. Fulton de poser sa question; mais, s'il y a encore plusieurs questions à poser au sujet de la rubrique précédente, nous devons traiter chaque sujet séparément.

M. HAHN: Pendant que nous en sommes encore à l'article "Commentaires", je voudrais poser une question qui se rapporte à celle que M. Churchill a posée. Iriez-vous jusqu'à dire, monsieur Gordon, que les augmentations de salaires

dans l'industrie ferroviaire ont une répercussion plus rapide que dans n'importe quelle autre industrie sur le prix que le public doit payer pour les services ?

M. GORDON: Tout changement effectué dans notre liste de paie a une plus grande répercussion que dans toute autre industrie sur la capacité de payer les dépenses à même les revenus, étant donné que nos salaires constituent une si forte proportion de nos dépenses totales. Si vous voulez bien jeter un coup d'oeil sur nos Tableaux statistiques, à la page 7, vous y verrez la répartition de notre dollar de dépenses. Vous y verrez que la main-d'œuvre représente 59·72 p. 100 de nos dépenses. C'est là que j'ai pris le nombre rond de 60 p. 100, c'est-à-dire 60 cents (60c.) de chaque dollar que nous dépensons. Il est évident, par conséquent, que, si ce coût de la main-d'œuvre augmente, notre capacité de payer nos dépenses à même nos revenus se trouve par le fait même réduite.

M. CHURCHILL: La proportion était plus élevée en 1939.

M. GORDON: Cela est exact.

M. CHURCHILL: C'est pour cela que je demandais pourquoi vous parliez d'une proportion "extraordinairement élevée".

M. GORDON: C'est, en effet, une proportion extraordinairement élevée de notre dollar de dépenses. Je ne prétends pas que le coût de notre main-d'œuvre est extraordinairement élevé; je ne discute pas ce point en ce moment. Je dis simplement que c'est une question de grande importance pratique pour l'exploitation du chemin de fer qu'une proportion extraordinairement élevée de notre dollar de dépenses soit affectée au coût de la main-d'œuvre.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Commentaires" est-elle adoptée ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au sujet de la décision de "remanier" la structure financière de la compagnie, qui a été adoptée il y a quelques années, estimez-vous que votre bilan se trouve maintenant passablement bien équilibré ou portez-vous encore un fardeau beaucoup trop lourd de charges fixes qui vous ont été léguées par les anciennes lignes de chemin de fer ?

M. GORDON: Le remaniement a réduit notre dette qui porte intérêt, c'est-à-dire nos charges fixes, à un niveau raisonnable par rapport au montant libre de dettes que nous possédons, en comparaison des autres chemins de fer. Et, bien que la situation change graduellement en raison de nos dépenses d'immobilisation du point de vue des charges fixes nous sommes dans une situation qui peut se comparer favorablement avec celle, par exemple, du Pacifique-Canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En examinant la liste qui se trouve à la page 15, je constate que cette situation remonte à 1952.

M. GORDON: Auriez-vous la bonté de répéter ce que vous venez de dire ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En regardant le tableau qui se trouve à la page 15, il semble que votre nouvelle structure financière date de 1952.

M. GORDON: Cela est exact. À partir de cette date nos charges fixes ont diminué.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais elles sont de nouveau à la hausse.

M. GORDON: Cela est exact. Cela est dû aux dépenses d'immobilisation.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que cette situation vous inquiète ?

M. GORDON: Oui. Peut-être que je pourrais prendre quelques minutes pour traiter cette question. On pourrait résumer la situation de la manière suivante:

Prenons la période de cinq ans qui commencerait en 1952, année du remaniement du capital de la compagnie, et qui irait jusqu'à l'année 1956 inclusivement, y compris le budget que je présente aujourd'hui. Au cours de cette période de cinq ans, nous dépenserons pour fins d'immobilisation un total de \$691,000,000. Il faut prendre en considération la mise au rancart d'une certaine partie de notre matériel. Le montant de \$691,000,000 est un montant net après défalcation du matériel mis au rancart, mais sans déduction de la dépréciation. Il est intéressant de noter, que, sur le total de \$691,000,000 d'immobilisations,

une somme de \$624,500,000 a été affectée directement à la propriété du National-Canadien, une somme de \$38,500,000 a été prêtée à Air-Canada et une somme de \$28,000,000 représente une augmentation de notre capital de roulement.

Où avons-nous pris l'argent? Tout d'abord, une somme de \$100,000,000 de dollars provient d'un capital fourni par le gouvernement sous forme d'actions privilégiées; une somme de \$93,000,000 vient de la dépréciation qu'il ne faut pas confondre avec la mise au rancart de certains articles de matériel, et la somme de \$498,000,000 provient d'emprunts. Ce montant d'environ \$500,000,000 de capital a été emprunté du public par la vente d'obligations du National-Canadien garanties par le gouvernement et nous payons intérêt sur ces obligations. Cela représente l'augmentation dans nos charges fixes. En chiffres ronds cet emprunt augmentera nos charges fixes d'environ \$17,000,000. Cette augmentation s'est accumulée graduellement; mais si vous ne considérez que le total approximatif de \$500,000,000, notre paiement d'intérêts se verra augmenter d'une somme de \$17,000,000 par année, somme qu'il faudra gagner par l'exploitation de la propriété. Cela signifie que, lors du refinancement de la compagnie, 72 p. 100 de notre capital d'immobilisations était du capital sur lequel nous n'avons pas d'intérêt à payer mais pour lequel nous devons payer des dividendes si la chose était possible et 28 p. 100 était constitué par des emprunts provenant du public et sur lesquels nous devons payer intérêt. Telle était la situation au moment du remaniement du capital.

Quand nous aurons dépensé cette somme de \$500,000,000, la proportion actuelle se changera bientôt en 60 p. 100 de capital libre de charges et 40 p. 100 de capital d'emprunt et cette proportion de 60/40 est comparable à la situation des autres chemins de fer. Nous ne sommes pas encore trop éloignés de cette situation. La ligne de conduite du chemin de fer doit donc être la gestion prudente de cette somme de \$500,000,000. Qu'a-t-il accompli jusqu'ici? Autant que possible nous avons placé cet argent dans des entreprises qui se financent d'elles-mêmes, c'est-à-dire des entreprises qui rapportent assez de recettes ou d'économies pour payer l'intérêt sur les nouveaux emprunts. Tant que nous pourrions faire cela, on pourra considérer que le refinancement de la compagnie a été une bonne affaire et qu'il augmente et améliore notre capacité de servir le public canadien. Je puis donc vous dire que, à l'heure actuelle, l'amélioration dont jouit la compagnie sous forme de revenus ou d'économies fait plus que compenser l'augmentation des charges fixes. Voilà notre situation actuelle. Mais il y a deux questions qui se posent. L'une est que ce résultat apparemment satisfaisant est dû dans une grande mesure aux revenus considérables que nous retirons des dépenses d'immobilisations que nous avons faites dans notre programme de dieselisation. Ces économies ont atteint leur maximum dans les premiers stades du programme de dieselisation en raison du fait que nous avons délibérément appliqué le programme dans les services qui pourraient nous rapporter les revenus les plus considérables. Nous en sommes maintenant à un point où le programme est encore rentable, mais ces recettes sont sujettes à la loi des revenus décroissants. Je peux donc dire que nous en sommes arrivés au point où il y a lieu de se demander si nous pouvons nous maintenir dans cette situation, et l'un des problèmes les plus difficiles auquel l'administration du National-Canadien ait à faire face, c'est de nous assurer que les profits qui doivent découler de ces dépenses d'immobilisation ne soient pas requis pour solder les dépenses courantes qui augmentent continuellement et dont les plus importantes sont le paiement des salaires et du matériel. Si les économies que nous réalisons grâce à ces dépenses d'immobilisation doivent être employées pour faire face aux dépenses courantes qui sont à la hausse, elles ne seront plus disponibles pour contribuer à maintenir la situation que je vous exposais il y a un instant. Si nous ne pouvons pas augmenter les recettes courantes et les affecter à solder l'augmentation des dépenses courantes, le résultat net sera une incapacité grandissante de retirer des revenus de notre mise de fonds et une difficulté croissante de pourvoir au service de la dette à même nos revenus.

M. HAHN: Nous avons donc atteint un point critique dans le financement du chemin de fer et nous nous éloignons de la proportion 60/40 ?

M. GORDON: Non, ce n'est pas là le danger réel que j'ai voulu montrer par l'exposé que je viens de vous faire. Il n'existe aucune vertu magique dans la proportion 60/40. Ce que j'ai dit, c'est que la proportion 60/40 est un point où nous commençons à suivre les choses avec beaucoup de précautions. Tant que nous pouvons faire produire à notre capital d'immobilisation des économies ou des recettes accrues qui feront plus que solder les frais d'intérêt et la dépréciation, ces dépenses sont justifiées. Nous suivrons la situation avec soin et, du point de vue administratif, nous prenons pour règle de conduite que, si les dépenses d'immobilisation spécifiques ne rapportent pas 15 p. 100, sous forme d'économies ou sous forme de recettes supplémentaires, ces dépenses ne sont pas justifiables et ne rapportent pas autant qu'elles nous coûtent. Quand donc nous examinons notre budget de premier établissement et que nous considérons qu'un projet d'immobilisations doit nous rapporter moins de 15 p. 100, nous ne l'envisageons pas avec enthousiasme. Si le projet doit produire 12 p. 100, nous nous disons parfois: "Voilà un projet peu rémunérateur, mais il est utile et nous allons le mettre à exécution". Mais nous n'allons pas jusqu'à approuver des projets d'immobilisations qui ne nous rapporteront rien. Un exemple frappant et typique de cette ligne de conduite se présente dans la construction des stations de chemin de fer. C'est certainement une belle chose que de construire des stations. J'aime à construire des stations; mais, quand j'envisage ces projets de construction à la lumière des normes que je viens de vous exposer, dans la plupart des cas je ne vois aucune perspective de recettes ou d'économies supplémentaires pour justifier la dépense du capital nécessaire. Il peut y avoir parfois une perspective de recettes ou d'économies, je l'admets; mais ces recettes et ces économies n'atteignent pas le niveau de 15 p. 100 que je viens de mentionner.

Il y a un autre point que j'aurais dû exposer. Une autre difficulté qui se présente à propos des dépenses d'immobilisation, c'est que nous nous procurons les valeurs d'immobilisation aux prix d'aujourd'hui mais que nous calculons la dépréciation sur le prix coûtant. Il n'y a pas de formule de comptabilité pour obvier à cet inconvénient. Le résultat, c'est que nous devons verser plus de dollars pour remplacer une chose usée après 20 ans de service, et cela tend à rendre plus difficile d'obtenir assez de recettes pour payer les intérêts dus sur le nouveau capital.

Je répète que, dans cette analyse de la dépense de \$691,000,000, j'ai tenu compte pleinement du fait que nous avons affaire à des dollars dont la valeur est diminuée par l'inflation. Jusqu'à présent je peux considérer cette dépense comme une dépense sage qui produit ce qu'elle coûte; et, si nous pouvons maintenir l'équilibre entre nos dépenses courantes et nos recettes courantes, ces immobilisations se soutiendront par elles-mêmes et pourront rapporter un profit. Si elles ne peuvent rapporter suffisamment pour produire tout le revenu qu'on pourrait attendre de notre capital, elles pourront au moins produire un revenu raisonnable.

M. FULTON: Dans les chiffres que vous nous avez donnés et dans les facteurs que vous avez mentionnés au sujet du niveau que vous ne devez pas dépasser dans vos emprunts, tenez-vous compte du remboursement du capital emprunté ?

M. GORDON: Il y a des mesures prévues pour ce remboursement. La seule difficulté qui se présente dans cette opération de remboursement, c'est de pouvoir rembourser à un taux d'intérêt aussi avantageux que le taux d'intérêt originel. Depuis quelques années la tendance est à la baisse. Comme vous le savez, la situation commence à nous apparaître plus sérieuse.

M. FULTON: Mais la question du remboursement du capital lui-même ne vous inquiète pas autant ?

M. GORDON: La seule difficulté au sujet du remboursement est de choisir un moment où la situation du marché permet de vendre une émission d'obligations à un taux d'intérêt qui ne soit pas trop éloigné du taux d'intérêt originel.

M. FULTON: Vous ne considérez pas comme nécessairement indésirable le fait d'avoir une forte dette causée par des emprunts ?

M. GORDON: Non. Mais tout dépend des conditions du marché. Si nous entrions dans une période grave d'incertitude économique et si les taux d'intérêt devaient monter d'une façon alarmante au moment où il nous faudrait faire face à une échéance, nous subirions une perte. Si vous jetez un coup d'oeil sur la page 9 des Tableaux statistiques, vous y trouverez le tableau de notre dette consolidée et, dans la colonne de gauche, le taux d'intérêt payé à l'occasion. Ce taux d'intérêt est purement accidentel, en ce sens qu'il se rapporte à la période où nous avons dû faire l'emprunt. Le bon procédé à suivre dans ces transactions, c'est de toujours essayer de faire une émission avec une échéance qui vous permettra de ne pas augmenter les charges d'intérêt. On peut obtenir ce résultat, naturellement, grâce aux conditions de la nouvelle consolidation de la dette.

M. FULTON: J'avais toujours considéré que l'un des buts poursuivis avec le plus d'ardeur pour les administrateurs des compagnies était le remboursement de leur dette consolidée. C'était peut-être là une fausse conception de ma part.

M. GORDON: Le remboursement de la dette consolidée n'est pas nécessairement un but immédiat à poursuivre. Cela dépend du genre d'affaires. Pourvu que nous obtenions un revenu à un taux d'intérêt qui n'est pas trop éloigné du taux d'intérêt que nous avons payé, cela ne nous inquiète pas.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): N'est-ce pas la pratique ordinaire des entreprises commerciales de racheter des obligations courantes au même rythme que la dépréciation du matériel ou que se font les améliorations avec l'argent emprunté? Une entreprise pourrait avoir une dette obligatoire extrêmement lourde si, après un certain nombre d'années, son matériel était fortement déprécié avant que la dette originelle soit payée.

M. GORDON: Il y a une chose particulière qu'il ne faut pas perdre de vue au sujet du financement du National-Canadien. Dans une compagnie privée, la coutume des administrateurs est de décider quel montant des bénéfices sera consacré chaque année au remplacement du matériel, je veux parler des bénéfices qui ne sont pas distribués en dividendes et qui sont "replacés" dans l'entreprise. On peut de cette façon combattre jusqu'à un certain point les inconvénients de l'inflation. Dans l'administration du National-Canadien, nous pouvons faire la même chose. Mais, en vertu du plan de refinancement de la compagnie, il est entendu que chaque année le gouvernement placera dans le National-Canadien 3 p. 100 de ses revenus sous forme d'actions privilégiées, et ces actions comportent un dividende de 4 p. 100, si les recettes le permettent. Le résultat de cet état de choses, c'est que, quand nous avons nos revenus pour l'année, nous commençons par payer notre intérêt et notre impôt sur le revenu, s'il y a lieu. Le reste de nos recettes doit d'abord servir à payer 4 p. 100 sur nos actions privilégiées et, s'il nous reste quelque chose, ce reste est payé au gouvernement. Mais, en réalité, 4 p. 100 sur nos actions privilégiées s'élèverait à l'heure actuelle à environ \$32,000,000 par année. Le surplus que nous avons réalisé cette année, si on peut l'appeler un surplus, est un montant de \$10,700,000, qui a servi à payer un dividende de 1.3 p. 100 sur ces actions privilégiées qui doivent rapporter 4 p. 100.

Ces dividendes ne s'accumulent pas d'année en année. Nous payons la portion de ce dividende que nous pouvons payer. Mais, avant que nous puissions réellement replacer une portion de nos recettes dans notre entreprise, il faudrait que ces recettes soient assez élevées pour payer 4 p. 100 sur nos actions privilégiées et il faudrait actuellement \$32,000,000 pour payer ce dividende de 4 p. 100.

Si le National-Canadien était en position de payer ce dividende, comme il devrait pouvoir le faire selon les normes qui ont cours dans les affaires, je soulèverais alors la question d'employer ou non le surplus pour réduire la dette qui porte intérêt. Je demanderais alors à la Chambre de considérer s'il ne serait pas de bonne politique d'employer l'excédent de recettes pour réduire la dette qui

porte intérêt de façon à ne pas augmenter continuellement notre dette obligataire. Mais cette éventualité est tellement éloignée que je ne m'arrête pas à y penser.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous ne pensez pas qu'il serait sage d'employer à cette fin l'excédent de nos recettes à l'heure actuelle ?

M. GORDON: J'en serais heureux, mais cela n'est pas conforme à nos règlements statutaires.

LE PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter cette rubrique ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si nous continuions de payer des arriérés de dividendes sans réduire aucunement notre dette obligataire et si nous continuions d'emprunter, la gravité de la situation ne résiderait pas dans la proportion de 60/40 dont nous venons de parler mais dans le fait que le chemin de fer aurait à faire face à des dépenses d'exploitation plus considérables à même les fonds qui auraient dû être réservés pour les frais généraux de 15 p. 100 résultant de nos emprunts ?

M. GORDON: Je dois certainement féliciter mon élève. Vous avez parfaitement compris.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si cela arrivait, nous serions revenus au point où nous étions avant la prise de possession de toutes ces lignes. Le gouvernement aurait à intervenir chaque année pour solder les frais de notre dette obligataire.

M. GORDON: Avec l'entente que toutes nos recettes seraient d'abord employées pour réduire le déficit général que le gouvernement aurait à solder.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà une situation que nous devons essayer d'éviter à tout prix.

M. GORDON: Cela se résume à ce que les recettes courantes du National-Canadien soient suffisantes pour payer ses frais ordinaires d'exploitation ainsi que les charges fixes et un dividende raisonnable, si on veut que le National-Canadien ne tombe pas dans une situation déficitaire. Et cela arriverait si nous employions pour nos dépenses courantes l'argent produit par le capital d'immobilisations et qui devrait être réservé pour le service de la dette. Ces dépenses d'immobilisation produisent un revenu qui est plus que suffisant pour payer leurs frais d'intérêt. Ce revenu ne doit pas être employé pour payer les dépenses courantes. Les dépenses courantes doivent être payées à même les recettes courantes et, si nous agissons autrement, non seulement nous ne pourrions pas payer de dividendes sur notre capital d'immobilisations, mais, à mon avis, nous aurons même de la difficulté à payer nos frais fixes.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voilà une chose qui doit être évitée à tout prix, sans quoi nous serons de nouveau forcés d'effectuer une révision de notre capital pour régler nos créances obligataires.

M. GORDON: Si nous devons faire face à une hausse marquée dans le coût de la main-d'œuvre, des approvisionnements ou des matériaux — et je ne dis pas qu'à l'heure actuelle les salaires sont convenables ou non — si donc nous devons faire face à une hausse marquée dans le coût de la main-d'œuvre et des approvisionnements, il faut que nous trouvions des moyens d'augmenter nos revenus. Nous devons augmenter les taux de transport. Nous n'avons que deux moyens d'augmenter nos sources de revenus: le premier est une augmentation des taux de transport et l'autre est un programme d'économies dans l'exploitation du réseau au moyen de la suppression de certains services et autres mesures de ce genre.

M. CHURCHILL: L'augmentation du volume du transport aurait un certain effet, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Certainement, mais j'inclus cette augmentation dans le chapitre des recettes.

M. BELL: Avez-vous soumis un mémoire à la Commission royale ?

M. GORDON: Oui.

M. BELL: Je n'en ai pas reçu d'exemplaire à titre de député et je me demande si vous ne pourriez pas nous fournir un exemplaire de ce mémoire comme Air-Canada nous a fourni à chacun un exemplaire du sien ?

M. GORDON: Certainement. Est-ce que les membres du Comité désireraient un exemplaire de ce mémoire ?

Des MEMBRES: Oui.

M. GORDON: Je verrai à ce qu'on vous en fasse parvenir un exemplaire.

J'espère que ce que j'ai dit ne sera pas interprété comme une prédiction que les taux de transport vont subir une hausse continue. J'expose simplement la logique des événements; je ne prédis pas une hausse des taux de transport.

M. CHURCHILL: Si la population et la production augmentent, le volume du transport augmentera et peut-être que vous ne serez pas obligé d'augmenter les taux de transport ?

M. GORDON: Oui, mais le transport de ce volume accru nécessitera une nouvelle dépense d'immobilisation. Si ces dépenses produisent un revenu minimum de 15 p. 100, soit sous forme de revenus soit sous forme d'économies dans l'exploitation, cette opération sera rentable.

M. CHURCHILL: Dans les deux dernières phrases du rapport vous semblez faire entendre qu'il vous est difficile "d'adapter la structure tarifaire traditionnelle pour marchandises à la situation actuelle du marché du transport, qui est fortement concurrentiel".

Je me demande si, par les expressions "structure traditionnelle" et "situation actuelle", vous voulez dire que la structure tarifaire traditionnelle pour le transport des marchandises ne convient plus aux conditions actuelles ?

M. GORDON: J'ai développé ce point dans le mémoire auquel M. Bell a fait allusion. Ce point est développé assez longuement et je crois que vous trouverez là une réponse complète à votre question. Pour résumer l'argument en une seule phrase, je pourrais dire que les tarifs du trafic-marchandises en Amérique du Nord ne sont pas adaptés aux conditions actuelles, et ne tiennent pas compte du grand changement qui s'est produit dans l'industrie du transport. Je ne parle pas seulement des tarifs mais des procédés de concurrence et autres aspects de la question. J'ai développé cet argument assez longuement dans mon mémoire.

M. CHURCHILL: Est-ce que vous envisagez certains changements au cours des années prochaines en certains domaines, par exemple dans le transport des marchandises en vrac ?

M. GORDON: Le grand problème pour les chemins de fer est d'obtenir assez de revenus d'un certain genre d'exploitation pour leur permettre de transporter à bas prix certains produits dont le transport ne peut se faire que moyennant un tarif de transport peu élevé. En d'autres termes, un partie du problème des chemins de fer est de fournir des services capables d'encourager la production au Canada de certaines marchandises qui doivent être transportées à leurs marchés sur de longues distances et qui ne peuvent tolérer qu'un tarif peu élevé. Nous ne pouvons faire cela que si nous sommes capables d'obtenir assez de recettes dans certains autres secteurs du transport pour pouvoir supporter ce fardeau; et, pour être en état de faire cela, il faut que nous puissions fonctionner sur une base concurrentielle.

M. CHURCHILL: C'est la concurrence dans d'autres secteurs qui influence votre revenu ?

M. GORDON: Il y a là un danger possible. J'ai développé ce point dans mon mémoire.

M. FULTON: À propos de la disponibilité de vos revenus, vous nous montrez au bas de la page 7 la répartition de vos dépenses d'exploitation et vous indiquez que le pourcentage du revenu total représenté par les dépenses d'exploitation

a monté de 89·7 p. 100 en 1939 à 92·08 p. 100 aujourd'hui, ce qui démontrerait en même temps que la marge de revenus disponibles pour le service de la dette a diminué.

M. GORDON: Ne faites pas l'erreur qu'on fait souvent en interprétant des statistiques et qui consiste à confondre des pourcentages avec des montants réels. Il y a quelque chose de vrai dans ce que vous dites. Ce pourcentage du revenu total dont il est question représente seulement cette partie de nos dépenses qui provient de l'exploitation du chemin de fer. Il ne comprend pas les charges fixes, l'intérêt ou le paiement de dividendes. Le fait que ce pourcentage augmente réduit la marge disponible pour d'autres fins, mais non à un degré appréciable.

M. FULTON: Je ne suis pas tout à fait de cet avis

M. GORDON: Ce pourcentage des frais d'exploitation est pour nous un chiffre très important. C'est pour nous un moyen de mesurer rapidement le succès du chemin de fer. La proportion du revenu total affectée aux frais d'exploitation est généralement trop élevée.

M. FULTON: Vous avez fait remarquer combien il serait dangereux de consacrer une portion trop considérable de notre revenu aux frais de main-d'œuvre et de matériaux. Une chose qui me semble très importante, c'est la deuxième partie du tableau que nous examinions tout à l'heure. On y voit que, à la répartition des frais d'exploitation, la proportion de la main-d'œuvre et des matériaux a diminué quelque peu depuis 1932 tandis que la proportion des "Autres frais" a augmenté d'une façon très appréciable.

Pourriez-vous nous donner une idée de ce qui est compris dans ce poste intitulé "Autres frais" et quelles mesures vous jugeriez à propos de prendre pour empêcher cette augmentation appréciable ?

M. GORDON: Il y a deux raisons à cette augmentation. Tout d'abord les défalcons pour dépréciation ont augmenté considérablement, ce qui augmente la proportion de cette catégorie de dépenses et réduit la proportion des autres catégories. De plus, le volume du transport augmente. Nous pouvons réduire jusqu'à un certain point les dépenses d'exploitation occasionnées par l'augmentation du volume de transport, mais il y a un point que nous ne pouvons dépasser. L'année 1939 est une année où le volume du transport a été peu élevé en comparaison de l'année 1955, ce qui fait que la proportion du coût de la main-d'œuvre est plus considérable cette année-là.

M. FULTON: Quelle proportion de ces "Autres dépenses" est causée par la dépréciation ?

M. GORDON: M. Armstrong dit que, d'après lui, cette proportion est d'un tiers.

M. FULTON: Au lieu de vous inquiéter, vous vous réjouissez du fait que votre dépréciation augmente, si vous considérez les choses du point de vue des dépenses d'immobilisation à faire dans l'avenir.

M. GORDON: L'une des raisons pour lesquelles le chiffre de la dépréciation augmente, c'est que, pour l'achat du matériel nouveau, nous devons déboursier plus de dollars que nous ne le faisons il y a vingt ans. Par conséquent, le chiffre de la dépréciation augmente, car nous avons dépensé de forts montants pour acheter du matériel au cours des cinq dernières années.

M. FULTON: Je vais remettre à plus tard la suite de la discussion de ce point.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée ?

M. HAHN: Est-ce que le 15 p. 100 dont vous parlez, monsieur Gordon, à propos des recettes ou des économies est un chiffre approximatif ?

M. GORDON: Oui. C'est tout simplement le montant dont nous estimons avoir besoin pour compenser la dépréciation et pour payer l'intérêt ainsi que les autres frais afférents au capital emprunté.

M. HAHN: Êtes-vous prêts à conseiller au public de placer de l'argent dans d'autres lignes de chemin de fer qui réussissent à réaliser un tel bénéfice ?

M. GORDON: Je ne me permettrais certainement pas de recommander à qui que ce soit de faire tel ou tel placement maintenant ou à n'importe quel temps.

M. HAHN: Vous avez dit aussi que, tant que les frais d'immobilisation seront plus élevés que la dépréciation, ce qui s'est produit aujourd'hui se répétera et que nous pourrions nous trouver dans la situation embarrassante d'avoir à demander de l'assistance financière au Parlement.

M. GORDON: Je crois que vous n'avez pas tout à fait compris ce que je voulais dire. J'ai dit que le point essentiel est de s'assurer, autant que possible, que les recettes courantes sont toujours suffisantes pour solder les dépenses courantes de l'exploitation du chemin de fer ainsi que les dépenses courantes qui résultent de notre dette plus le montant nécessaire pour payer les dividendes. Si nous faisons cela, nous serons toujours capables de payer les frais occasionnés par l'augmentation de notre capital, car la plupart des dépenses d'immobilisation que nous faisons ne le sont que lorsque nous jugeons qu'elles peuvent se payer par elles-mêmes. Le danger consisterait dans le fait que, en raison d'une insuffisance de recettes courantes, nous serions amenés dans une situation où il faudrait employer à d'autres fins les revenus provenant des entreprises d'immobilisation qui auraient dû être réservés pour payer les intérêts du capital engagé.

M. HAHN: Pourriez-vous dire alors que le montant qu'il vous est permis de défalquer pour la dépréciation n'atteint jamais le montant du capital d'immobilisations nécessaire pour le remplacement du matériel ?

M. GORDON: Il y a une tendance de ce côté dans les périodes d'inflation.

M. HAHN: Vous est-il permis de faire de temps en temps une nouvelle évaluation de vos frais d'immobilisations en vue d'obvier à cet inconvénient ?

M. GORDON: Non, il n'y a aucun moyen de faire cela.

M. HAHN: Cependant, à l'heure actuelle, cette perspective vous plairait ?

M. GORDON: Il est difficile de trouver une formule satisfaisante pour cela du point de vue de la comptabilité, car le degré d'inflation varie d'année en année et de mois en mois.

M. HAHN: La situation dans laquelle vous êtes en ce moment, c'est que beaucoup de vos vieux immeubles sont tout à fait dépréciés et que vous êtes incapables de les remplacer en raison de la situation qui existe par suite de l'inflation ?

M. GORDON: Oui. J'ai essayé de vous dire tout à l'heure que, dans la plupart des cas, le montant de recettes replacé dans l'entreprise a une certaine portée sur cette situation. Au lieu d'employer tous leurs surplus pour payer des dividendes, la plupart des compagnies peuvent retenir une certaine quantité de leurs recettes à cette fin; mais, dans la situation où nous sommes à l'heure actuelle, nous devons verser au gouvernement toutes nos recettes qui sont en excédent de la somme nécessaire pour payer les intérêts et compenser la dépréciation. Je ne dis pas cela pour me plaindre. Je mentionne le fait au simple point de vue de la comptabilité. À l'heure actuelle, tout en versant au gouvernement l'excédent de nos recettes, nous ne pouvons satisfaire à notre obligation de lui payer un dividende de 4 p. 100 en tant que détenteur d'actions privilégiées. Notre excédent cette année nous a permis de payer seulement 1.3 p. 100 de dividendes au lieu du 4 p. 100 que nous devrions payer. Ce n'est que lorsque nous pourrions satisfaire à notre obligation de payer 4 p. 100 que je jugerai à propos de considérer l'opportunité de garder une certaine partie des recettes en vue d'abaisser la dette.

M. FULTON: Est-ce que ce sont seulement les nouvelles émissions d'actions privilégiées qui comportent l'obligation de payer un dividende de 4 p. 100 ?

M. GORDON: Non. En raison de la revision de notre capital, on a converti environ \$750,000,000 de capital portant intérêt en actions privilégiées, et nous devrions payer le dividende de 4 p. 100 sur toute cette somme.

M. HAHN: Sur la nouvelle émission ?

M. GORDON: Cela est exact. Sur l'émission entière.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous n'êtes pas dans la situation du Pacifique-Canadien, qui a droit de dire: "Cette année, nous ne paierons pas de dividendes. Nous allons replacer notre surplus dans l'entreprise ou l'employer à payer des dettes consolidées." Cette compagnie possède un pouvoir discrétionnaire que vous ne possédez pas.

M. GORDON: Cela est exact. Elle peut exercer ce pouvoir discrétionnaire sans oublier, toutefois, qu'elle doit vendre ses valeurs sur le marché et que, si elle omet de payer un dividende annuel, cela peut avoir un effet considérable sur son crédit.

M. FULTON: Sans compter les effets que cela peut avoir sur les actionnaires.

M. GORDON: Assurément!

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au cours des années de dépression, elle a été capable de se dispenser de payer des dividendes.

M. GORDON: Oui, mais cela a atteint sérieusement sa capacité d'obtenir de l'argent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais cela n'a obligé personne à continuer de garantir certaines de ces obligations?

M. GORDON: Cela est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): À propos de capital, vous avez dit que vous aviez réussi à obtenir une somme de \$500,000,000 pour financer, je crois, votre programme de modernisation des quatre dernières années et de l'année prochaine. Pourriez-vous nous dire où vous vous êtes procuré ce montant? Je n'ai pu le découvrir dans votre liste. On peut discerner parfois la provenance de l'emprunt par les conditions de remboursement et la sorte de monnaie qui sert de base aux calculs. Mais, dans cette transaction, où vous êtes-vous procuré l'argent?

M. GORDON: Si vous regardez à la page 11, vous verrez ce que l'on a fait de la portion de 1955 du \$500,000,000 qui constituait, comme je l'ai mentionné auparavant, notre capital d'immobilisations pour cinq ans. En prenant l'année 1955 pour exemple, vous verrez que le gouvernement a placé \$20,400,000 de ce capital dans le National-Canadien sous forme d'actions privilégiées et que nous avons dû trouver \$17,900,000 à même nos recettes pour contre-balancer une augmentation des réserves résultant d'une dépréciation plus élevée du nouveau matériel. Nous avons réduit notre capital de roulement de \$22,100,000, nous avons un surplus de \$10,700,000 et le total des recettes provenant de toutes les sources s'est élevé à \$73,000,000 au cours de l'année 1955.

À même ce montant nous avons versé en dividendes au gouvernement la somme de \$10,700,000. Nous avons réduit notre dette à longue échéance d'une somme de \$3,932,864, nous avons dépensé la somme de \$48,100,000 pour l'acquisition de divers genres de propriétés et nous avons avancé \$10,400,000 à Air-Canada.

Air-Canada nous paie l'intérêt sur cette avance de sorte que nous ne perdons rien. L'avance ne nous coûte rien et ne nous rapporte aucun bénéfice.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que vous avez dû avoir recours au marché des valeurs pour vous procurer une forte proportion de vos \$500,000,000? Pourriez-vous nous dire d'où l'argent vous est venu?

M. GORDON: Oui. L'argent provient entièrement d'émissions lancées au Canada. Ces émissions ont été vendues sur le marché canadien et ont été souscrites par des acheteurs résidant dans toutes les parties du Canada.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): De sorte que presque toute la somme vous est venue d'acheteurs canadiens?

M. GORDON: Absolument toute. Quand le Canada lance une émission d'obligations, au cours de la transaction une certaine quantité des obligations peut passer aux États-Unis ou ailleurs. Cette émission est lancée au Canada,

mais toute personne qui est prête à payer en dollars canadiens peut en acheter une tranche. Le fait que l'émission se fait au Canada n'empêche pas les acheteurs des États-Unis ou du Royaume-Uni ou de la France d'en acheter une partie.

M. HAHN: Il n'est pas nécessaire que les obligations soient toujours entre les mains d'acheteurs canadiens.

M. GORDON: Non. Il n'y a pas de restriction au sujet des acheteurs. La seule condition essentielle, c'est que les paiements soient faits en dollars canadiens.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous connaissez les détenteurs de ces obligations?

M. GORDON: Non. Nous ne sommes pas supposés savoir cela. Naturellement, nous connaissons les noms des détenteurs des obligations enregistrées. Mais la plupart des obligations sont au porteur avec des coupons payables au porteur. Elles peuvent être enregistrées, si l'acheteur le désire. En ce cas nous pouvons connaître par le registre les détenteurs de ces obligations.

M. FULTON: Quel montant net ces obligations vous ont-elles rapporté en moyenne? Je ne sais si j'emploie là le terme technique. En d'autres termes, à quel escompte vos courtiers ont-ils vendus ces obligations au public?

M. GORDON: Nous avons opéré un changement au cours des dernières années et nous négocions nos emprunts par l'entremise de la Banque du Canada. La Banque du Canada fait une offre et nous touchons le produit net.

M. FULTON: Quel est le rendement net?

M. GORDON: Si vous voulez bien regardez à la page 9, vous verrez que la dernière émission était de \$200,000,000 à 3 et $\frac{3}{4}$ p. 100 avec échéance dans 20 ans, soit le 1^{er} février 1974. Cette émission a été vendue au public au prix moyen de 98.89 p. 100. Cela signifie que l'émission de \$200,000,000 a produit \$197,786,965. La vente au public s'est faite à 99 $\frac{1}{2}$, avec rendement de 3.78 p. 100. Il en a coûté 3.83 p. 100 au chemin de fer pour cette émission.

M. FULTON: Vous comptez que le rendement net de cette émission vous a été assez avantageux?

M. GORDON: Oui. Les frais d'émission ne se sont élevés qu'à .05 p. 100, ce qui est très bas.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je voudrais m'assurer que j'ai bien saisi la question. Dois-je comprendre que votre compagnie a emprunté ou doit emprunter d'ici la fin de 1956 une somme d'environ \$500,000,000?

M. GORDON: Depuis 1952.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui, c'est cela. De 1952 à 1956, un emprunt d'environ \$500,000,000.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Un emprunt négocié sur le marché Canadien?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): À un taux moyen de moins de 4 p. 100.

M. GORDON: Cela est exact. Je ne parle en ce moment que des nouveaux emprunts pour fins d'immobilisations. Il y a eu aussi des remboursements.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): L'emprunt dont vous parlez est complètement pour des fins d'immobilisations au Canada?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et cet emprunt a coûté moins de 4 p. 100.

M. GORDON: Cela est exact. Le coût a été passablement moins que 4 p. 100.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Peut-être que ce que je vais ajouter ne se rapporte pas à la question. Vous avez discuté avec M. Fulton la question des dépenses d'exploitation. À ce propos je constate qu'il y a une différence marquée entre les "autres frais" pour 1954 et pour 1955. Ces "autres frais" ont passé de 12.81 p. 100 en 1954 à 15.05 en 1955.

M. GORDON: C'est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En examinant les chiffres qui ont causé l'augmentation, il me semble qu'elle est due presque entièrement à des dépenses exceptionnelles attribuables à la classification des pensions.

M. GORDON: Cela est exact. Ce montant s'est élevé à \$9,700,000.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): De sorte que vous comptez que l'année prochaine ces "autres frais" redescendront au niveau de 12 p. 100 ou à peu près des frais d'exploitation. Cela signifiera que la proportion de la main-d'œuvre dans la répartition du dollar dépensé pour frais d'exploitation montera proportionnellement et considérablement, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Oui. L'expression "considérable" est relative. Si vous augmentez le total, la répartition en pourcentages sera nécessairement modifiée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Examinons cette question un moment. Ces "autres frais" ont augmenté depuis 1939 ou, si vous le voulez, ils ont augmenté graduellement depuis 1953 jusqu'aujourd'hui. Est-ce que ce n'est pas un peu surprenant ? Avec l'augmentation considérable du trafic et le rythme continu d'expansion de votre exploitation, ne vous attendriez-vous pas à ce que ces "autres frais", qui sont des frais fixes, tendent à devenir une plus petite proportion du dollar d'exploitation ? Je pourrais mentionner une raison probable d'augmentation, qui serait le plan de pension du chemin de fer ?

M. GORDON: Il y a ici un facteur que l'on ne doit pas perdre de vue, et c'est le calcul de la dépréciation. En 1939, nous ne tenions aucun compte de la dépréciation. En 1940, nous avons commencé à en tenir compte pour le matériel et, à partir de 1956, nous en tiendrons compte pour toutes nos propriétés. De sorte que les chiffres pour 1939 ne peuvent pas être comparés avec exactitude avec les chiffres de 1954 et de 1955.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et les chiffres de 1954 et 1955 comprennent votre plan de pension, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la rubrique "Commentaires" est adoptée ?

M. BELL: J'ai une couple de questions à poser qui se rapportent à des points que nous avons déjà discutés. Au sujet de ce que vous avez dit à plusieurs reprises, et particulièrement dans votre discours de New York, dans lequel vous avez mentionné le fait que les chemins de fer sont régis d'après des normes un peu désuètes, ne pensez-vous pas qu'il faudrait reviser complètement la structure des moyens de transport au Canada au cours des prochaines années ?

M. GORDON: Quand j'ai parlé des restrictions imposées aux chemins de fer et d'autres sujets analogues, je n'avais pas en vue l'administration de la Commission des transports. Cette Commission applique la loi telle qu'elle est et, d'après nous, elle l'applique aussi équitablement et aussi raisonnablement qu'on peut le désirer. Voici ce que j'avais en vue. Il y a un certain nombre de changements fondamentaux qui se sont produits au cours des années dans tout le domaine des transports (chemin de fer, trafic routier, transport par eau, transport aérien et le reste). Il y a eu tellement de changement dans ce domaine que plusieurs des normes traditionnelles du tarif de transport ne sont plus valables. On m'a rappelé que, lorsque j'ai comparé devant la Commission royale sur les perspectives économiques du Canada présidée par M. Gordon, j'ai envisagé l'avenir et osé dire qu'il nous faudrait un jour faire face à ces nouvelles conditions et reviser les principes fondamentaux sur lesquels il importe d'établir les tarifs de transport.

M. BELL: Comment, d'après vous, pourrez-vous effectuer ces changements ?

M. GORDON: Je crois qu'il faudrait probablement nommer une Commission royale pour étudier la chose à fond. Avant cela, il faudrait que la Commission des transports fasse une étude approfondie de certains taux spécifiques. Quoi qu'il en soit, ce que je propose nécessiterait une législation qui viendrait à l'appui de la politique du gouvernement dans ce domaine. C'est là un problème d'une grande envergure et je ne voudrais pas que l'on pense que je propose ici une panacée. Je vous donne tout simplement mon opinion au sujet des mesures que je crois nécessaires pour résoudre ce problème des recettes des chemins de fer.

M. BELL: Cela est une question extrêmement importante pour certaines régions du Canada. Vous avez déclaré il y a un moment qu'il faudrait peut-être modifier la structure de nos tarifs de transport. Je ne voudrais pas vous embarrasser, car je comprends que la question est délicate; mais ne croyez-vous pas que l'étude devrait porter aussi sur la législation relative aux taux de transport, comme la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi concernant le pas du Nid-de-Corbeau ?

M. GORDON: S'il est opportun de reviser la structure des taux de transport des marchandises dans le sens que je viens de mentionner, il faut étudier tous les aspects de la question.

M. BELL: Voudriez-vous nous dire ce que vous pensez de l'opinion exprimée par le juge Sloan en 1954, quand il déclarait que les taux actuels basés sur la convention du pas du Nid-de-Corbeau sont démodés et qu'il faudrait songer à établir un système de subventions.

M. GORDON: Je crois qu'il s'agit là d'une question de politique gouvernementale et je ne voudrais pas être entraîné à faire des commentaires à ce sujet avant d'y être invité. Je ne crois pas que la question se rapporte à ce que nous sommes en train d'étudier.

M. BELL: Il a beaucoup de gens qui croient qu'on aurait dû apporter depuis longtemps une légère augmentation dans les taux de transport du blé.

M. GORDON: Oui, et il y en a aussi un grand nombre qui sont opposés à cette proposition.

M. BELL: Beaucoup de producteurs de blé sont de cet avis. Puis-je conclure par une autre remarque? Je sais ce que plusieurs hauts fonctionnaires de la compagnie ont dit à ce propos. Que penseriez-vous d'une péréquation des taux de transport des marchandises pour les provinces Maritimes? Croyez-vous que la péréquation des taux de transport des marchandises serait avantageuse ou non ?

M. GORDON: La péréquation des taux de transport des marchandises est une autre question qui en est au stade de l'expérimentation. J'ai déjà fait remarquer que la péréquation nous a déjà coûté environ \$1,700,000 de recettes. La difficulté, c'est que la plupart des gens considèrent que la péréquation signifie la réduction des taux de transport des marchandises dans la localité qui les intéresse. Ce n'est pas là du tout la principale chose qu'il faut avoir en vue quand il s'agit de péréquation. Quoi qu'il en soit, tout progrès dans cette voie est généralement aux dépens des chemins de fer.

M. BELL: Je suis bien de votre avis sur ce point. Nous en avons eu un exemple cette année que je me permettrai de citer pour qu'il soit incorporé au compte rendu. Une compagnie qui fait le commerce des pommes de terre aux États-Unis transportait sa marchandise en camions de ce côté-ci de la frontière à certains endroits du Nouveau-Brunswick. De là elle les expédiait par chemin de fer au marché de Montréal en profitant de nos taux de transport, faisant ainsi concurrence aux producteurs du Canada en vendant ses pommes de terre à un prix moins élevé que les pommes de terre du Canada sur le marché de Montréal. Je crois que cela prouve qu'il y a lieu de faire depuis longtemps une révision des tarifs de transport du point de vue de l'économie des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il ne faudrait pas recommencer une discussion générale des taux de transport des marchandises.

M. BELL: Vous avez raison.

M. CHURCHILL: Au sujet de l'opinion du juge Sloan citée par M. Bell, je crois qu'il est bon de noter que cette opinion n'est pas un jugement mais une simple remarque en passant au sujet des taux de transport fixés par la convention du Nid-de-Corbeau.

M. BELL: Je crois avoir dit que ce n'est qu'une opinion.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Commentaires" est-elle adoptée?

Adopté.

La rubrique suivante est le bilan consolidé. Le Comité désire-t-il continuer ses travaux ou les suspendre jusqu'à trois heures.

M. FULTON: Suspendons les travaux jusqu'à trois heures.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Le Comité va maintenant suspendre ses travaux et les reprendre à trois heures, alors que nous prendrons en considération le bilan consolidé. Nous nous réunirons dans cette même salle.

REPRISE DES TRAVAUX

22 mars 1956,

3 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous pouvons aborder maintenant l'étude du "Bilan consolidé", aux pages 2 et 3 des Tableaux statistiques. Avez-vous des questions à poser au sujet de ce bilan?

Adopté?

Adopté.

Passons à la page 4. "Notes se rapportant au bilan consolidé au 31 décembre 1955" et "Important passif éventuel". Avez-vous des questions à poser au sujet de cette page?

Adopté?

Adopté.

"État des revenus — Ensemble du réseau", à la page 5. Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Monsieur le président, avant que nous parcourions rapidement toute la liste des frais d'exploitation du chemin de fer, je voudrais faire remarquer que presque tous ces frais ont diminué, excepté "Frais généraux". Est-ce là une chose normale au cours d'une année où le trafic et les affaires en général sont à la hausse?

M. GORDON: Cet écart dans les frais généraux entre l'année 1954 et l'année 1955 est causé par le système de pensions dont j'ai parlé ce matin. Normalement il n'y a pas de variation si considérable dans les frais généraux. Cela est dû à une cause spéciale cette année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais ce sur quoi je voulais attirer l'attention, c'est que tous les frais d'exploitation du chemin de fer ont baissé au cours de 1955.

M. GORDON: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et je me demandais s'il est normal qu'il en soit ainsi au cours d'une année où le volume du trafic et les recettes ont augmenté considérablement.

M. GORDON: En effet, cela n'est pas normal. Mais, au cours des discussions précédentes, je crois avoir attiré votre attention sur les réductions effectuées en 1955 dans les dépenses pour l'entretien de la voie et du matériel, ce qui avait été rendu possible en raison des dépenses plus considérables l'année précédente. Vous noterez qu'il faut faire un ajustement de ces dépenses d'une année à l'autre. Le point important à signaler se trouve dans le "Compte du transport", qui accuse une augmentation. C'est là qu'on peut voir l'augmentation des frais d'exploitation occasionnée par l'augmentation du trafic. L'augmentation du volume de trafic est consignée dans le compte du transport, c'est-à-dire dans les frais occasionnés par le transport du trafic. L'augmentation de ces frais indique qu'il y a eu un volume plus considérable de trafic.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y a aussi un autre point que nous n'avons pas encore discuté. C'est la question de vos recettes provenant du transport du courrier. Le volume du courrier au Canada a augmenté chaque année. Depuis plusieurs années nous avons le service tout-par-avion, c'est-à-dire le transport par air d'autant de matières postales de première classe que possible. Et cependant il y a une diminution constante de vos recettes provenant du transport du courrier au cours des trois dernières années. Je me demande si vous pourriez nous donner la raison de cette diminution.

M. GORDON: Cette diminution est due à la politique d'économie du ministère des Postes. Il fait transporter par air une quantité considérable de matières postales et, dans certains cas, il emploie ses propres camions de préférence aux chemins de fer. Cette concurrence nous a fait perdre un volume considérable de trafic.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous avez, n'est-ce pas? des wagons spéciaux pour le transport du courrier. C'est ce que vous appelez, je crois, des wagons-poste.

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Qu'est-il arrivé à ces wagons-poste?

M. GORDON: Nous les employons tant que nous en avons besoin et, quand nous constatons que nous n'en n'avons plus besoin, nous les transformons en wagons pour le Service des travaux ou en wagons destinés à d'autres usages.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avez-vous fait un certain nombre de ces transformations?

M. GORDON: Non. Nous n'en n'avons pas fait au cours de l'année dernière. À vrai dire, nous n'avons pas un grand nombre de ces wagons spéciaux; je crois que nous en avons 57.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "État des revenus — Ensemble du réseau" est-elle adoptée?

Adopté.

"Recettes d'exploitation". Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

"Répartition des frais d'exploitation". Je crois que nous avons passablement discuté cette question. Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

"Immobilisations" avez-vous des questions à poser sur cette rubrique?

M. POWER (*Québec Sud*): Le montant en regard de "Lignes abandonnées" est un montant à retrancher, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

“Immobilisations dans les filiales non consolidées”. Avez-vous des questions à poser au sujet de cette rubrique ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Avez-vous l'intention de consolider, je devrais plutôt dire de faire disparaître certaines de ces compagnies quelque part ?

M. GORDON: Parlez-vous de nos placements dans les filiales ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Oui. Je remarque que vos placements dans ces compagnies ne s'élèvent dans aucun cas à plus de 50 p. 100 de leur capital.

M. GORDON: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Y a-t-il possibilité d'amalgamer certaines de ces filiales ?

M. GORDON: Non. Nous pourrions considérer l'opportunité de vendre la part de capital que nous possédons dans ces filiales, si on nous faisait une offre. Mais aucune offre ne nous a été faite à l'heure actuelle.

M. POWER (*Québec Sud*): Quelle est l'origine des intérêts du National-Canadien dans ces compagnies ? cela date-t-il de bien loin ?

M. GORDON: Oui. La plupart de ces placements découlent d'arrangements anciens conclus par d'anciens chemins de fer qui ont été amalgamés dans le réseau des Chemins de fers Nationaux du Canada. Dans la plupart des cas, le placement représente une exploitation conjointe avec les compagnies de chemins de fer en question dont nous employons les installations sur une base qui est avantageuse aux deux parties.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique intitulée “Immobilisations dans les filiales non consolidées” ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: “Dette à long terme”.

M. FULTON: Monsieur le président, avez-vous terminé l'étude de la rubrique intitulé “État des revenus — Ensemble du réseau” ?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Fulton. Aviez-vous une question à poser à ce sujet ?

M. FULTON: Si vous me le permettiez, je voudrais poser une question au sujet du rapport qui existe entre le tableau de la page 5 et celui de la page 6. Vous excuserez mon retard. J'ai pris l'autre ascenseur pensant que celui-ci ne fonctionnait pas. Monsieur Gordon, je voudrais poser une question au sujet de la disposition de ces chiffres. Je le fais avec quelque hésitation, car je m'empresse de dire que vos tableaux statistiques sont très utiles et remplis de renseignements. J'espère que vous ne trouverez pas impertinent qu'on vous pose une question au sujet de la disposition des chiffres que vous nous présentez. D'après la façon dont les rapports financiers sont préparés, j'ai toujours eu l'impression que, du strict point de vue financier, le trafic-voyageurs est le parent pauvre des autres services. Dans votre “État des revenus de l'ensemble du réseau”, les recettes du trafic-voyageurs sont de \$43,000,000. À un autre endroit du tableau, ces recettes sont analysées de façon à révéler le pourcentage des recettes brutes d'exploitation qu'elles représentent. Dans l'analyse des recettes d'exploitation qui se trouve à la page 6 je vois un certain nombre de postes qui se rapportent certainement au trafic-voyageurs et qui ne sont pas donnés comme des recettes du trafic-voyageurs. Si ces recettes étaient ajoutées au total des recettes du trafic-voyageurs, je me demande si cela ne donnerait pas un tableau plus juste et plus encourageant de l'exploitation de notre service de voyageurs. Ainsi, par exemple il y a les recettes des wagons-lits qui sont de \$4,300,000; les recettes des wagons-salons, qui sont de \$400,000; les recettes des autres trains de voyageurs, qui sont de \$17,000; les recettes des wagons-restaurants et buffets, qui sont de \$3,800,000. Je ne mentionne pas les restaurants, car je crois qu'il est ici question

des restaurants des stations. Il y a encore les recettes de la consigne, qui sont de \$56,000 et qui proviennent en grande partie, à mon avis, des voyageurs qui se servent de nos stations. Cela fait, je crois, un total de \$9,500,000. Si vous ajoutez ce total au montant de \$43,900,000 des recettes du trafic-voyageurs, vous aurez un grand total de \$53,000,000 pour ce service. Puis-je vous demander si cela ne donnerait pas un tableau plus exact et plus avantageux des recettes de notre service de voyageurs ?

M. GORDON: Cette question, à vrai dire, n'est qu'une question de présentation.

M. FULTON: Assurément.

M. GORDON: Je ne sais si nous ne sommes pas liés ici par une entente avec le Bureau fédéral de la statistique. Nous ne sommes pas entièrement libres quant à la méthode de présenter les statistiques. C'est là une question où il faut s'entendre avec le Bureau fédéral de la statistique sur la manière de présenter nos rapports. De plus, il faut tenir compte des règlements de la Commission des Transports dans la présentation de nos statistiques. Je tiendrai compte de vos remarques et je verrai s'il y a moyen d'améliorer la présentation de notre rapport. Pour ma part, je n'ai aucune objection à présenter notre rapport de manière que les postes que vous avez signalés soient inclus dans les recettes du trafic-voyageurs. Je prendrai note de vos remarques dans la préparation du rapport de l'année prochaine et des autres rapports que nous avons à présenter.

M. FULTON: Je vous remercie beaucoup. J'aurais une autre question à poser. Pourriez-vous me dire quel est le montant total de la dépréciation cette année ? Je pourrais peut-être trouver les montants partiels dans le chapitre des frais d'exploitation aux pages 6 et 7 du rapport, mais je ne suis pas absolument certain des montants partiels qu'il faudrait choisir.

M. GORDON: Vous pouvez trouver ces chiffres aux pages cinq et six. Je vais vous les indiquer. En parcourant la liste des frais d'exploitation, vous tombez sur le poste "Propriété de la voie — Dépréciation — É.-U.", \$1,063,804. Dans la colonne intitulée "Entretien du matériel", vous avez "Matériel — Dépréciation", \$32,244,907.

M. FULTON: Voilà un montant considérable.

M. GORDON: Et il y a ensuite un montant plus petit: "Matériel des messageries — Dépréciation", \$292,337.

M. FULTON: Il y a, un peu plus haut, un poste intitulé "Dépréciation de la machinerie — É.-U.", \$88,784.

M. GORDON: Oui, c'est exact: \$88,784. Cela fait un grand total de \$33,689,832.

M. FULTON: Et ce poste intitulé "Propriété de la voie — Retraits" figurera-t-il dans votre nouveau système de dépréciation ?

M. GORDON: D'après la nouvelle comptabilité uniforme que nous examinerons dans l'étude du budget, ces retraits seront encore des retraits, mais ils seront imputés au compte de la réserve de la dépréciation. À compter du premier janvier 1956 ils ne seront pas imputés directement sur notre compte de dépenses.

M. FULTON: Ils ne le seront pas ?

M. GORDON: Ils ne le seront pas.

M. FULTON: Le sont-ils à l'heure actuelle ?

M. GORDON: Ils l'ont été dans le passé, comme vous le voyez dans ce tableau.

M. FULTON: Par conséquent, à l'avenir, pour fins de comparaison des frais de dépréciation, nous ne tiendrons pas compte de ces retraits ?

M. GORDON: Ils ne figureront plus à notre compte de frais d'exploitation. La comparaison se fera entre des montants de même nature, c'est-à-dire entre la dépréciation totale et la réserve pour fins de dépréciation.

M. FULTON: Je crois que je puis différer les autres questions jusqu'à l'étude du budget. Je crois, monsieur le président, que ce sont là toutes les questions que j'ai à poser pour le moment. Je vous remercie de m'avoir permis de revenir en arrière.

Le PRÉSIDENT: "Dettes à long terme, prêts et débendures de l'État".

M. BELL: Pourrais-je demander ce que signifie le poste intitulé "Dettes envers la province du Nouveau-Brunswick"? Ce doit être une dette qui existe depuis longtemps, car elle porte intérêt à 5 p. 100.

M. GORDON: Je ne puis vous dire exactement en quoi consiste cette dette. Je le regrette, mais j'ai oublié en quoi elle consiste. Elle se rapporte à une dette d'une compagnie absorbée dans la fusion des chemins de fer du gouvernement canadien; il s'agit probablement d'un court embranchement ou d'une petite portion de ligne pour laquelle on avait emprunté de l'argent du gouvernement de cette province et dont la dette est passée à la charge des Chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'à son échéance, le 15 novembre 1958.

M. BELL: Est-ce que ce serait le chemin de fer de Témiscouata?

M. GORDON: Non.

M. BELL: En tout cas, d'après les renseignements que nous avons ici, il semble que c'est une dette du National-Canadien envers la province du Nouveau-Brunswick.

M. GORDON: Ou une dette que le National-Canadien a pris à sa charge quand nous avons fait l'acquisition de la ligne en question.

M. BELL: Étant donné que cette dette porte intérêt à 5 p. 100, il serait inutile de faire des efforts pour la payer avant l'échéance, n'est-ce pas?

M. GORDON: Nous ne l'espérons pas. Je serais heureux de payer cette dette demain, si le créancier voulait accepter notre argent; mais je suis sûr qu'il ne le voudrait pas. C'est une obligation portant intérêt à 5 p. 100 et nous pourrions refinancer à un taux d'intérêt moins élevé.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

"Compagnies constituant le réseau national du Canada". Avez-vous des questions à poser à ce sujet? La rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

"Source et emploi des fonds en 1955".

M. FULTON: Je vous demande pardon de n'être pas assez vif pour vous suivre. Monsieur Gordon, vous attendez-vous à beaucoup de changement dans le détail de la liste des pages 10 et 11, si votre réorganisation corporative se réalise conformément à la loi que nous avons adoptée l'année dernière?

M. GORDON: Vous faites allusion au tableau intitulé "Compagnies constituant le réseau national du Canada", n'est-ce pas? Oui. À mesure que la réorganisation corporative et l'amalgamation font des progrès, certaines autres de ces compagnies disparaîtront.

M. FULTON: Combien disparaîtront-elles, à votre avis?

M. GORDON: J'ai déjà fait une déclaration à ce sujet. Comme je crois vous l'avoir dit, nous visons à consolider les compagnies du réseau de manière à n'avoir que cinq grandes corporations: une compagnie de chemin de fer, une compagnie de télécommunications, une compagnie de navigation, une compagnie d'hôtellerie et une compagnie immobilière. Nous faisons des progrès dans cette direction et nous nous attendons de faire un autre grand pas dans cette voie en 1956.

Nous avons commencé le travail de consolidation par l'amalgamation de 17 filiales, sans compter que plusieurs autres compagnies ont fait les démarches nécessaires en vue de l'abandon de leur charte. Un certain nombre de ces compagnies sont aux États-Unis. Nous nous attendons donc cette année à l'amalgamation

d'au moins 17 compagnies, mais j'estime que nous atteindrons à peu près notre objectif au cours des trois ou quatre prochaines années.

M. POWER (*Quebec Sud*): Est-ce que ce plan comprend l'absorption des chemins de fer du gouvernement canadien ?

M. GORDON: Non. L'absorption dont vous parlez ne fait pas partie du plan en question, et nous avons à ce sujet des plans qui ont besoin d'être mis à point. À l'heure actuelle, nous administrons les chemins de fer du gouvernement canadien, pour toutes fins pratiques, comme une partie intégrante de notre réseau. Il y a seulement une comptabilité séparée pour ce qui est du capital.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est adoptée ?

Adopté.

Nous en sommes à la rubrique intitulée "Source et emploi des fonds en 1955". Avez-vous des questions à poser au sujet de cette rubrique ?

M. FULTON: Voudriez-vous, s'il vous plaît, monsieur Gordon, faire disparaître la confusion qui existe dans mon esprit au sujet de la dépréciation ? Vous m'avez dit il y a un moment que la dépréciation totale imputée sur les frais d'exploitation était de \$33,689,832. Vous nous montrez une augmentation de la réserve de dépréciation qui s'élève à \$17,972,536. Je ne comprends pas trop bien comment vous traitez toute cette question de la dépréciation, mais votre réserve de dépréciation ne devrait-elle pas égaler le montant total de votre dépréciation ?

M. GORDON: Si vous voulez bien revenir à la page 2 des Tableaux Statistiques, vous y trouverez, au titre des "Immobilisations", du côté de l'actif, un montant de dépréciation à défalquer qui s'élève à \$248,160,824.

M. FULTON: C'est exact.

M. GORDON: Le chiffre correspondant, dans le bilan de 1954, était \$230,188,000. Le chiffre paraît de l'autre côté du bilan en 1955. Quoi qu'il en soit, ce sont des sommes de même nature que nous comparons. Dans le bilan de 1954, la somme était de quelque \$230,000,000 et, dans le bilan de 1955, la somme est de quelque \$248,000,000. La différence est d'environ \$18,000,000 et ce chiffre concorde avec celui que vous voyez aujourd'hui à la rubrique intitulée "Source et emploi des fonds".

M. FULTON: Et comment en arrivez-vous à ce résultat ? Est-ce que la chose est trop compliquée pour que vous nous l'expliquiez ?

M. GORDON: Non.

M. FULTON: Ce que j'essaie de comprendre, c'est la raison pour laquelle la somme qui figure comme dépréciation au compte des dépenses n'est pas la même que l'augmentation dans votre réserve de dépréciation.

L'hon. M. MARLER: Y a-t-il une différence considérable entre les deux sommes ?

M. FULTON: Oui. Il y a une différence de \$16,000,000.

M. GORDON: La différence que vous cherchez, c'est l'écart entre \$33,000,000 et \$18,000,000 ?

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Monsieur Fulton, les chiffres que je vous ai donnés font une somme de \$33,689,000.

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Il y a un petit montant de \$562,000 que vous devez ajouter à cette somme.

M. FULTON: Très bien.

M. GORDON: Cela porte le total à \$17,972,000. Je vous demande pardon, je vous avais donné la somme \$33,689,000. C'est de cette somme que je vais parler et c'est à cette somme que vous devez faire la correction dont j'ai fait mention en y ajoutant \$562,000. En tout cas, c'est une correction de peu d'import-

tance; mais, en prenant en considération la dépréciation sur certains hôtels et certaines propriétés exploités séparément, le montant de la dépréciation devient \$34,712,000. Il faut maintenant concilier ce montant avec la somme de \$17,972,000.

M. FULTON: S'il vous plaît.

M. GORDON: La solution de la difficulté consiste en ce que les retraits ont été imputés sur le compte de la dépréciation au cours de l'année.

M. FULTON: Et ces retraits sont

M. GORDON: Ce ne sont pas les retraits compris dans les frais d'exploitation.

M. FULTON: Ce ne sont pas les retraits qui figurent à la page 6 ?

M. GORDON: Non, ce ne sont pas ceux-là. Toute cette confusion disparaîtra en 1956. Mais, d'après le système qui était encore en vigueur en 1955, certains retraits étaient imputés directement sur le compte des dépenses et d'autres étaient imputés sur la réserve de dépréciation. Le chiffre que vous cherchez ne peut se trouver dans nos comptes, car nos comptes ont enregistré le chiffre net de \$17,900,000. Nous aurions pu faire les écritures d'une autre façon. Nous aurions pu enregistrer cette somme d'environ \$35,000,000 en indiquant séparément les retraits, mais les retraits en question ont été imputés sur le compte de la réserve de dépréciation et cela a produit l'augmentation nette que vous voyez ici.

M. FULTON: Je comprends bien la question, vous auriez pu nous dire qu'il y a une différence entre \$17,900,000 et \$34,712,000 et que la différence entre ces deux montants est la somme que vous imputez sur le compte de réserve de dépréciation en raison des retraits.

M. GORDON: Cela est exact.

M. FULTON: Je vous remercie.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous réduiriez aussi en même temps votre compte de l'actif, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est tout simplement une question de comptabilité.

M. GORDON: C'est cela exactement.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous soustrayez le même montant du compte de l'actif et du compte de la dépréciation et le montant soustrait ne figure nulle part.

M. GORDON: C'est cela. Il y avait à choisir entre les montants bruts et des montants nets.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique intitulée "Source et emploi des fonds en 1955" ?

Adopté.

"Matériel roulant mis en service en 1955".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): À propos de cette rubrique, avez-vous fait des efforts soutenus pour accumuler un stock de wagons fermés ?

M. GORDON: Nous donnons nos commandes de wagons fermés d'après les prévisions de nos besoins en fait de trafic. Nous donnons continuellement des commandes d'après les besoins que nous prévoyons pour l'année à venir. Ainsi vous voyez ici que, au 31 décembre 1955, nous avions 3,368 wagons à marchandises fermés qui étaient commandés et qui n'étaient pas encore livrés. La plupart de ces commandes seront remplies au milieu de l'année, de telle sorte que dans deux ou trois mois nos commandes auront été livrées. Quand vous examinerez le budget, vous y verrez un poste soumis à votre approbation et comportant une autre commande de wagons fermés qui sera faite plus tard au cours de l'année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Cela représente un changement assez considérable dans les pronostics du chemin de fer à l'égard de la situation économique du Canada à la fin de 1954 en comparaison avec les pronostics de la fin de 1955, n'est-ce pas ? Car, à la fin de 1954, il n'y avait pas de wagons fermés commandés et, à la fin de 1955, vous en avez 3,300.

M. GORDON: Il y a là, à vrai dire, une question de synchronisation. Il y a aussi un autre facteur qu'il ne faut pas oublier, c'est le nombre des wagons fermés que nous réformons par le fait qu'ils sont usés ou détruits.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Il y en a à peu près le même nombre chaque année.

M. GORDON: Je crois que cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En effet, vous en avez retiré 2,439 en 1954 et 2,464 cette année. Par conséquent, l'augmentation que vous prévoyez dans vos besoins en fait de wagons fermés représente l'opinion de l'administration du chemin de fer

M. GORDON: Au sujet de l'augmentation du trafic.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Au sujet de l'augmentation du trafic-marchandises et, par conséquent, du besoin plus considérable que vous aurez de wagons fermés.

M. GORDON: Oui, mais il y a un autre facteur important qu'il ne faut pas perdre de vue et c'est le traitement que nous faisons subir à nos wagons en mauvais état. En 1955, je crois vous avoir dit que nous avons réduit de 6.7 à 3½ le pourcentage des wagons en mauvais état qui attendaient les réparations nécessaires et que nous avons mis environ 3,000 wagons en service afin de réduire le plus possible les frais de réparation.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette rubrique est adoptée ?

Adopté.

"Inventaire du matériel roulant".

Adopté.

"Statistiques de l'exploitation des voies ferrées".

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je n'ai qu'une brève question à poser, monsieur le président. Elle porte sur un point que je ne peux pas comprendre dans ce tableau. Sous le titre "trains-milles", on voit le chiffre 23,559,000 pour le service des voyageurs et, sous le titre de "locomotives-milles", on a le chiffre 23,418,000 pour ce même service. En d'autres termes, il y a pour le service des voyageurs moins de locomotives-milles que de trains-milles. Je me demande quelle est la raison de cet écart. Je serais porté à croire que le nombre de locomotives-milles devrait être le même que celui des trains-milles, étant donné que pour chaque train il vous faut une locomotive.

M. GORDON: Non, car nous avons aussi des unités qui possèdent leur propre source de traction, comme les Autorails.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En d'autres termes, la différence entre les milles-trains et les milles-locomotives dans le service des voyageurs est due à ces unités à source de traction autonome, comme les Budd, les R.D.C. et autres du même genre.

M. GORDON: Pas tout à fait. Je crois qu'il y a une autre raison. M. Marler, qui est un plus grand expert que moi dans la technique ferroviaire, me rappelle que nous avons aussi des trains mixtes et que les milles parcourus par les locomotives de ces trains sont attribués au trafic-marchandises et non au trafic-voyageurs.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai pensé que vous aimeriez à nous expliquer comment il se fait qu'il y a des trains sans locomotive.

M. BELL: Dans l'inventaire relatif aux transbordeurs de wagons, je constate qu'il n'y a pas d'état de compte pour la réparation du Bluenose. Je me demande s'il y a eu un rapport établissant quand le dommage a eu lieu et dans quelles circonstances et s'il y a eu une évaluation approximative du coût des réparations.

M. GORDON: Je suppose que vous faites allusion aux dommages subis par l'hélice.

M. BELL: Oui.

M. GORDON: L'hélice n'a été réparée que la semaine dernière au chantier maritime et je n'ai pas encore reçu le compte.

M. BELL: Y a-t-il eu une enquête pour établir à quel endroit l'hélice a été endommagée et y a-t-il un rapport à ce sujet ?

M. GORDON: Nous n'avons pas encore de rapport à ce sujet. Nous sommes actuellement à examiner le chenal pour découvrir la cause du dommage.

M. BELL: Mais vous allez certainement exiger un rapport pour une affaire de cette importance ?

M. GORDON: Certainement. Nous ne savons pas encore exactement à quel endroit l'accident s'est produit.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Tonnage productif par denrée". Cette rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1955".

Adopté.

Le PRÉSIDENT: "Histoire synoptique des Chemins de fer Nationaux du Canada en 25 ans." Cette rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1955 est-il adopté ?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un voudrait-il faire une proposition à ce sujet. Proposé par M. Légaré, appuyé par M. Power, que le rapport des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1955 soit adopté.

Adopté.

M. GORDON: Monsieur le président, j'ai demandé la permission de faire une courte déclaration au sujet de certains commentaires que les journaux ont publiés à propos de certaines paroles que j'ai prononcées hier sur la question de la manutention du blé. On a attiré mon attention sur ces commentaires, dont le titre, à mon avis, est plus inquiétant que le texte. On dit ici que j'ai blâmé la Commission du blé pour l'arrêt qui s'est produit dans le transport du blé au cours de l'hiver. Je veux qu'il soit absolument clair que je n'ai fait qu'expliquer la situation du chemin de fer en ce qui concerne le transport du blé. J'ai bien pris soin de faire remarquer que je ne sais pas s'il est possible à la Commission du blé ou à un autre organisme de prévoir quelles sont les classes de blé qui doivent être transportées pour répondre aux exigences du marché. Je n'ai pas essayé du tout de blâmer un organisme ou d'analyser ces opérations. J'ai traité purement et simplement de la situation du chemin de fer.

On me dit que la déclaration a créé beaucoup d'émoi dans l'Ouest. Je veux qu'il soit absolument clair que je n'ai pas essayé de distribuer le blâme à droite ou à gauche. Mon but était simplement d'expliquer au Comité la situation du chemin de fer et voilà tout.

J'espère que la presse accordera autant de publicité à mes explications qu'elle en a accordé hier à ma déclaration.

Le PRÉSIDENT: Je vois, messieurs, que nous pouvons passer maintenant à l'examen du budget d'établissement des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNÉE 1956

SOMMAIRE

VOIE	ENTREPRISES	Projets de 1956	Montant estimatif pour compléter les projets autorisés au cours des années précédentes	Total	Page
Déviations des lignes.....		\$ 4,900,000	—	4,900,000	
Améliorations à la voie.....		56,045,000	2,539,000	58,584,000	
Grandes gares à marchandises.....		4,992,000	41,330,000	46,322,000	
Voies de gares et d'évitement.....		3,016,000	767,000	3,783,000	
Constructions.....		7,357,000	3,799,000	11,156,000	
Protection des passages à niveau.....		679,000	302,000	981,000	
Signaux.....		1,934,000	2,531,000	4,465,000	
Machines.....		4,884,000	241,000	5,125,000	
Généralités.....		10,749,000	5,268,000	16,017,000	
Outils divers.....		720,000	54,000	774,000	
Communications—commerciales.....		9,377,000	6,475,000	15,852,000	
Communications—ferroviaires.....		89,000	127,000	216,000	
		<u>\$104,742,000</u>	<u>63,433,000</u>	<u>168,175,000</u>	(3)

CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

Terrace-Kitimat.....	—	992,000	922,000		
Hillsport-Manitowadge.....	—	1,878,000	1,878,000		
Beattyville-Chibougamau-St-Félicien.....	—	25,228,000	25,228,000		
		<u>—</u>	<u>28,028,000</u>	<u>28,028,000</u>	(4)

MATÉRIEL

Additions.....	1,209,000	897,000	2,106,000	
Transformations.....	1,264,000	—	1,264,000	
Matériel nouveau.....	139,500,000	40,900,000	180,400,000	(5)
	<u>141,973,000</u>	<u>41,797,000</u>	<u>183,770,000</u>	

HÔTELS..... 4,544,000 16,064,000 20,608,000 (6)

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES..... 14,430,000 — 14,430,000 (7)

\$265,689,000 149,322,000 415,011,000

DÉPENSES

Dépenses estimatives après 1956.....	\$112,182,000	69,265,000	181,447,000
Dépenses estimatives—1956.....	153,507,000	80,057,000	233,564,000

NOTE: Les montants requis pour le paiement et/ou le rachat de valeurs échues se trouvent à la page 284.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RELEVÉ DES AUTORISATIONS FINANCIÈRES REQUISES

RELATIVEMENT AU BUDGET DES IMMOBILISATIONS

ANNÉE 1956

DÉPENSES BRUTES D'IMMOBILISATIONS:

Voie.....	\$ 84,077,000	
Construction d'embranchements.....	9,875,000	
Matériel.....	116,147,000	
Hôtels.....	9,035,000	
Immobilisations dans les filiales.....	14,430,000	\$233,564,000

SOURCE DES FONDS:

Dépréciation accumulée, etc.....	74,570,000	
Emission de valeurs:		
Actions privilégiées.....	20,555,000	
Emprunts supplémentaires—1956.....	138,439,000	158,994,000
		<u>\$233,564,000</u>

DU 1^{er} JANVIER AU 30 JUIN 1957:

Autorisation financière intérimaire requise à l'égard des projets d'immobilisations autorisés en 1956 et au cours des années antérieures:

Dépenses d'immobilisations.....	80,000,000	
Financement de ces dépenses:		
Disponibilités provenant de la dépréciation accumulée, etc.....	35,000,000	
		<u>45,000,000</u>
Émission de valeurs:		
Actions privilégiées.....	10,000,000	
Emprunts supplémentaires.....	35,000,000	45,000,000

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENTS REQUISES

Nous demandons l'autorisation de conclure des contrats avant le 1^{er} juillet 1957 pour l'acquisition de nouveau matériel et pour entreprendre les additions et les améliorations d'ordre général qui seront payables après l'année civile 1956 pour des montants dont l'ensemble ne dépassera pas.....

\$ 90,000,000

AUTORISATION FINANCIÈRE ENCORE EN VIGUEUR

En vertu de la Loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada, article 3 (1) b), il existe une autorisation de financement au montant de \$40,000,000. Les dépenses estimatives imputables sur ce montant sont de \$33,000,000 pour du matériel nouveau et de \$7,000,000 pour des avances à Air-Canada.

RENSEIGNEMENTS BUDGÉTAIRES

Montant	Dépenses au	Coût	actuel de
en 1956	exercice	estimatif	31 décembre
\$	\$	\$	\$
320,000	320,000	10,578,000	11,500,000
180,000	1,878,000	2,434,000	1,312,000
8,775,000	38,238,000	5,575,000	30,800,000
9,875,000	28,028,000	18,584,000	46,612,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS SUR LA VOIE FERRÉE PAR RÉGION

TOTAL DE 1956 ET COÛT ESTIMATIF POUR COMPLÉTER LES TRAVAUX
APPROUVÉS AU COURS DES ANNÉES PRÉCÉDENTES

	Région de l'Atlantique	Région de Terre-Neuve	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western
Déviations des lignes.....	—	—	4,900,000	—	—
Améliorations de la voie.....	9,369,317	2,753,576	19,948,010	24,644,085	812,600
Grandes gares à marchandises.....	1,401,878	737,312	36,992,198	1,128,150	6,063,000
Voies de gares.....	149,230	92,458	2,807,437	664,957	69,080
Constructions.....	494,932	18,010	8,383,678	1,910,534	159,700
Traverses de chemins.....	10,316	—	592,472	7,257	363,019
Signaux.....	19,500	—	624,613	3,621,324	90,142
Machines.....	919,458	104,258	1,610,200	2,258,000	144,900
Généralités.....	817,639	618,504	6,279,715	3,557,929	1,100,243
Matériel divers.....	16,138	11,100	22,925	29,030	27,555
Communications—commerciales.....	—	—	—	—	—
Communications—ferroviaire.....	—	—	—	—	—
	13,198,408	4,398,218	82,161,248	37,821,266	8,830,239

	Central Vermont Railway	Autres	Total	Note
				Dépenses estimatives pour compléter les projets approuvés au cours des années précédentes
Déviations des lignes.....	—	—	4,900,000	—
Améliorations de la voie.....	1,056,872	—	58,584,460	2,539,269
Grandes gares à marchandises.....	—	—	46,322,538	41,330,963
Voies de gares.....	—	—	3,783,162	767,437
Constructions.....	188,891	—	11,155,745	3,798,668
Traverses de chemins.....	8,071	—	981,135	301,855
Signaux.....	109,107	—	4,464,686	2,530,929
Machines.....	88,567	—	5,125,383	241,419
Généralités.....	97,000	3,482,454	16,016,484	5,267,734
Matériel divers.....	9,565	657,698	774,011	53,512
Communications—commerciales.....	—	15,851,506	15,851,506	6,474,752
Communications—ferroviaire.....	—	215,807	215,807	127,033
	1,558,073	20,207,465	168,174,917	63,433,571

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1956

CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

La construction des embranchements suivants est autorisée par les lois indiquées ci-dessous:

	Autorisation	Millage
Terrace-Kitimat.....	Chapitre 20, 1952	46
Hillsport-Manitouawadge.....	Chapitre 49, 1945	27
Beattyville-Chibougamau-St-Félicien.....	Chapitre 49, 1954	294

RENSEIGNEMENTS BUDGÉTAIRES

	Coût estimatif de l'entreprise	Dépenses au 31 décembre 1955	Montant estimatif pour terminer les travaux en 1956	Dépenses estimatives en 1956
	\$	\$	\$	\$
Terrace-Kitimat.....	11,500,000	10,578,000	922,000	920,000
Hillsport-Manitouawadge.....	4,312,000	2,434,000	1,878,000	180,000
Beattyville-Chibougamau-St-Félicien.....	30,800,000	5,572,000	25,228,000	8,775,000
	46,612,000	18,584,000	28,028,000	9,875,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1956

MATÉRIEL NOUVEAU

Coût estimatif

Nous demandons l'autorisation requise pour le financement du matériel indiqué ci-dessous, dont le financement et/ou la commande ont été autorisés en vertu de lois sur le financement et la garantie adoptées au cours des années précédentes. \$ 40,900,000

151	Locomotives	
24	Wagons de voyageurs	
1,975	Wagons de marchandises	
5	Unités servant au travail sur la voie	
<u>2,155</u>		

Nous demandons l'autorisation de commander du matériel au coût estimatif de \$139,500,000, dont \$73,000,000 sera requis pour financer les livraisons attendues en 1956. Le détail du matériel requis, dont la liste figure ci-dessus, pourra être modifié quant au nombre et à la catégorie des articles, mais le coût total ne dépassera pas le montant de l'autorisation demandée ci-dessus. 138,500,000

273	Locomotives	
29	Wagons de voyageurs	
8,290	Wagons de marchandises	
598	Unités servant au travail sur la voie	
<u>9,190</u>		

Pour l'acquisition de matériel spécial d'expérimentation et de nouveaux types de matériel dont on appréciera la valeur en les mettant à l'épreuve. 1,000,000

Total du matériel. \$180,400,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1956

HÔTELS

Sommaire des projets d'immobilisations de 1956 et dépenses estimatives pour compléter les projets approuvés au cours des années précédentes:

Charlottetown.	\$ 2,050
Nova Scotian.	2,950
Chateau Laurier.	307,400
Fort Garry.	140,900
Bessborough.	25,200
Jasper Park Lodge.	182,900
	<u>661,400</u>
Queen Elizabeth.	\$19,946,600
	<u>\$20,608,000</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET DES IMMOBILISATIONS—ANNÉE 1956

PLACEMENTS DANS LES FILIALES

	Budget de 1956
TORONTO TERMINALS RAILWAY	
(Conjointement avec le Pacifique-Canadien)—Additions et améliorations générales—	
Proportion du National-Canadien, 50%.....	Cr. 780,000
NORTHERN ALBERTA RAILWAYS	
(Conjointement avec le Pacifique-Canadien)—Additions et améliorations générales—	
Proportion du National-Canadien, 50%.....	900,000
CHICAGO AND WESTERN INDIANA RAILROAD	
Avances en vertu des ententes du 1 ^{er} mars 1936 et du 1 ^{er} mai 1952.....	309,000
ALTANTIC AND ST. LAWRENCE RAILROAD	
Achat de capital social.....	1,000
Total.....	430,000
AIR-CANADA	
Avances à l'égard d'immobilisations.....	14,000,000
Total général.....	<u>14,430,000</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DESCRIPTION D'OBLIGATIONS ÉCHUES EN 1956, DONT LES VERSEMENTS SUR LE CAPITAL SONT GAGÉS SUR LE MATÉRIEL ET UNE CONVENTION DE LOCATION DU MATÉRIEL

Échéance 1956		Montant
15 janvier	Certificats 2¾% du N.-C. gagés sur matériel, série "V".....	\$ 675,000
1 février	Obligations 4½%, garantie de 25 ans du N.-C.....	67,368,000
1 mars	Billets 2½%, enregistrés et remboursables par versements, du Chemin de fer de Terre-Neuve.....	71,103
15 mars	Certificats 2½% du N.-C. gagés sur matériel, série "S".....	2,800,000
15 mars	Certificats 2¼% du N.-C. gagés sur matériel, série "U".....	1,100,000
1 mai	Certificats 2¼% du N.-C. gagés sur matériel, série "T".....	1,075,000
15 juillet	Certificats 2¾% du N.-C. gagés sur matériel, série "V".....	675,000
1 septembre	Obligations de 4% sur première hypothèque de la Pembroke Southern Railway Company.....	150,000
1 septembre	Billets 2½%, enregistrés et remboursables par versements, du Chemin de fer de Terre-Neuve.....	71,103
15 septembre	Certificats 2¼% du N.-C. gagés sur matériel, série "U".....	1,100,000
1 novembre	Certificats 2¼% du N.-C. gagés sur matériel, série "T".....	1,075,000
1 décembre	Certificats 2% du N.-C. gagés sur matériel, série "R".....	560,000
		<u>\$76,720,206</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION—ANNÉE 1956

	Prévisions pour 1956	Dépenses réelles de 1955
	\$	\$
RECETTES D'EXPLOITATION.....	685,000,000	683,088,794
DÉPENSES D'EXPLOITATION		
Entretien:		
Voie ferrée.....	135,500,000	124,727,238
Matériel.....	134,500,000	128,599,558
Total.....	270,000,000	253,326,796
Transport.....	303,000,000	305,424,559
	573,000,000	558,751,355
Trafic.....	12,800,000	12,483,417
Opérations diverses du chemin de fer.....	6,700,000	6,754,938
Généralités.....	43,900,000	51,023,415
Dépenses totales.....	636,400,000	629,013,125
Revenu net d'exploitation.....	48,600,000	54,075,669
Impôts et loyers.....	18,200,000	17,365,033
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	30,400,000	36,710,636
Autres recettes.....	5,600,000	7,011,353
Disponibilités pour le paiement des charges fixes.....	36,000,000	43,721,989
Charges fixes.....	33,400,000	33,004,300
SURPLUS.....	2,600,000	10,717,689

NOTE: Les prévisions de 1956 pour l'exploitation sont basées sur le prix des matériaux et le taux des salaires de 1955.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Gordon a un mémoire qu'il désirerait nous distribuer avant que nous commencions l'étude du budget. Si vous voulez bien patienter un moment, le secrétaire du Comité vous distribuera ce mémoire qui a été préparé par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

Maintenant que tous les membres du Comité ont un exemplaire du mémoire, voudriez-vous, monsieur Gordon, nous en donner lecture ?

M. GORDON: Si les membres du Comité veulent bien placer devant eux le mémoire et la première page du budget, ils pourront plus facilement suivre les explications qui seront données au sujet des chiffres. Il y a, en effet, dans ce document, des points assez techniques et je crois que cette façon de procéder pourra aider à la compréhension du document.

CHANGEMENTS DANS LA MÉTHODE DE COMPTABILITÉ

Il y a dans le budget des immobilisations de 1956 deux innovations relatives à la méthode de comptabilité.

La première innovation est l'introduction d'un nouveau principe en vue d'une classification uniforme des comptes demandée par la Commission des transports et mise en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1956. Pour ce qui est du National-Canadien, la modification principale porte sur la comptabilité de

dépréciation. On peut résumer comme il suit la comparaison entre la méthode suivie depuis le 1^{er} janvier 1956 et la méthode suivie en 1955:

	Nouvelle méthode de comptabilité	Ancienne méthode de comptabilité
Voie ferrée (Stations, ponts, tunnels, etc.)	Dépréciation	Réforme
Structure de la voie Traverses, rails, ballast, etc.)	Dépréciation	Renouvellement
Matériel (Matériel roulant, vaisseaux, etc.)	Dépréciation	Dépréciation
Autres propriétés réelles	Dépréciation	Réforme (Pour les hôtels, on se servait de la dépréciation)

On peut définir brièvement ces diverses méthodes comme il suit:

Comptabilité de réforme: — Le coût originel de la propriété réformée est débité au compte des dépenses et les nouvelles propriétés sont créditées au compte d'immobilisations.

Comptabilité de renouvellement: — Le coût originel de la propriété réformée reste au compte des immobilisations et les propriétés qui remplacent les anciennes sont imputées sur le compte des dépenses d'exploitation.

Comptabilité de dépréciation: — Pour enregistrer régulièrement la dévalorisation de la propriété on débite chaque année le montant de cette dévalorisation au compte des dépenses selon un barème défini et on porte le même montant au crédit du compte de réserve de la dépréciation. Les propriétés réformées sont débitées au compte de réserve de la dépréciation et les nouvelles propriétés sont créditées au compte d'immobilisations.

J'attire votre attention sur les quatre catégories de propriétés ferroviaires. Il y a d'abord la voie ferrée qui comprend les stations, les ponts et les tunnels. Pour cette première catégorie on employait autrefois la méthode de comptabilité de réforme; on emploiera désormais la méthode de dépréciation. Il serait sans doute opportun de vous dire que, dans la méthode de comptabilité de réforme, le coût originel de la propriété réformée était porté au compte des dépenses d'exploitation et les nouvelles propriétés inscrites au compte des immobilisations.

Vient ensuite la structure de la voie, qui comprend les traverses, les rails, le ballast et autres choses du même genre. Au lieu de la méthode de renouvellement on emploiera désormais la méthode de dépréciation, c'est-à-dire que le coût originel de la propriété remplacée reste au compte des immobilisations tandis que la nouvelle propriété qui remplace celle qui est réformée est imputée sur le compte des dépenses d'exploitation.

Vient ensuite le matériel, qui comprend tous les articles de matériel roulant, les vaisseaux, etc. Pour cette catégorie de propriétés on employait jusqu'ici la méthode de comptabilité de dépréciation et on continuera de le faire, c'est-à-dire que, pour tenir compte de la dévalorisation régulière de ces propriétés, on fera une inscription chaque année au débit du compte des dépenses et au crédit du compte de la réserve pour fins de dépréciation. Les propriétés réformées sont débitées au compte de réserve de dépréciation et les nouvelles propriétés sont créditées au compte des immobilisations.

Les autres propriétés immobilières étaient sujettes au système de comptabilité de réforme, excepté les hôtels pour lesquels on employait le système de comptabilité de dépréciation.

Le résultat du changement sur la comptabilité des chemins de fer Nationaux du Canada sera de répartir selon une moyenne les sommes débitées mensuellement et annuellement au compte des dépenses, mais on ne s'attend pas que cela produira une différence appréciable dans le résultat net du compte d'exploitation pour 1956.

Je voudrais vous faire remarquer que, dans l'ancien système de comptabilité, nous pouvions avoir un débit considérable pour un certain mois et un petit débit pour un autre mois, de sorte que la dépréciation avait un effet irrégulier sur le compte des dépenses. Avec le nouveau système la dépréciation sera uniformisée et il n'y aura plus de pointes et de "vallées" dans les comptes annuels.

Je viens de dire que je ne m'attends pas à un changement appréciable dans le résultat net des opérations. Toutefois, étant donné que le nouveau système de comptabilité exigera de porter au compte des immobilisations une partie de la structure de la voie (traverses, rails, ballast, etc), qui était autrefois imputées sur les dépenses d'exploitation, les dépenses d'immobilisations, d'après le nouveau système de comptabilité, seront plus élevées, mais seront compensées par un montant plus élevé de dépréciation. D'au côté du bilan les immobilisations seront plus élevées, mais de l'autre côté le montant de la dépréciation sera plus élevé lui aussi de sorte que les deux augmentations se compenseront l'une l'autre et que le résultat net sera à peu près le même.

Outre ce changement dans les chiffres occasionné par l'inscription des dépenses brutes plutôt que des dépenses nettes, la forme du budget des immobilisations a été remaniée en vue d'en rendre la présentation plus facile à comprendre.

La première page du budget à l'étude est exclusivement un budget des entreprises. On y voit le total des nouvelles entreprises projetées pour 1956 ainsi que le montant estimatif requis pour compléter les entreprises autorisées au cours des années précédentes. Ces entreprises sont divisées en cinq catégories principales, qui sont elles-même subdivisées. On peut constater que le coût total des entreprises projetées pour 1956 et qui sont énumérées à la page 1 s'élève à \$265,700,000 et que, au premier janvier 1956, le montant total requis pour compléter les entreprises projetées pour 1956 et celles qui ont été autorisées dans le passé est de \$415,000,000. Les entreprises qui font l'objet du budget sont exposées d'une façon plus détaillée de la page 3 à la page 7.

La dernière section de la première page indique que l'on se propose de dépenser \$233,600,000 en 1956, ce qui laissera \$181,400,000 à dépenser en 1957 et au cours des années qui suivront en vue de compléter les projets en question. Ce montant de \$233,600,000 est le maximum que l'on croit pouvoir dépenser pour ces entreprises en 1956, mais la réalisation de ces projets en 1956 dépendra aussi de la disponibilité des hommes et des matériaux. Dans la mesure où on peut le prévoir à l'heure actuelle, ce programme peut être mis à exécution, mais des retards imprévus dans la livraison du matériel, comme il s'en est présenté en 1955, ou des pénuries d'acier ou d'autres matériaux essentiels pourraient avoir pour résultat une réduction considérable de ces dépenses.

La deuxième page ne traite que des autorisations financières et des autorisations de conclure des contrats et elle contient les renseignements qui serviront de base à la Loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada de 1956, si les propositions qui y sont énumérées sont adoptées. Dans la première section, au haut de la page, on trouve la liste des catégories des dépenses prévues pour 1956 ainsi que les sources de revenus prévues pour faire face à ces dépenses. On notera que le montant des emprunts supplémentaires est de \$138,400,000. C'est le même montant qui aurait été requis si les méthodes de comptabilité n'avaient pas été révisées et si on avait continué de se servir des dépenses nettes dans le budget des dépenses.

Si vous examinez maintenant en détail ce budget de la page 2, vous constaterez que les dépenses brutes d'immobilisations que nous nous proposons de faire seront les suivantes: voies, \$84,077,000; construction d'embranchements,

\$9,875,000; matériel, \$116,147,000; hôtels, \$9,035,000; immobilisations dans les filiales, \$14,430,000. Le détail de ce dernier montant sera donné un peu plus loin, mais je désire faire observer tout de suite qu'il se compose surtout d'avances à Air-Canada. Cela fait un grand total de \$233,564,000, montant que je vous ai signalé à la page 1.

La deuxième section indique la source des fonds nécessaires pour faire face à ces dépenses. Une somme de \$74,570,000 proviendra de la dépréciation calculée d'après le nouveau système de comptabilité sur tous les genres de propriétés de la compagnie. Cette dépréciation comprend ce que l'on considèrerait auparavant comme des éléments réformés et qui était contrebalancé dans le bilan de la façon que j'ai indiquée tout à l'heure. La somme totale de la dépréciation accumulée s'élèvera à \$74,570,000.

Nous estimons ensuite que le gouvernement nous fournira \$20,555,000 au moyen de l'achat d'actions privilégiées en vertu des dispositions du plan de revision du capital que j'ai déjà mentionné plusieurs fois aujourd'hui, ce qui nous laisse le soin de trouver un montant de \$138,439,000 pour financer nos besoins de l'année. C'est là le montant que nous emprunterons d'abord du gouvernement sous forme d'avances. Nous vendrons ensuite des obligations sur le marché public pour rembourser ces avances temporaires du gouvernement.

Dans la deuxième partie de la page 2, vous avez les autorisations financières ainsi que les autorisations d'engagements requises. Le premier poste est une autorisation de \$80,000,000 à l'égard de dépenses d'immobilisation comprises dans les chiffres que je vous ai donnés, mais qui ne seront pas payées avant les six premiers mois de 1957, c'est-à-dire, avant l'adoption de la Loi sur le financement et la garantie pour 1957. Cette autorisation permettra au chemin de fer de faire les paiements nécessaires à l'égard des livraisons de matériel ou autres dépenses d'immobilisations. J'ai indiqué ici qu'il nous faudra \$80,000,000 à cette fin. Pour cette dépense nous estimons que nous aurons des disponibilités de \$35,000,000 provenant de la dépréciation accumulée. Pour le \$45,000,000 qui reste, nous comptons sur la vente de \$10,000,000 d'actions privilégiées que le gouvernement achète sur une base mensuelle. Le reste viendra d'emprunts supplémentaires pour le reste de l'année 1957.

Vient ensuite une demande d'autorisation de conclure des contrats pour le premier juillet 1957 au montant de \$90,000,000. Je vous demande pardon; j'ai fait une erreur. Il s'agit de contrats conclus avant le premier juillet 1957, c'est-à-dire avant la seconde moitié de l'année, alors que la nouvelle Loi sur le financement et la garantie entrera en vigueur. Cette autorisation vise l'acquisition de nouveau matériel ainsi que des additions et des améliorations qui seront payées après l'année civile 1956. On estime que ce montant ne dépassera pas \$90,000,000.

Le dernier poste est tout simplement une note requise par la Loi pour signaler qu'il existe une autorisation financière en vertu de la Loi sur le financement et la garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada de 1955 au montant de \$40,000,000 et que les dépenses estimatives imputables sur ce montant sont de \$33,000,000 pour du matériel nouveau et de \$7,000,000 pour des avances à Air-Canada. Le montant de \$40,000,000 pour 1955 est le montant qui correspond au montant de \$80,000,000 pour 1956.

Ce sont là les grandes lignes de notre budget. Les pages qui suivent, à compter de la page 3, contiennent le détail de la répartition de ces sommes. Si vous voulez bien revenir pour un moment à la première page, vous verrez que le grand total des dépenses pour la voie est de \$168,175,000. Cela comprend nos nouveaux projets ainsi que les entreprises en voie d'achèvement.

À la page 3 j'ai énuméré les travaux pour lesquels ces sommes seront dépensées. Pour la déviation des lignes, par exemple, vous voyez une dépense de \$4,900,000 pour la région centrale. Vous avez ensuite les améliorations de la voie dans les différentes régions: la région de l'Atlantique, la région centrale, etc. La somme des dépenses à effectuer dans chaque région donne un total général pour chacune des catégories de travaux. Je vais m'arrêter un moment pour

donner aux membres du Comité le temps d'examiner ces chiffres. S'ils veulent ensuite poser des questions à ce sujet, je crois que ce serait le moment de le faire.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Je crois en effet que ce serait le moment opportun de poser des questions sur la répartition des dépenses estimatives entre les différentes régions.

M. POWER (*Quebec-Sud*): Est-ce que la somme des chiffres de la première colonne s'élève à \$168,000,000?

M. GORDON: La somme des chiffres de cette colonne, c'est-à-dire la colonne de la région de l'Atlantique, avec la somme des autres colonnes (Terre-Neuve, région Centrale, région de l'Ouest, Grand Trunk Western, Central Vermont Railways et autres) constitue le grand total de \$168,000,000.

M. BELL: Je désirerais poser une question à laquelle il est peut-être difficile de répondre. Je me demande, monsieur Gordon, si la répartition des dépenses entre les différentes régions comporte un rapport constant ou du moins une certaine relation avec le revenu total de ces régions. En d'autres termes vos dépenses pour chaque région sont-elles basées sur un certain principe ou une certaine norme?

M. GORDON: Non, les dépenses pour une région ne sont pas basées sur les revenus de cette région. Il faut noter seulement que pendant les années où les recettes sont plus basses les dépenses aussi sont moins élevées, y compris cette portion des dépenses destinée aux immobilisations. Nous avons un exemple de cela dans le programme de pose de rails. On fait chaque année pour la pose de rails de fortes dépenses qui sont imputées sur le compte d'exploitation et, en partie, sur le compte des immobilisations. Si les revenus d'une certaine année sont peu abondants, nous essayons de diminuer les dépenses sur ce point, mais les dépenses d'une région ne sont pas basées sur les revenus de cette région. Nous faisons les dépenses selon les besoins des divers services, que ce soit le trafic-voyageurs, le trafic-marchandises ou tout autre service.

M. BELL: En admettant que vous ne calculez pas vos dépenses de cette façon, pouvez-vous quand même nous dire si vous faites plus de dépenses dans les régions qui rapportent moins de revenus en raison du fait que les voies ferrées dans ces régions sont peut-être de qualité inférieure ou pour d'autres causes; ou le contraire qui serait-il vrai? Feriez-vous plus de dépenses dans les régions qui rapportent plus de revenus, non pas pour la raison qu'elles rapportent plus de revenus, mais tout simplement parce qu'il en est ainsi?

M. GORDON: Cela dépend entièrement de la nature et de la catégorie du trafic. En d'autres termes, nous pouvons avoir des lignes qui sont simplement des lignes destinées au trafic-marchandises et nous pouvons en avoir d'autres où il n'y a que deux ou trois services par semaine. Nous n'avons pas besoin d'entretenir ces lignes à un degré d'efficacité aussi élevé que si nous y maintenions un service rapide de voyageurs ou un service rapide de messageries tous les jours. Nos normes d'entretien de la voie sont divisées en six catégories (a, b, c, d, e et f) et nos ingénieurs décident dans quelle catégorie il faut ranger telle ou telle portion de la voie en prenant en considération les exigences du trafic. C'est sur cette base que nous décidons les dépenses à faire.

Il est bien possible que le long d'un service transcontinental un convoi de voyageurs ou de marchandises traverse un territoire très pauvre au point de vue du trafic, mais où il faut maintenir la voie dans l'état voulu pour le trafic transcontinental.

M. BELL: Je crois cependant qu'il est tout à fait nécessaire de voir à ce que les régions payantes ne soient pas entretenues et modernisées au détriment des régions peu payantes.

M. GORDON: Je dois répéter ce que j'ai dit tout à l'heure: Tout dépend du trafic. Nous abaissons les normes d'entretien des lignes selon le trafic qu'on y fait et nous n'entretiens aucune ligne à un niveau qui dépasse les besoins du service.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): D'après les explications que vous nous avez données au sujet de la première page, la première colonne est consacrée aux "Projets de 1956" ?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Est-ce que cela représente exclusivement ce que l'on pourrait appeler des nouveaux projets ? Il n'y est pas question de choses qui ont pu être conçues ou commencées dans le passé et que l'on continue en 1956 ? Les projets commencés au cours des années précédentes se trouvent dans la deuxième colonne, n'est-ce pas ? Est-ce exact ?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): En me basant sur ces explications, je voudrais vous demander quels sont les projets que vous envisagez en vue de la dépense de \$4,500,000 pour les hôtels en 1956 ?

M. GORDON: J'ai peut-être parlé trop vite quand j'ai employé l'expression "nouvelles constructions". Ainsi le total que vous mentionnez est destiné surtout à l'achat de mobilier et de matériel pour l'hôtel Queen Elizabeth. Ce montant est compris dans le budget des entreprises, mais la plus grande partie ne sera pas dépensée cette année. Nous avons fait des prévisions budgétaires pour cet hôtel l'année dernière: \$20,000,000 pour l'hôtel et un montant de \$5,000,000 à \$7,000,000 pour les travaux connexes, mais nous n'avons rien demandé pour le mobilier et le matériel de l'hôtel. Nous avons un poste à cette fin dans le budget de cette année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): De sorte que le montant de \$16,000,000 qui apparaît dans la deuxième colonne vis-à-vis le mot "Hôtels" représente surtout le travail de construction qui doit commencer cette année sur l'hôtel Queen Elizabeth ?

M. GORDON: Oui.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et le montant de \$4,500,000 représente ce que vous voulez dépenser pour l'ameublement.

M. GORDON: Si vous voulez bien vous reporter à la page 6, vous verrez là le détail des dépenses prévues pour les hôtels.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La page 6 du rapport contiendrait la réponse à la question que je viens de poser ?

M. GORDON: Cela est exact.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Puisque vous demandez l'autorisation de faire des achats de matériel et d'ameublement pour les hôtels au cours de l'année 1956, est-ce que cela signifie que vous comptez que l'hôtel Queen Elizabeth sera terminé cette année ?

M. GORDON: Non. Cela veut dire simplement que nous demandons à être autorisés à faire des dépenses jusqu'à concurrence de ce montant. Il faudrait peut-être deux ans pour compléter les achats nécessaires de tapis, d'ameublement et de matériel, mais nous voulons donner la plus grande partie des commandes cette année. Nous visons toujours à compléter la construction de l'hôtel vers le mois de février 1958.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai une autre question à poser. Est-ce que vous avez en vue des travaux considérables dans l'aménagement du terminus de Montréal autour de la gare Centrale ?

M. GORDON: Autour de la gare Centrale ?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): On se demande depuis longtemps s'il n'y aurait pas lieu d'apporter des changements considérables à ce terminus.

M. GORDON: Il n'y a rien à cette fin dans le présent budget.

M. WESELAK: Je vois à la page 3, dans la colonne de la "région de l'Ouest", une somme très considérable pour des signaux. S'agit-il de signaux faisant partie

intégrante du réseau ou de signaux installés aux traverses de chemin de fer pour la protection du public ?

M. GORDON: Il s'agit du système de signalisation du chemin de fer lui-même. Toutes les dépenses qui se rapportent aux traverses à niveau apparaissent au poste "Protection des passages à niveau" qui vient immédiatement avant le poste "Signaux".

M. POWER (*Québec-Sud*): Le montant de \$981,000 pour la protection des passages à niveau est-il basé sur les demandes qui sont actuellement entre les mains de la Commission des transports ou est-ce simplement un montant estimatif ?

M. GORDON: C'est l'un et l'autre. Nous avons additionné ensemble le montant des dépenses qui résulteraient des demandes soumises et un montant estimatif des autres dépenses nécessaires basées sur notre expérience passée.

M. POWER (*Québec-Sud*): Et le montant qui figure dans la colonne des projets autorisés, c'est le montant qui doit être dépensé pour les projets autorisés par la Commission ?

M. GORDON: C'est exactement cela. Il s'agit là de prévisions et il peut y avoir un écart de 5 à 10 p. 100 entre ces prévisions et les dépenses réelles. Nous ne pouvons prévoir ces dépenses avec exactitude; voilà pourquoi il y a dans notre budget un poste intitulé "Dépenses imprévues".

M. POWER (*Québec-Sud*): Si vous aviez à construire un viaduc dans la ville de Québec, le coût de cette construction tomberait-il dans ce total ?

M. GORDON: Oui. Mais, comme nous ne savons pas si nous aurons à faire une telle dépense, nous dépenserions peut-être la somme de \$100,000 cette année et nous remettrions à plus tard la dépense de \$500,000 ou \$600,000 pour terminer l'entreprise. Il nous faudrait peut-être commencer à payer les premières dépenses de l'entreprise et nous imputerions cette dépense sur le compte des frais imprévus. Quoiqu'il en soit, toutes ces dépenses figurent au budget qui est soumis à ce Comité.

M. POWER (*Québec-Sud*): Est-ce que la Caisse des passages à niveau de chemin de fer a augmenté ses contributions au cours des dernières années ?

M. GORDON: Oui.

M. POWER (*Québec-Sud*): Vous n'êtes pas obligés de déboursier autant que vous le faisiez autrefois ?

M. GORDON: La Caisse des passages à niveau de chemin de fer a été portée à \$5,000,000 en vertu d'une législation récente. Nous obtenons notre part des contributions de cette caisse.

M. POWER (*Québec-Sud*): Si une municipalité comme la ville de Québec désirait obtenir des travaux de protection pour les passages à niveau et si le coût de ces travaux s'élevait, disons, à \$100,000, est-ce que la ville devrait payer la moitié de cette somme pendant qu'un tiers de la somme proviendrait de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer ?

M. GORDON: Cela dépendrait du fait que le chemin de fer posséderait ou non le droit de priorité. Tout dépend des circonstances. Nous n'avons pas encore eu beaucoup d'expériences de ce genre; mais, en tous cas, la Commission des transports étudie chaque demande et décide du mode de répartition des dépenses. Elle écoute les témoignages et décide si le chemin de fer a le droit de priorité sur la voie carrossable.

M. POWER (*Québec-Sud*): Ou si un chemin de fer a droit de priorité sur un autre chemin de fer ?

M. GORDON: Cela est exact.

M. CHURCHILL: Quelle est la région qui est désignée sous le nom de Grand Trunk Western ?

M. GORDON: Le meilleur moyen de régler cette question, c'est de jeter un coup d'œil sur la carte qu'il y a au dos de votre rapport. Vous voyez ici Toronto sur le lac Ontario. Plus loin à l'ouest vous avez Détroit. Les lignes rouges qui relient Détroit à Chicago constituent le réseau du Grand Trunk Western. Toute la région entre ces deux points, de l'autre côté de la frontière internationale, est la région du Grand Trunk Western.

M. CHURCHILL: Pour quelles constructions voulez-vous employer le montant approximatif de \$6,000,000 affecté aux grands terminus?

M. GORDON: Il y a deux grands terminus sur le réseau du Grand Trunk Western, l'un a un point appelé Flint, dans le Michigan, et l'autre à Battle Creek. Les dépenses prévues ont trait aux installations nécessaires pour la circulation des automobiles à ces endroits où la circulation est très intense.

M. CHURCHILL: Où se trouve la séparation entre la région de l'Atlantique et la région Centrale?

M. GORDON: Ici encore la réponse la plus facile est celle que je peux vous donner au moyen de la carte. Si vous tracez une ligne de Rivière-du-Loup à Monk, vous avez la région de l'Atlantique à l'est de cette ligne.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la page 3 du budget?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Page 4.

M. BELL: Monsieur le président, je désirerais poser une brève question qui se rapporte à la page 2. Au sujet des emprunts supplémentaires, j'ai appris avec intérêt ce matin de la bouche de M. Gordon que tous les arrangements financiers se font par l'entremise de la Banque du Canada et non plus par des groupes de courtiers. Retirez-vous un avantage financier de cet arrangement ou la Banque ne fait-elle qu'exécuter des formalités dont vous auriez pu vous charger vous-mêmes?

M. GORDON: Il y a les deux. Nous avons conclu avec la Banque du Canada un arrangement d'après lequel elle se charge de nos grosses émissions d'obligations comme elle le fait pour le Gouvernement du Canada. Elle se charge de toutes les formalités que comporte la mise sur le marché d'une émission d'obligations. Nous n'avons pas fait cet arrangement sur une base permanente. Mais nous avons cru que, en raison des sommes considérables en jeu, qui s'élèvent jusqu'à \$200,000,000, il nous serait très avantageux de bénéficier de l'organisation de la Banque du Canada. L'autre méthode que nous aurions pu suivre pourrait consister à nous adresser à un groupe de courtiers qui auraient souscrit toute l'émission ou se seraient chargés de la vendre à différents acheteurs. Nous avons cru que, pour des sommes si considérables, le recours aux facilités de la Banque du Canada serait bien préférable.

M. BELL: La Banque du Canada touche donc la commission ou une partie de la commission que les courtiers toucheraient?

M. GORDON: Non. La Banque du Canada ne nous demande rien pour ses services. Nous lui payons seulement les déboursés qu'elle doit faire. La commission dont il est question est celle qui est versée aux courtiers d'après les arrangements conclus par la Banque du Canada.

M. BELL: Les courtiers jouissent donc des mêmes taux qu'auparavant. Il n'y a pas eu de réduction du taux de leur commission.

M. GORDON: Je crois que je pourrais formuler votre question autrement. Vous voulez savoir si les courtiers retireraient plus d'avantages de l'ancien système ou s'ils en retirent plus du système actuel.

M. BELL: Est-ce qu'ils approuvent le système actuel?

M. GORDON: Je ne sais s'ils l'approuvent ou non, mais le conseil d'administration estime que, si nous nous chargeons nous-mêmes de l'émission de \$200,000,000

par l'entremise d'un groupe de courtiers, il nous en coûterait beaucoup plus qu'il nous en coûte maintenant par l'entremise des services de la Banque du Canada.

M. BELL: Je crois, monsieur le président, que voici un cas où les anciennes relations de M. Gordon avec la Banque du Canada nous ont été très utiles.

L'hon. M. MARLER: C'est un cas entre beaucoup d'autres.

M. POWER (*Québec-Sud*): Quels sont généralement les acheteurs de ces obligations ?

M. GORDON: Toute personne qui possède des dollars canadiens peut acheter une obligation, car elles sont mises en vente sur le marché ouvert. Il y a des acheteurs de toutes les parties du monde et une portion assez considérable de l'émission pourrait être achetée par des organismes tels que les compagnies d'assurance des États-Unis. Cependant la grande majorité des obligations ont été achetées jusqu'ici par des Canadiens.

M. POWER (*Québec-Sud*): Elles ont été achetées par des Canadiens ?

M. GORDON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cette partie du budget est-elle adoptée ?

Adopté.

Page 4, "Construction d'embranchements".

M. GORDON: Vous avez ici, monsieur le président, un tableau des embranchements qui sont actuellement en construction. Le tableau indique le coût estimatif de l'entreprise, les dépenses faites pour chaque entreprise à la fin de l'année 1955, le montant estimatif pour terminer les travaux et le montant estimatif des dépenses à faire en 1956. Ces renseignements sont fournis en conformité des exigences de la législation relative à ces embranchements.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser ?

M. FULTON: Je regrette d'avoir été obligé de m'absenter pendant quelques minutes. J'ai une question à poser. Si elle a déjà été discutée, vous voudrez bien me le dire. Pour la dépréciation accumulée que vous vous attendez d'avoir cette année vos sources de revenus sont beaucoup plus considérables que le montant de la réserve de dépréciation du budget des immobilisations de l'année dernière. Est-ce que cela est dû entièrement au changement que vous avez introduit dans la méthode de comptabilité ?

M. GORDON: Si vous voulez bien revenir à la page 2 du budget, vous verrez que le montant total que nous nous proposons de dépenser cette année est de \$233,564,000.

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: Ce montant se divise en cinq postes principaux.

M. FULTON: Oui.

M. GORDON: De plus, nous obtenons de notre dépréciation accumulée le montant de \$74,570,000. C'est là pour cette année, monsieur Fulton, le grand total de toutes les formes de dépréciation. Il comprend le chiffre des mises au rancart qui était présenté antérieurement sous forme de dépréciation nette, et il est beaucoup plus considérable qu'il ne l'était au cours des années précédentes. Mais nous présentons maintenant la dépréciation sous forme de dépréciation brute afin que la chose soit plus claire pour le Comité comme elle est plus claire pour moi. Nous présentons maintenant les chiffres bruts, car ces chiffres indiquent clairement que nous obtenons \$74,570,000 à même ce que nous gagnons de toutes les formes de dépréciation. Nous obtenons \$20,555,000 de la vente d'actions privilégiées au gouvernement et nous emprunterons du gouvernement ou du public une somme de \$138,439,000.

M. FULTON: Puis-je vous poser une question à ce sujet ? Peut-on dire que le résultat du changement que vous avez apporté dans vos méthodes de comptabilité sera une augmentation du montant de dépréciation dans votre budget d'immobilisations et conséquemment une réduction de la somme à emprunter ?

M. GORDON: Non. Les changements apportés dans le système de comptabilité ne changent rien au montant d'argent dont nous avons besoin ou au montant qu'il nous faut emprunter. Tout ce qu'il y a de changé, c'est qu'il y a une partie de nos dépenses qui sera désormais considérée comme une dépense d'immobilisation et que ces dépenses seront équilibrées par un montant de dépréciation plus élevé. Quant au montant net d'argent qu'il nous faut pour financer notre entreprise, il reste le même. Il y a aussi une autre différence. D'après l'ancien système de comptabilité, les inscriptions au compte des dépenses variaient selon qu'elles étaient considérées ou non comme des mises au rancart. Il y avait des variations selon les mois du calendrier. Ainsi nous pouvions avoir de fortes dépenses en février par comparaison au mois de mars. Le système de comptabilité causait des variations dans nos comptes au cours des mois de l'année ou d'une année à l'autre. On aurait pu, par exemple, constater une grande différence dans les dépenses du mois de février de cette année et celles du mois de février de l'année précédente. D'après notre nouvelle méthode de comptabilité, tout est calculé sur une base de dépréciation, c'est-à-dire d'après un système de dévalorisation d'une propriété basé sur sa durée probable. Ainsi la dépréciation sera un montant égal pour chaque mois. Après cette année, vous pourrez faire des comparaisons valables entre le budget d'une année et celui de l'année précédente.

M. FULTON: Mais le montant à emprunter pour les dépenses d'immobilisations restera le même. La différence consiste en ce que vous imputiez autrefois certaines immobilisations sur le compte des dépenses d'exploitation tandis que le moyen qu'il faut employer maintenant pour qu'elles figurent au compte des dépenses, c'est de les porter au compte de la dépréciation.

M. GORDON: C'est bien cela. Et notez bien que cette dépréciation est répartie uniformément sur tous les mois de l'année. Nous ne croyons pas que cela fasse beaucoup de différence sur le résultat net par le fait que ces dépenses avaient une tendance à s'établir à une certaine moyenne en raison des proportions considérables de nos propriétés.

M. FULTON: On peut donc conclure que l'effet du nouveau système de comptabilité est de nous montrer un budget des immobilisations beaucoup plus considérable que celui de l'année dernière, et cela serait dû à ce programme de \$500,000,000 pour 1956.

M. GORDON: Non. La somme de \$500,000,000 dont j'ai parlé un peu plus tôt au cours de la journée n'a aucune relation avec le présent budget. C'était le total de nos immobilisations depuis la révision de notre capital en 1952. La raison principale de l'augmentation considérable de notre budget de cette année se trouve à la page 5 du rapport, à la rubrique "Matériel nouveau".

L'hon. M. MARLER: Et je pense aussi que M. Fulton n'était pas au courant du fait que dans le passé on inscrivait dans le budget les dépenses nettes tandis qu'aujourd'hui on inscrit les dépenses brutes.

M. FULTON: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Construction d'embranchements" est-elle adoptée?

Adopté.

"Matériel nouveau", à la page 5.

M. GORDON: J'aimerais à donner quelques explications au sujet de ce matériel nouveau. Vous voyez que le total de ce matériel s'élève à \$180,400,000. En commençant au haut de la page, vous constatez qu'il y a d'abord une somme de \$40,900,000 qui a été autorisée dans les budgets précédents, mais ce matériel n'a pas encore été livré. Dans le total de \$135,500,000 il y a du matériel pour une valeur de \$35,800,000 que nous avons commandé en comptant sur l'approbation du Comité. Cela représente, entre autres choses, les wagons de marchan-

dises qui, d'après notre rapport annuel, ont été commandés avant le 31 décembre. De sorte que le matériel nouveau dont nous demandons l'approbation se décompose comme suit: confirmation de commandes déjà données au montant de \$35,800,000, plus un montant de \$40,900,000 déjà régulièrement autorisé et une nouvelle demande de \$103,700,000.

Le montant de \$138,500,000 comprend 273 locomotives, 20 wagons de voyageurs, 8,290 wagons de marchandises, dont 3,225 ont déjà été commandés. Nous demandons dans ce budget l'autorisation d'acheter la différence, soit 5,065 wagons.

M. CHURCHILL: Pourquoi n'y a-t-il pas une commande de 4,593 wagons de marchandises, comme l'indique le total?

L'hon. M. MARLER: Parce que toutes les commandes n'ont pas été données.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Je désirerais, monsieur Gordon, vous poser une question qui offre un certain intérêt. Qu'advierait-il de vos engagements si le Comité décidait dans sa sagesse que ces engagements ne sont pas justifiés?

M. GORDON: C'est là une question bien légitime et je vais vous donner la même réponse que donnerait le Pacifique-Canadien. Vous trouverez chaque année dans le rapport du Pacifique-Canadien un paragraphe adressé aux actionnaires qui est conçu à peu près dans les termes suivants:

"Comptant sur votre approbation, l'administration a donné des commandes supplémentaires"

Et je me suis protégé sur ce point en me procurant l'approbation du représentant des actionnaires, qui est le gouverneur en conseil, d'après la législation qui s'applique aux Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): C'est là le point que je voulais faire ressortir. Il y a un décret du conseil qui a été adopté, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non, aucun décret du conseil n'a été adopté à ce sujet; mais, conformément à la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, tout ce qui normalement devrait être approuvé par les actionnaires peut l'être par le gouverneur en conseil. En vue de la présente réunion, cette commande d'environ 3,237 wagons a été soumise à l'approbation du gouvernement et elle est maintenant soumise à votre confirmation. Si vous me poussez plus loin et si vous me demandez ce qui arrivera si le Comité ne confirme pas la commande, je vous répondrai que j'aurai des wagons de marchandises à vendre et que je pourrai les vendre tout de suite avec un excellent bénéfice.

M. CHURCHILL: Le Comité est chargé en ce moment d'apposer l'estampille officielle, mais cela n'enlève pas au ministre des Transports la responsabilité de cet achat.

M. GORDON: Cela est exact.

M. CHURCHILL: Certains ministres des Transports dans le passé nous ont déclaré à la Chambre qu'ils n'avaient pas cette responsabilité et que le National-Canadien fonctionnait d'une façon tout à fait indépendante.

M. GORDON: Ne vous y trompez pas: le National-Canadien assume la pleine responsabilité de ces commandes. Le Conseil d'administration décide des commandes qu'il faut donner. Nous procédons actuellement à l'exécution des formalités qu'il faut remplir quand, dans l'exercice de ses fonctions administratives, le conseil d'administration vient demander votre approbation. Dans de telles circonstances les administrateurs sont prêts à prouver que la commande était nécessaire. Si le Comité ne donne pas son approbation et ne parvient pas à obtenir l'approbation du gouvernement ou de la Chambre des communes, je suppose que le groupe d'administrateurs très compétents qui compose le Conseil d'administration du National-Canadien aura à se chercher un nouvel emploi.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je comprends très bien votre manière de procéder. Est-ce que vous ne pouvez pas prévoir suffisamment loin dans l'avenir pour pouvoir nous demander l'approbation de tout ce dont vous aurez besoin même pour l'an prochain ?

M. GORDON: C'est justement ce que nous faisons en ce moment. Je vous présente actuellement nos prévisions pour l'année prochaine. Je tiens à vous faire remarquer, car la chose vient de plus en plus urgente, que dans les conditions actuelles et, à vrai dire, dans les conditions qui ont existé depuis que je suis président du chemin de fer, il doit être bien compris qu'il peut se présenter des occasions où il nous faut donner des commandes avant d'en avoir obtenu l'approbation, sinon nous ne serions pas des administrateurs compétents. C'est là une situation dont il faut reconnaître le bien-fondé. Si nous n'avions pas donné ces commandes comme nous l'avons fait, nous n'aurions pu donner les services requis et nous aurions peut-être subi un retard de deux ans.

Au moment où je vous parle sévit une pénurie d'acier qui est vraiment très sérieuse et cela nous fournit un autre exemple de ce qu'il faut faire parfois pour le bien de l'entreprise. Nous avons donné l'année dernière des commandes de rails avant l'approbation du programme de pose de rails qui est contenu dans le présent budget. Si nous n'avions pas donné ces commandes, nous n'aurions pas eu de rails du tout cette année. L'administration doit donc être prête à assumer un risque prudent quand elle prend la responsabilité de donner des commandes. Ce que j'ai dit par manière de plaisanterie au sujet du conseil d'administration sera reçu, je l'espère, dans le même esprit qui l'a inspiré, car je ne voudrais pas voir le conseil d'administration démis de ses fonctions. Ce conseil d'administration est dans la même situation que les administrateurs de n'importe quelle corporation. L'administration doit se servir de son jugement dans les meilleurs intérêts de l'entreprise qu'elle administre. Les administrateurs jouent le rôle de fiduciaires et ils doivent faire rapport de leur administration aux actionnaires. Les actionnaires peuvent approuver ou non les décisions des administrateurs, c'est une pure question d'affaires. Il nous faut des rails. Il nous faut aussi des traverses, sans cela nous ne pouvons faire fonctionner le chemin de fer. Et il faut que les achats soient faits en temps opportun. Le choix du temps est basé sur l'étude du marché. Les pénuries augmentent et, si nous ne faisons pas nos commandes à temps, nous risquons de ne rien obtenir.

M. FULTON: À ce propos, avez-vous l'impression d'avoir moins ou plus de liberté d'action que le Conseil d'administration d'une société commerciale ordinaire ?

M. GORDON: Je crois que nous en avons beaucoup moins, pour la bonne raison que, lorsque nous prenons une initiative, nous avons toujours à l'esprit qu'il nous faudra venir ici pour rendre des comptes et que nous prenons des décisions qui peuvent être discutées n'importe quand à la Chambre des communes. Pour cette raison nous n'exerçons notre discrétion que sur des points qui ne comportent aucun risque. Nous ne prenons aucun risque. Si nous avions plus de latitude, nous ferions parfois de meilleurs marchés; mais, je le répète, nous ne prenons des responsabilités que lorsque la chose est nécessaire, quand la chose est tellement nécessaire qu'il nous semble facile d'en prouver la nécessité à n'importe quel groupe de personnes raisonnables. Si nous avions plus de latitude, nous pourrions établir des programmes plus intelligents et accomplir peut-être une meilleure besogne. Toutefois, cela est difficile à dire.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, je ne vois pas très bien comment le conseil d'administration manque de latitude. Peut-on citer des exemples où les décisions ont été changées ou les demandes refusées au cours de l'étude du budget ?

M. GORDON: Jamais, car nous avons toujours pris soin de ne prendre que des décisions qui ne pourraient pas ne pas être approuvées, mais je dis que nous devons exercer notre jugement à la lumière de ce principe. On m'a demandé si notre conseil d'administration possède la même latitude que le conseil d'admini-

nistration d'une entreprise privée. Je réponds que non, car notre initiative est restreinte sous ce rapport.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que l'étude en comité que nous faisons en ce moment est une épreuve plus sévère que la moyenne des assemblées d'actionnaires.

M. GORDON: Je le crois. Toutefois, je n'appellerais pas cette étude une épreuve. Cette étude me cause plutôt un réel plaisir.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous êtes au moins exempt de la bataille des votes par procuration.

M. GORDON: Vous avez raison.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Si j'ai bien compris, le président d'Air-Canada, votre filiale, fait des plans pour au moins dix ans à l'avance.

L'hon. M. MARLER: Il faut dire qu'il faut moins de temps pour se procurer un wagon de marchandises qu'un avion Constellation.

M. GORDON: Puisque nous en sommes sur ce sujet, je crois qu'il importe que je m'explique d'une façon parfaitement claire. Nous sommes à discuter si le président du chemin de fer et son conseil d'administration sont disposés à assumer toute la responsabilité qui est nécessaire pour la bonne administration de l'entreprise.

M. FULTON: S'ils sont capables d'assumer cette responsabilité.

M. GORDON: Et aussi ils sont disposés à l'assumer. Il y a des cas où je serais disposé à dire: "Oui, nous devons acheter cela. Et les autres membres du conseil d'administration disent: "Attendez une minute; vous allez rencontrer des difficultés si vous vous engagez dans cette voie-là". Voilà le genre de discussion qui a lieu quelquefois. Mais je puis vous assurer que, d'après mon expérience, le conseil d'administration et le président du chemin de fer sont tous prêts à assumer la part de responsabilité qui leur incombe, quand ils peuvent prouver que leur décision est avantageuse pour l'entreprise.

M. POWER (*Québec-Sud*): Quand, par vos sources de renseignements, vous apprenez qu'il y aura une pénurie de tel ou tel genre de matériel au cours de l'année suivante et qu'on ne pourra pas remplir vos commandes au cours des trois ou quatre années qui vont suivre, ne croyez-vous pas qu'il vous est loisible de faire un achat immédiat ou de donner une commande livrable dans trois ans?

M. GORDON: Cela peut dépendre des circonstances, compte tenu des prix et de tous les autres facteurs qui doivent être pris en considération. Nous avons un service des achats qui est chargé de se tenir au courant de la situation du marché. Nous ne sommes pas sujets à des menaces ou à des influences d'aucune sorte de la part des fournisseurs, mais nous devons étudier les marchés et décider nous-mêmes si nous devons donner une commande tout de suite ou attendre à plus tard. J'espère que les commandes que nous vous soumettons seront approuvées, mais nous ne serons peut-être pas en mesure de les donner demain ou au cours du mois prochain. Peut-être que nous ne pourrions pas les donner du tout.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Mais vous en avez déjà donné un certain nombre?

M. GORDON: Nous en avons donné un certain nombre en prévision des pénuries et pour répondre aux besoins du transport.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): La situation d'Air-Canada est encore plus critique, étant donné le fait que les avions sont si rares et qu'il faut donner ces commandes quatre ou cinq ans d'avance.

M. GORDON: Je suppose qu'on a pris certains engagements en vue de livraisons à longue échéance.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Serait-il exact de dire que le nombre des wagons de marchandises fermés que vous réformez chaque année représente 3 p. 100 du total?

M. GORDON: C'est à peu près cela.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et cependant vous demandez ici l'autorisation de commander une quantité équivalente à 10 p. 100 ou plus de votre total, soit 8,290 wagons. Je me rends compte que ce ne sont pas tous des wagons fermés.

M. GORDON: Mais il y a un autre facteur à considérer. Vous ne devez pas prendre pour acquis que toutes ces commandes seront livrées en un an. Je demande ici une autorisation pour commander du matériel, mais je ne l'aurai certainement pas tout cette année. Une certaine quantité de ce matériel sera livrée l'année prochaine et peut-être plus tard. Vous remarquerez que le total comprend aussi un montant de \$41,000,000 qui a été autorisé au cours des années précédentes pour l'achat d'une certaine quantité de matériel qui n'a pas encore été livré. Le même principe s'appliquera aux 9,190 unités de matériel que nous voulons commander. Toutes ces unités ne seront pas livrées cette année.

M. POWER (*Québec-Sud*): La raison pour laquelle je vous ai posé cette question, c'est que le montant en question indiquait une augmentation si considérable dans vos demandes. Je crois que l'année dernière le chiffre de vos demandes était de 1,950 wagons de marchandises.

M. GORDON: Cela est exact.

M. POWER (*Québec-Sud*): Et cette année la demande est au moins cinq fois plus considérable.

M. GORDON: La raison de cette augmentation, c'est que, en 1954, vous vous en souvenez, notre trafic diminuait d'une façon désastreuse. Pendant la dernière partie de l'année 1953 et pendant toute l'année 1954 nos recettes ont diminué au taux de \$50,000,000 par année. À la lumière de ces faits, nous n'avons pas donné de commandes et nous n'avons pas demandé l'autorisation de faire, pour l'année 1953-1954, ce qu'on pourrait appeler les remplacements réguliers. Cependant, l'expérience a prouvé que nous avons peut-être eu tort. On pourrait nous reprocher de n'avoir pas fait de commandes plus considérables. Quoi qu'il en soit, à la lumière de la situation qui existait à l'époque, au lieu de faire les commandes normales, nous avons fait des commandes au-dessous de la normale, ce qui nous oblige maintenant à compenser pour cet état de choses.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Êtes-vous prêt à déclarer au Comité qu'il n'y a rien de "fictif" dans cette demande de matériel nouveau, et que vous vous proposez réellement de commander tout le matériel que vous voulez être autorisés à commander ?

M. GORDON: Il n'y a rien de "fictif" dans ces chiffres et nous avons l'intention de commander tout ce matériel, compte tenu, cependant, des modifications qui pourraient résulter d'une nouvelle étude des différents types de matériel dont nous pouvons avoir besoin. Vous voyez ici 8,290 wagons de marchandises. Nous avons réparti ce montant en différentes classes en vue de nos divers besoins. En examinant la situation de notre trafic, nous pouvons faire des modifications quant au nombre d'unités de chaque classe, mais je crois que nous commanderons tout ce matériel cette année.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Dans quelle mesure...

M. GORDON: Me serait-il permis de faire une autre remarque? Je ne voudrais faire aucune déclaration au sujet de la date où nous donnerons nos commandes, car cela me mettrait dans une vilaine situation au point de vue du marché. Je ne suis pas prêt à dire à quel moment nous donnerons nos commandes. Nous pourrions les donner au cours de ce mois ou dans six mois. Si les fabricants de wagons savaient que je me suis engagé à donner des commandes dans les 30 prochains jours, les prix monteraient aussitôt.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Si je comprends bien la situation, nous allons vous autoriser à donner toute la commande. Je désirerais attirer l'attention sur le fait que vous ne pensiez peut-être pas à commander dès cette année les choses dont vous pourriez avoir besoin en 1957.

M. GORDON: Nous reviendrons l'année prochaine pour demander l'autorisation de faire ces commandes. Toutefois, la livraison des wagons commandés cette année pourra peut-être ne se faire qu'en 1957.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): J'ai encore une question à poser à ce sujet. Vous venez de dire qu'il est possible que vous vous serviez d'un crédit pour acheter tel type de matériel plutôt que de l'autre. Jusqu'à quel point êtes-vous liés par les autorisations accordées en vertu du présent budget? Quand la société Air-Canada nous soumet son budget, elle présente ses besoins sous certains titres, mais elle peut augmenter ou diminuer de 10 p. 100 la somme autorisée pour chaque poste pourvu que le total de ses dépenses reste dans les limites du total autorisé. Êtes-vous libres, vous aussi, d'appliquer à d'autres fins un crédit voté, disons, pour du matériel nouveau?

M. GORDON: Non. Ce que j'ai mentionné, ce sont simplement des catégories de matériel. Vous voyez, par exemple, que j'ai demandé 273 locomotives. J'ai la liberté d'acheter n'importe quelle sorte de locomotive, mais je ne pourrais acheter moins de locomotives et employer l'argent pour acheter du matériel destiné au transport des marchandises. Nous nous proposons de commander 8,290 wagons à marchandises. Je n'aurais pas la liberté d'employer une partie de l'argent destiné à cette fin pour acheter des locomotives.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous n'avez pas mis de montants en regard des différents articles que vous vous proposez d'acheter. Vous ne nous donnez que le montant total. Je suppose que c'est afin d'avoir plus de liberté dans le marché concurrentiel.

M. GORDON: Je n'ai pas voulu fixer les montants que nous aurons à payer, car cela laisserait savoir aux vendeurs ce que je suis prêt à payer. Cependant, je puis vous donner très facilement le montant total pour les quatre principales catégories d'articles que nous voulons acheter.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Non. Je ne voudrais pas même vous obliger à faire cela, car ce renseignement pourrait être utilisé par un vendeur.

M. GORDON: Cela est exact. Les vendeurs pourraient calculer la valeur moyenne de l'unité.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à adopter la rubrique intitulée "Matériel nouveau"?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, pourriez-vous nous donner une idée de ce qui est compris dans le dernier poste, qui est un poste peu considérable, puisqu'il ne s'élève qu'à \$1,000,000?

M. GORDON: Il s'agit simplement de matériel d'expérimentation. Nous voudrions avoir une somme de \$1,000,000 pour le travail de recherche et de développement. Ainsi nous nous proposons de produire un type nouveau de wagon pour le transport du bois de pulpe. Nous voudrions construire un wagon qui pourrait transporter le bois de pulpe d'une manière plus économique et nous avons besoin d'argent pour faire les expériences nécessaires à cette fin. Il est aussi question de produire un nouveau type de wagon pour le transport des automobiles. Nous sommes à mettre au point dans nos ateliers de recherche un wagon fermé avec lequel nous pourrions, je crois, transporter 8 automobiles au lieu de 3 ou 4.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que ce crédit sera employé en partie à développer cette méthode spéciale de pose des rails dont on parle couramment?

M. GORDON: Non. Ce crédit ne s'applique qu'au matériel roulant.

M. BELL: Monsieur Gordon, votre budget ne contient aucune demande en vue de la production de nouveaux wagons privés.

M. GORDON: Non, car nous ne demandons rien à cette fin cette année.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

"Hôtels".

M. BELL: À propos d'hôtels, je me demande si nous pourrions avoir cette année un exposé séparé du revenu des hôtels comme nous en avons eu un l'année dernière. Je ne crois pas qu'on nous ait fait cet exposé cette année et je me rappelle qu'on nous en a présenté un l'année dernière.

M. GORDON: Nous pouvons vous donner ce renseignement.

M. BELL: Je crois que les recettes sont un peu plus élevées cette année.

M. GORDON: La difficulté que j'éprouve en ce moment à ce sujet, c'est que l'exposé que j'ai en mains ne donne pas les recettes nettes. Je voudrais que mon exposé s'accorde avec le chiffre qui figure dans le rapport annuel. Le rapport annuel accuse un revenu net de \$1,700,000 pour l'ensemble de l'exploitation. Je n'ai pas en ce moment la répartition détaillée de cette recette, mais je peux faire ce calcul assez rapidement.

M. BELL: Quant à moi, c'est seulement la recette du Château Laurier qui m'intéresse.

M. GORDON: Si vous voulez vous contenter de chiffres qui ne sont pas absolument exacts, je peux vous donner une idée générale des recettes de nos hôtels.

Hôtel Bessborough, après défalcation de la dépréciation, perte d'environ \$19,000. Hôtel Charlottetown, bénéfice d'environ \$13,000. Château Laurier, bénéfice de \$402,000. Hôtel Fort Garry, bénéfice de \$68,000. Auberge de Jasper Park, bénéfice de \$157,000. Hôtel Macdonald, bénéfice de \$565,000. Hôtel Newfoundland, bénéfice de \$87,000. Hôtel Nova Scotia, bénéfice de \$76,000.

L'hon. M. MARLER: J'espère, monsieur le président, que ces renseignements ne pousseront pas à demander une réduction du prix des chambres.

M. BELL: Il vient justement de monter.

M. KNIGHT: Voudriez-vous me donner de nouveau les chiffres qui se rapportent à l'hôtel Bessborough? Ce renseignement m'intéresse.

M. GORDON: Après défalcation de la dépréciation, l'hôtel Bessborough accuse une perte de \$19,000.

M. POWER (*Québec-Sud*): Quels sont les chiffres pour l'hôtel Macdonald?

M. GORDON: Un bénéfice de \$565,000.

Le PRÉSIDENT: Quels sont les chiffres pour l'hôtel Charlottetown?

M. GORDON: Un bénéfice d'environ \$13,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Retirez-vous votre part de bénéfice de l'exploitation de l'hôtel Vancouver?

M. GORDON: Oui. Cette exploitation a rapporté un bénéfice de \$345,000.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Ce bénéfice doit-il être divisé en deux?

M. GORDON: Non, c'est là notre part de bénéfice.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Hôtels" est-elle adoptée?

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Voudriez-vous me permettre de poser une question? À propos de vos dépenses futures d'immobilisations pour l'hôtel de Montréal, y a-t-il eu des augmentations dans le coût estimatif de la construction de l'hôtel par suite de modifications dans les plans ou autres choses du même genre? Y a-t-il eu des modifications dans les plans?

M. GORDON: Il y a eu certaines modifications, mais je ne crois pas qu'elles soient de nature à dépasser nos prévisions d'une façon appréciable. Nous nous en tenons d'assez près au coût estimatif. Nous ne nous attendons pas à dépasser beaucoup les prévisions; mais, dans des entreprises de cette envergure, on ne peut rien prédire avant que la construction soit presque achevée.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Qui a proposé des modifications dans les plans?

M. GORDON: Un groupement formé de représentants de divers services ainsi qu'une entente de notre société avec la compagnie Hilton.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous n'avez pas employé d'autres architectes conseils que ceux de la compagnie de Chicago?

M. GORDON: Non. Mais, dès que les travaux de construction ont commencé, nous avons formé un comité composé de représentants de tous nos services qui étaient chargés de présenter les vues particulières de ces services. De plus le groupe Hilton nous a fait d'utiles recommandations relativement aux facilités d'entrée, aux installations nécessaires pour la tenue des congrès et à d'autres points de ce genre.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Et vous avez aussi changé un peu les plans quant à la charpente d'acier, n'est-ce pas?

M. GORDON: Quelques légères modifications. Il y a eu très peu de changements importants. Quoi qu'il en soit, je ne crois pas que ces changements produiront un écart considérable entre nos prévisions et nos dépenses réelles.

M. HAMILTON (*Notre-Dame-de-Grâce*): Vous êtes-vous déjà assuré une certaine clientèle pour l'ouverture de l'hôtel?

M. GORDON: Nous avons reçu beaucoup de demandes. Nous n'avons pas jugé à propos de prendre trop d'engagements définitifs. Nous avons la promesse de deux congrès considérables pour l'année 1958 et nous avons un grand nombre de demandes. Dès que nous serons en mesure d'accepter définitivement des demandes, nous sommes certains d'une clientèle considérable.

Le PRÉSIDENT: La rubrique "Hôtels" est-elle adoptée.

Adopté.

"Placements dans les filiales". Cette rubrique est-elle adoptée?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur Gordon, à propos du premier poste, il me semble que j'ai entendu dire qu'on se propose d'augmenter le millage des voies ferrées dans la région de la Commission du port de Toronto.

M. GORDON: Nous n'exploitons conjointement que la gare de Toronto. Nous n'avons rien à faire avec les voies ferrées du port.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Il s'agit là d'une entité légale distincte, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui. Cette entité est exploitée par le Conseil des ports nationaux et non par les chemins de fer. Mais non, je me trompe, je pensais au port de Montréal.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): L'année dernière nous avons adopté à la Chambre une loi comportant un transfert de responsabilité à l'égard d'un prolongement des voies ferrées dans cette région. Si je me rappelle bien, les chemins de fer se chargeaient de la construction de voies supplémentaires en retour d'une compensation sous forme de location.

L'hon. M. MARLER: Une entente a été conclue avec . . .

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La Commission du port, je crois.

M. GORDON: Nous fournissons des services à la Commission du port de Toronto à l'égard de l'embranchement qu'elle exploite sur le bord du lac. Nous fournissons ces services en vertu d'une entente et, s'il survient des changements dans les voies ferrées ou d'autres changements semblables, le tout est réglé selon les termes de l'entente.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il une partie du montant indiqué ici qui est affecté à une fin particulière?

M. GORDON: Non. Vous remarquerez qu'il s'agit ici non d'un débit mais d'un crédit.

M. FULTON: Comment cela ?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): En d'autres termes, s'agit-il d'une somme d'argent qui vous revient ?

M. GORDON: Il s'agit d'une somme à notre crédit. C'est là un autre mystère de la comptabilité. Voici quelle est la source de ce crédit. Avant l'entente que je viens de mentionner, les installations situées sur cette propriété et qui appartiennent au Pacifique-Canadien et au National-Canadien faisaient partie de la propriété. Pour des raisons de commodité ou pour d'autres raisons, chacune des deux compagnies a racheté sa part de la propriété et la porte au crédit de l'entreprise commune.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Y a-t-il une division réelle et matérielle de cette propriété de Toronto ?

M. GORDON: Non. Il s'agit de nos installations de messageries. Comme vous le savez sans doute, les installations du National-Canadien sont situées dans la partie ouest du terrain de la gare.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Oui, à l'ouest de la rue York.

M. GORDON: Et les installations du Pacifique-Canadien sont situées à l'est. Pour le bon fonctionnement de leurs entreprises, les deux compagnies ont décidé de posséder chacune leurs installations afin de n'avoir pas à recourir à un comité conjoint pour faire des achats et autres transactions. Nous avons donc racheté nos installations à un prix déterminé de la société commerciale conjointe formée des deux compagnies et le prix de la transaction est employé pour racheter des obligations du Toronto Terminals Railway qui étaient la propriété conjointe des deux compagnies.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je ne vois pas de demandes de crédit ici pour la construction de voies ferrées par la Toronto Terminals Railway. Êtes-vous au courant de cette affaire ?

M. GORDON: Cette dépense figurerait au compte particulier de la Toronto Terminals. Elle se trouverait dans la comptabilité spéciale que nous tenons pour les entreprises exploitées séparément.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que nous nous attendons naturellement à une grande augmentation du volume du trafic-marchandises à cet endroit quand la voie maritime du St-Laurent sera ouverte.

M. GORDON: En tout cas, ce ne sera pas dans les gares que nous aurons des difficultés. Ce sera dans nos cours et nous songeons sérieusement aux problèmes qui se présenteront dans nos cours de Mimico et en dehors de la région de la gare.

M. FULTON: Pourquoi faites-vous l'achat de \$1,000 de capital social de l'Atlantic and St. Lawrence Railroad ?

M. GORDON: C'est en raison de notre programme de remaniement corporatif.

M. FULTON: Cette compagnie n'est mentionnée nulle part dans votre rapport comme une de vos filiales. Quel rapport y a-t-il entre cette compagnie et le National-Canadien ?

L'hon. M. MARLER: L'Atlantic and St. Lawrence Railroad est la ligne qui relie Montréal à Portland.

M. GORDON: Elle est mentionnée ici sous la deuxième rubrique à la page 10 des pages vertes du rapport.

M. FULTON: C'est là une compagnie qui fait partie du réseau, n'est-ce pas, et non une filiale. Je ne comprends pas bien la situation.

M. GORDON: Je dois vous avouer que nous avons fait ici une petite erreur. Le titre de la rubrique que nous étudions en ce moment est "Placements dans les filiales". Dans le passé le titre de cette rubrique était "Acquisition de titres". J'ai voulu simplifier les choses en donnant à cette rubrique le titre de "Placements dans les filiales" et je me suis peut-être trompé moi-même.

M. FULTON: Votre explication est claire. J'en suis satisfait.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

"Description d'obligations échues dont les versements sur le capital sont gagés sur le matériel et une convention de location du matériel".

M. GORDON: Monsieur le président, je dois vous dire que cette liste est une feuille nouvelle que nous avons ajoutée à notre budget afin de présenter un tableau plus complet de notre situation financière. C'est une question de remboursement qui avait coutume d'être traitée à part. Nous avons jugé à propos de l'incorporer au budget pour que les membres du Comité puissent se rendre compte de l'ampleur de notre problème de refinancement.

M. FULTON: Je ne sais, monsieur Gordon, si c'est en raison de votre programme de refinancement, mais vous aviez réussi l'année dernière à réduire la dette d'environ \$4,000,000, comme on le voit à la page 9.

M. GORDON: Vous avez raison. Cette réduction provenait de notre capital d'exploitation. Nous avons réduit notre capital d'exploitation de \$22,192,000. Si vous avez en mains le rapport annuel, regardez à la page 11 des feuilles vertes et vous verrez là l'emploi de cette diminution du capital d'exploitation s'élevant à \$22,000,000.

M. FULTON: Ce n'est pas là une conséquence du programme de financement ?

M. GORDON: Non, c'est une pure coïncidence. En théorie, si, au cours d'une année, nous pouvons mettre de l'argent de côté, il nous est loisible de nous en servir pour payer des obligations échues au cours de cette année. Or, c'est ce qui est arrivé. Quand la date du remboursement de certaines obligations est arrivée, au lieu de recourir à une opération de refinancement, nous avons pu faire face à nos obligations au moyen de nos propres ressources.

M. FULTON: Vous attendez-vous d'avoir besoin de recourir à une opération de refinancement pour certaines des obligations qui figurent sur cette liste ?

M. GORDON: Oui, excepté dans la mesure où nous pourrions réduire notre capital d'exploitation, et je ne crois pas que nous puissions le faire.

M. FULTON: Je remarque que vous ne prenez pas de disposition en vue d'augmenter votre capital de roulement, tandis que l'année dernière vous visiez à une augmentation de \$15,000,000.

M. GORDON: Nous visions à une augmentation de \$15,000,000, mais réellement nous avons augmenté notre capital de roulement de \$22,000,000.

M. FULTON: Pour réaliser cette augmentation de \$22,000,000, puisque vous avez employé \$4,000,000 pour réduire votre dette, vous n'aviez donc employé que \$18,000,000 en capital de roulement pour fins d'immobilisations.

M. GORDON: Ce \$15,000,000 n'a rien à voir avec le matériel. J'admets que la chose n'est pas très bien présentée et nous essayons de la rendre plus claire cette année. Le \$15,000,000 n'est qu'une source de fonds, comme nous l'indiquons ici. Mais, au lieu d'une réduction de \$15,000,000 dans notre capital de roulement, nous avons pu montrer une réduction de \$22,000,000, dont \$4,000,000 a été employé à réduire la dette.

M. FULTON: Vous ne vous attendez à rien de pareil cette année ?

M. GORDON: Nous ne le pensons pas.

M. FULTON: La chose ne dépend pas de vous, mais vous attendez-vous à ce que le refinancement se fasse à un taux d'intérêt plus élevé que l'intérêt de la dette antérieure ?

M. GORDON: Nous mettrons nos obligations sur le marché au cours de l'année et j'aimerais bien à vous dire que je m'attends de payer un intérêt moins élevé. Je serais très heureux de pouvoir vous l'assurer, mais je ne sais pas ce qui arrivera. En parcourant la liste de ces valeurs, vous remarquerez sans doute

qu'il y en a qui portent un taux d'intérêt élevé, 4½ p. 100 par exemple. Je ne paierai certainement pas un taux d'intérêt aussi élevé. Nous avons payé au moyen d'un emprunt du gouvernement le plus gros montant de cette liste, celui de \$67,000,000 échu le 1^{er} février dernier.

M. FULTON: Est-ce un emprunt à brève échéance que vous avez fait ?

M. GORDON: Oui, et c'est cette somme qui figure à notre bilan comme une dette à l'égard du gouvernement. Le résultat net de la transaction dépendra des conditions de refinancement que nous pourrions obtenir. J'avertis d'avance les acheteurs d'obligations que je m'attends à un taux d'intérêt plus avantageux que celui que j'ai dû payer la dernière fois. Je ne sais s'ils vont me l'accorder.

Le PRÉSIDENT: Cette rubrique est-elle adoptée ?

Adopté.

"Budget d'exploitation pour l'année 1956".

M. GORDON: Je crois que je dois vous donner certaines explications au sujet de ce budget. Vous comprenez sans doute qu'il s'agit ici simplement de prévisions de ce qui pourra arriver au cours de l'année. À la lumière de la situation actuelle, il semble que le montant de \$685,000,000 pour les recettes soit une prévision raisonnable. Avec des recettes de \$685,000,000, je suppose que les membres du Comité peuvent se demander pourquoi le surplus n'est que \$2,600,000 à la fin de l'année quand il était de \$10,000,000 l'année dernière. Cela dépend du fait qu'il y a eu vers la fin de 1955 une augmentation dans les prix de nos matériaux et de nos approvisionnements, augmentation qui se maintiendra sûrement en 1956. De plus, nous n'avons pu réduire nos dépenses d'entretien en 1956 autant que nous l'avons fait en 1955. Comme je l'ai déjà dit, notre programme de pose de rails, qui est notre programme principal, sera plus considérable cette année. Et il y a encore plusieurs autres considérations. Vous avez devant les yeux le résultat de nos calculs, compte tenu de tous les facteurs en jeu. Nous avons prévu que nos recettes seraient de \$685,000,000. Ce chiffre est la clef du problème pour le calcul du résultat net. Mais, même si les recettes venaient à dépasser de beaucoup ce montant, je désire attirer votre attention sur le fait que notre budget est basé sur le prix des matériaux et les taux de salaires de 1955.

M. POWER (*Québec-Sud*): Une augmentation générale des salaires pourrait, sans doute, renverser tous ces calculs.

M. GORDON: Tout dépendra des dépenses que nous aurons à faire en fait de matériaux et de salaires.

M. FULTON: Dans la préparation de votre budget, monsieur Gordon, vous êtes-vous basés sur le chiffre du produit national total que M. Harris a mentionné, soit 28 milliards de dollars, ou vous êtes-vous basés sur un produit national moins élevé ?

M. GORDON: Non, je n'ai pas fait mes calculs sur cette base. Ces calculs sont basés sur tant de conjectures que j'hésite à vous les exposer. Pour faire des pronostics économiques de ce genre il faut prendre en considération des facteurs si contradictoires qu'ils semblent se contrebalancer les uns les autres. Quoi qu'il en soit, bien que nous ne croyions pas qu'il y ait cette année une augmentation aussi prononcée que celle dont nous avons été témoins entre 1954 et 1955, nous croyons qu'il y aura une augmentation plus modeste mais régulière dans la vie économique du pays.

Je n'ai pas lu le discours du budget — je le dis avec regret — mais je crois que M. Harris a prédit une augmentation de 4 p. 100 dans le produit national total. Nous en sommes venus à peu près aux mêmes chiffres dans nos calculs. Mais il faut dire que l'expérience du passé nous apprend que les revenus des chemins de fer n'augmentent jamais dans la même proportion que le produit national brut. Dans l'économie des chemins de fer nous n'avons pas les mêmes éléments que dans l'économie générale du pays. J'ai ici des chiffres qui démon-

trent que les revenus des chemins de fer augmentent rarement à un taux plus élevé que 50 p. 100 de l'augmentation du produit brut du pays.

M. CHURCHILL: Le produit brut du pays comprend les céréales emmagasinées sur les fermes, ce qui ne contribue pas du tout à l'augmentation de votre revenu.

M. GORDON: Cela est exact. Il y a beaucoup de facteurs très contradictoires. Ainsi en 1955 on a enregistré un progrès considérable sur 1954; mais l'augmentation de notre revenu n'a été que de 6.6 p. 100 tandis que l'augmentation du produit brut du pays s'est élevée à 10.4 p. 100. Ce qui importe pour nous, c'est l'ensemble et la variété du trafic et le résultat que ce facteur produit n'est pas en proportion directe avec le produit brut du pays. Le pourcentage d'augmentation de notre chiffre d'affaires est ordinairement la moitié du pourcentage d'augmentation du produit brut du pays.

M. POWER (*Québec-Sud*): Vous pourrez peut-être jouir d'une augmentation différée. Ces céréales emmagasinées pourront être expédiées tout à coup.

M. GORDON: Oui, mais le résultat de ce fait dépendra du temps où il se produira et du degré de notre participation au transport de cette denrée.

M. CHURCHILL: Quel écart y a-t-il eu en 1955 entre vos prévisions budgétaires et la réalité?

M. GORDON: L'année dernière nous avions prévu, je crois, qu'il y aurait équilibre entre les recettes et les dépenses. Nous avions prévu un bénéfice approximatif de \$500,000. Mais vous voyez que dans un budget de cette importance une différence de 5 p. 100 d'un côté ou de l'autre n'est pas une chose extraordinaire. En 1954 nous nous sommes trompés de \$50,000,000. Nous avons obtenu \$50,000,000 de recettes de moins que nous n'avions prévu. C'est là, cependant, un écart extraordinaire. Je ne crois pas que l'écart soit aussi considérable cette année. C'est sur ces prévisions que nous basons notre programme de dépenses et tous nos autres plans.

M. CHURCHILL: Vous espérez deviner plus juste cette année?

M. GORDON: Oui. Je ne crois pas que nous puissions nous tromper autant à l'égard du résultat net. Nous pouvons nous tromper sur les recettes brutes; mais, même avec une augmentation considérable des recettes brutes, je ne vois pas comment cela pourra changer tellement le résultat net, et c'est de ce surplus net que nous parlons à l'heure actuelle.

M. FULTON: Est-ce que ce budget nous est fourni comme renseignement ou est-ce seulement un document dont vous vous servez pour vos calculs?

M. GORDON: C'est un document exigé par la loi.

M. FULTON: Pour renseigner le Parlement?

M. GORDON: Oui, pour renseigner le Parlement.

M. FULTON: Je ne veux pas du tout laisser entendre que vous avez une série de documents pour nous et une autre pour vous, mais...

M. GORDON: Ce sont aussi les documents dont nous nous servons dans nos calculs. C'est sur ces prévisions que nous basons notre programme. Nous commençons l'année en nous basant sur ces prévisions et à la fin de chaque trimestre nous examinons les résultats. Si nous découvrons, comme nous l'avons fait en 1954, que nos dépenses dépassent nos recettes, nous prenons des mesures pour réduire nos services. Si le trafic diminue, nous réduisons nos effectifs proportionnellement au trafic, ou vice versa. Nous faisons un examen chaque mois de nos prévisions budgétaires pour les comparer à la situation actuelle et, à la fin de chaque trimestre, nous faisons une étude spéciale en vue d'ajuster nos prévisions.

M. BELL: L'une des choses que vous examinez à la fin de chaque mois, c'est sans doute l'effectif?

M. GORDON: Oui, de même que l'entretien du matériel. Nous essayons de ne pas réduire un programme d'entretien de la voie quand nous avons des

hommes au travail sur les voies ferrées et que les matériaux et les fournitures s'acheminent vers certains chantiers. Nous essayons de terminer les entreprises commencées. Mais nous pouvons ajuster facilement les programmes d'entretien du matériel.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Le problème le plus considérable auquel vous aurez à faire face et qui influencera le plus votre revenu net sera sans doute celui des relations ouvrières?

M. GORDON: Oui. Il y a un comité de conciliation qui siège en ce moment et beaucoup dépendra du résultat de ses travaux.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez bien une bien petite marge de bénéfice pour faire face à cette éventualité.

M. GORDON: Autant dire que nous n'avons pas de marge du tout. La situation dans laquelle nous nous trouvons indique que, s'il y a une augmentation de salaires tant soit peu importante, le National-Canadien sera dans une situation déficitaire.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le budget d'exploitation est adopté?

Adopté.

Est-ce que le budget des immobilisations des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956 est adopté?

Adopté.

Proposé par M. Weselak, appuyé par M. Hamilton (*York-Ouest*), que le budget des immobilisations des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1956 soit adopté.

Je crois que nous devons maintenant étudier le Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Je suppose, messieurs, qu'il n'est pas nécessaire de faire la lecture de ce document. Il contient une multitude de détails à l'égard des placements des Chemins de fer nationaux du Canada et j'inviterais les membres du Comité à poser des questions, s'ils le désirent, au sujet de ce Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. WESELAK: Je propose, monsieur le président, que le rapport soit considéré comme ayant été lu.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Weselak, appuyé par M. Power (*Québec-Sud*), que le rapport du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada soit considéré comme ayant été lu et qu'il soit incorporé au compte rendu.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, le 2 mars 1956.

L'honorable George Marler, député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

En vertu de la clause 17 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1952, les régisseurs du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de vous soumettre leur rapport des transactions faites durant l'année 1955.

Demande a été faite au gouverneur-en-conseil par les administrateurs du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada de libérer certains titres pour être annulés et brûlés afin d'aider à la consolidation et à la simplification de la structure corporative des chemins de fer Nationaux du Canada. Cette mesure a été approuvée par l'arrêté-en-conseil P.C. 1955-844 en date du 8 juin 1955.

Les régisseurs soumettent ici le bilan au 31 décembre 1955.

Pour les régisseurs,
DONALD GORDON

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1955

ACTIF		PASSIF	
Créances pour capital des emprunts—		Capital-actions détenu par les chemins de fer Nationaux du Canada—	
Chemin de fer Canadian Northern	\$312,334,805.10	5,000,000 d'actions sans valeur nominale:	
Chemin de fer Grand Trunk	118,582,182.33	valeur initiale au 1 ^{er} janvier 1952	\$ 378,518,135.02
Chemin de fer Grand Trunk Pacific	116,006,599.08		
Canadian National Railway Company	96,936,971.75		
	\$ 643,860,558.26		
Créances pour intérêt des emprunts—			
Chemin de fer Canadian Northern	\$309,702,897.65		
Chemin de fer Grand Trunk	103,250,802.95		
Chemin de fer Grand Trunk Pacific	107,326,622.84		
Canadian National Railway Company	54,501,313.57		
	574,781,637.01		
Transactions des chemins de fer Nationaux du Canada du 1 ^{er} janvier 1937 au 31 décembre 1951, intéressant la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres	108,480,697.14	Montant par lequel la valeur comptable des créances et leur intérêt excède la valeur indiquée au 1 ^{er} janvier 1937	948,604,757.39
Valeurs en mains—			
Valeurs en nantissement—Voir Annexe A.1			
Autres valeurs—Voir Annexe A.2			
	\$1,327,122,892.41		\$1,327,122,892.41
		Le contrôleur, R. D. ARMSTRONG	

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1955.

Les valeurs en nantissement et autres valeurs figurant aux Annexes A.1 et A.2 ci-jointes ont été vérifiées à la suite d'examen ou à l'aide de certificats de dépositaires.

À notre avis, le bilan ci-dessus est dressé de façon à présenter un tableau authentique et fidèle de la situation financière du Trust au 31 décembre 1955 conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux du Canada, 1952.

Daté à Montréal,
le 2 mars 1956.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

Emprunts	Billets et nantissements
CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4 %, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5 %, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6 %, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
@Emprunt 6 %, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
@Emprunt 6 %, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
@Emprunt 6 %, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
@Emprunt 6 %, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
@Emprunt 6 %, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
@Emprunt 6 %, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6 %, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
@Emprunt 6 %, pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
@Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	
Total Canadian Northern.....	\$312,334,805.10
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4%, du G.T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Total Grand Trunk.....	\$118,582,182.33
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98
Total Grand Trunk Pacific.....	\$116,006,599.08
Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date des 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
{Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
{Actions-déventures 3½%.....	5,109,999.99
{Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Billets à vue 6%.....	\$25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
{Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
{Déventures 4% G.T.P.....	15,000,000.00
Obligations 1 ^{re} hypothèque 3%.....	\$33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES

Emprunts		Billets et nantissements	
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—			
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$12,655,019.57
		Certificats du séquestre G.T.P.....	3,313,530.01
		Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		Certificats du séquestre G.T.P.....	4,691,173.58
		Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		Certificats du séquestre G.T.P.....	Cr.1,422,425.17
		Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		Certificats du séquestre G.T.P.....	Cr. 364,898.78
		Coupons d'intérêt G.T.P. (certificats de création).....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company....	2,932,652.90
Emprunt 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5¼% Canadian National Railway Company.....	29,910,400.85
Emprunt 5¼%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company..	11,210,815.56
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	Cr.1,666,897.57		
Total Canadian National Railway Company...	\$ 96,936,971.75		
Total des emprunts.....	\$643,860,558.26		

ANNEXE A.2

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

VALEURS TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT CANADIEN AU TRUST DES TITRES CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE
LA LOI SUR LA REVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, 1952

Description des émissions	Montant	
	Sterling	Dollars
Obligations sterling consolidées, 1 ^{ère} hypothèque, 4% Canada Atlantic Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1955.....	£1,061,300	
Obligations garanties, 25 ans, 4 $\frac{3}{4}$ %, Canadian National Rly. Co., échéance 15 juin 1955.....		\$1,504,000
Obligations garanties, 25 ans, 4 $\frac{1}{2}$ %, Canadian National Rly. Co., échéance 1 ^{er} février 1956.....		2,632,000
Obligations garanties, 30 ans, 4 $\frac{1}{2}$ %, Canadian National Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1957.....		864,000
Actions-déventures, 1 ^{ère} hypothèque, 3 $\frac{1}{2}$ %, Canadian Northern Alberta Rly. Co., échéance 4 mai 1960.....	534,097	
Actions-déventures, 1 ^{ère} hypothèque, 3 $\frac{1}{2}$ %, Canadian Northern Ontario Rly. Co., échéance 19 mai 1961.....	6,294,345	
Actions-déventures, 1 ^{ère} hypothèque, 3 $\frac{1}{2}$ %, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....	359,869	508,666
Actions-déventures, 1 ^{ère} hypothèque, 3 $\frac{1}{2}$ %, Canadian Northern Rly. Co., échéance 20 juillet 1958.....		
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Série "A" (section de la Prairie), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} avril 1955.....	1,364,500	
Obligations sterling hypothécaires, 4%, Série "B" (section des montagnes), Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} avril 1955.....	1,402,900	
Obligations sterling, 1 ^{ère} hypothèque, 4%, Embranchement L.S., Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} avril 1955.....	1,107,200	
Obligations sterling, 1 ^{ère} hypothèque, 3%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	1,754,500	
Obligations sterling, 4%, Grand Trunk Pacific Rly. Co., échéance 1 ^{er} janvier 1962.....	90,900	
Obligations, 1 ^{ère} hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....	649,500	
Obligations, 1 ^{ère} hypothèque, 4%, Grand Trunk Western Rly. Co., échéance 1 ^{er} juillet 1950.....		1,293,500
Total Grand Trunk Pacific.....		\$116,006,888.08

M. FULTON: Je constate que M. Gordon a donné des explications à ce sujet l'année dernière. On les trouve à la page 153. Je propose donc que le rapport soit adopté.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Fulton, appuyé par M. Hamilton (*York-Ouest*), que le rapport soit adopté.

Je crois que nous devons aborder maintenant l'étude du rapport de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited. Si vous avez en mains le rapport de 1955, je vais demander à M. Gordon d'en faire lecture.

M. GORDON: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité je vais d'abord donner lecture de la lettre d'envoi.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

MONTRÉAL, le 24 février 1956

À l'honorable George Marler, député,
Ministre du Transport,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous soumettre ici le rapport de l'exploitation de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1955.

Les officiers et employés de la Compagnie méritent d'être remerciés de leurs bons et loyaux services.

Sincèrement vôtre,

DONALD GORDON

RAPPORT ANNUEL 1955

Les recettes d'exploitation de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited ont été de 17% plus élevées en 1955 qu'en 1954. D'autre part, les frais d'exploitation ont augmenté seulement de 11%, de sorte que le déficit d'exploitation a été réduit de \$270,822 par rapport à 1954.

En plus de l'amélioration dans l'exploitation, une réduction de \$207,771 dans le service de la dette résulte du remboursement d'une émission d'obligations de la compagnie qui vint à échéance durant l'année, et au profit accidentel de \$53,853 réalisé par la vente de valeurs au cours de ce refinancement.

Comme résultat, le déficit pour l'année 1955 a été réduit à \$95,964, soit \$532,446 de moins qu'en 1954.

Suit un sommaire comparatif de l'état des revenus:

	1955	1954
Recettes d'exploitation.....	\$5,946,605	\$5,105,082
Frais d'exploitation.....	5,995,684	5,424,983
Perte d'exploitation.....	\$ 49,079	\$ 319,901
Service de la dette nette.....	100,738	308,509
Déficit net d'exploitation.....	\$ 149,817	\$ 628,410
Profit résultant de la vente des valeurs du fonds de rem- placement des vaisseaux.....	53,853	—
Déficit.....	\$ 95,964	\$ 628,410

Recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$5,946,605, soit \$841,523 de plus qu'en 1954. Le principal facteur d'augmentation a été la recette du fret qui s'est élevée à \$637,241 ou 13% de plus que l'année précédente et aux nolisements qui accusent \$225,991 de plus qu'en 1954. Il y eut aussi une modeste augmentation dans les revenus divers; la recette des passagers a diminué de \$23,244 ou de 13%.

L'augmentation de la recette de fret est surtout attribuable à l'importation d'un plus fort volume de sucre et à de plus hauts tarifs. Il a été transporté 42,328 tonnes de sucre de plus et le tarif par tonne a augmenté de près de 15%. Les taux pour le sucre, le produit qui représente environ 90% des 212,170 tonnes importées, n'en restent pas moins fort en-dessous de ceux des autres produits.

Le volume d'exportation, qui fut de 127,885 tonnes, a baissé légèrement surtout à cause de la diminution des exportations de farine à la Jamaïque. Toutefois, la perte de tonnage a été compensée par du trafic additionnel de produits à plus haut tarif.

L'augmentation de la recette des voyages et des nolisements reflète plus de cargaisons comme résultat de l'amélioration des affaires au cours de l'année.

La diminution de la recette des passagers est due à la réduction du nombre de voyages entre les îles et le rappel temporaire du "Canadian Challenger" pour réparations.

Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$5,995,684, soit \$570,701 de plus qu'en 1954. Ils ont été affectés surtout par \$479,584 de frais de voyages et \$81,924 de pensions.

Des dépenses de voyages, \$408,437 représentent de plus hauts coûts de manutention du fret, des frais portuaires et autres résultant de l'augmentation du trafic. Il y eut une augmentation de \$40,955 en combustible, salaires des équipages, fournitures et frais d'assurance à cause de plus nombreux jours d'exploitation. Les frais de voyages comprennent aussi \$82,757 pour nolisement d'un vaisseau, en remplacement du "Canadian Challenger, retiré du service pour réparation. Ces augmentations ont été en partie compensées par une réduction de \$52,565 au poste "coût d'entretien des vaisseaux".

Finance

L'émission de \$9,400,000 d'obligations, 5%, 25 ans, de la Compagnie échéait le 1^{er} mars 1955 et fut rachetée. Des argents requis, \$5,800,000 ont été prélevés à même le fonds de remplacement des vaisseaux. Le reliquat de \$3,600,000 a été obtenu de l'État grâce à l'émission de \$1,600,000 en actions communes et à un prêt de \$2,000,000 à 2½%.

Cet emprunt sera remboursé à même la dépréciation accumulée sur une période de huit ans et demi.

Immobilisations

Au cours de 1955, un total de \$90,273 ont été dépensés en immobilisations. De ce montant, \$42,217 représentent des paiements sur l'installation de compartiments frigorifiques dans les cinq vaisseaux qui en étaient autrefois privés. Il faudra dépenser encore \$73,000 pour compléter ces installations en 1956.

Les autres \$48,056 de dépenses capital en 1955 comprennent les sorties du nouveau matériel pour combattre les incendies, l'achat d'éléments de radar qui étaient loués sur les trois vaisseaux à moteur et des auvents permanents sur ces trois mêmes vaisseaux.

Le bilan au 31 décembre 1955 et l'état des revenus apparaissent aux pages 8 à 10. Au cours de l'année il n'y eut aucun changement à la flotte active, énumérée à la page 11.

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE 1955

ACTIF		PASSIF	
DISPONIBILITÉS		EXIGIBILITÉS	
Espèces en caisse et en banque.....	\$1,019,860	Comptes à payer.....	\$ 456,478
Comptes recevables.....	394,325	État canadien:	
		Comptes courants.....	\$172,909
		Remboursements d'emprunts dus en 1956	225,000
	<u>3,414,185</u>	Autres exigibilités.....	397,909
			<u>38,450</u>
		RÉSERVE POUR ASSURANCES.....	\$ 892,837
FONDS D'ASSURANCE.....	2,789,634	AUTRES EXIGIBILITÉS ET CRÉDITS DIFFÉRÉS.....	2,789,634
		PRÊT ET AVANCE DE L'ÉTAT	
		Prêt à 2½% remboursable semi-annuellement, échéance	
		le 1 ^{er} septembre 1963.....	2,000,000
		Moins Remboursement.....	100,000
		Paievements dus en 1956.....	225,000
			<u>325,000</u>
IMMOBILISATIONS		Avance de capital d'exploitation.....	1,675,000
Vaisseaux.....	6,525,355		<u>150,000</u>
Moins dépréciation courue.....	3,517,822		1,825,000
	<u>3,007,533</u>	COMPTE DE L'ACTIONNAIRE	
		Capital-actions autorisé:	
AUTRES DISPONIBILITÉS.....	21,001	16,400 actions de \$100 chacune, émises.....	1,640,000
		Moins escompte sur émission du capital-actions...	40,000
	<u>\$7,232,353</u>		<u>1,600,000</u>
			<u>\$7,232,353</u>

R. D. ARMSTRONG
Contrôleur

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1955 et, à notre avis, les Steamships ont tenu les livres de comptabilité requis.

Le bilan ci-dessus ainsi que l'état des revenus s'y rattachant ont été dressés sur une base conforme à celle de l'année précédente et selon nous, sont établis de manière à présenter un tableau fidèle et impartial de la situation financière des Steamships au 31 décembre 1955, et des revenus et dépenses pour l'année au meilleur de notre connaissance et des renseignements qui nous ont été fournis et ainsi qu'il apparaît aux livres des Steamships.

À notre avis, les Steamships n'ont pas outrepassé leurs pouvoirs dans les transactions dont nous avons pris connaissance. Nous faisons rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

Daté à Montréal,
le 1^{er} mars 1956.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

ÉTAT DES REVENUS

RECETTES D'EXPLOITATION	1955	1954
Fret et nolisements	\$5,757,423	\$4,894,191
Passagers	155,107	178,350
Autres	34,075	32,541
Total	\$5,946,605	\$5,105,082
FRAIS D'EXPLOITATION		
Comptes de voyages	\$5,305,450	\$4,825,866
Frais de vaisseaux immobilisés	27,942	22,751
Dépréciation des navires	270,416	269,031
Frais de gérance et de bureaux	207,456	207,360
Pensions	160,207	78,283
Autres	24,213	21,692
Total	\$5,995,684	\$5,424,983
Déficit net d'exploitation	\$ 49,079	\$ 319,901
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux	23,927	166,741
Bénéfice résultant de la vente de valeurs du fonds de remplacement des vaisseaux	53,853	
Revenu applicable au service des intérêts	\$ 28,701	\$ 153,160
Service des intérêts	124,665	\$ 475,250
Déficit	\$ 95,964	\$ 628,410

LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1955

	Jauge brute	Tonnage réel	
"Canadian Challenger"	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Constructor"	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Cruiser"	Moteurs diesel et frigorifique	6,745	7,460
"Canadian Conqueror"	*Sans frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Highlander"	*Sans frigorifique	2,966	4,532
"Canadian Leader"	*Sans frigorifique	2,930	4,532
"Canadian Observer"	*Sans frigorifique	2,967	4,532
"Canadian Victor"	*Sans frigorifique	2,963	4,532
		34,991	45,040

*L'installation de frigorifiques progresse. Elle a été complétée au début de 1956 à bord du "Canadian Highlander" et du "Canadian Leader".

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Gordon. Y a-t-il des questions à poser au sujet du rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships* ?

M. BELL: Monsieur le président, nous sommes tous heureux de constater que la *West Indies Steamships* a eu une année plus prospère. Je n'ai qu'une ou deux questions à poser au sujet du rapport annuel. Vous dites dans le rapport, monsieur Gordon, qu'il a fallu réduire le nombre de voyages entre les îles et que cela a causé une diminution correspondante de la recette des passagers. Pouvez-vous m'expliquer cela? Je sais que la recette du trafic-passagers n'est pas considérable, mais pouvez-vous me dire pourquoi il a fallu réduire le nombre de voyages entre les îles?

M. GORDON: C'est parce qu'il a fallu retirer le "Canadian Challenger" du service pour lui faire subir des réparations.

M. BELL: Mais, d'après le texte du rapport...

M. GORDON: J'admets que la rédaction de ce passage n'est pas parfaite. Il n'aurait pas fallu mentionner les deux choses comme deux causes différentes.

M. BELL: Maintenant, au sujet du transport du fret, vous nous avez dit l'année dernière que la compagnie subissait une concurrence considérable dans le commerce d'importation de la part de la *Saguenay Terminals* et de l'*Alcoa*. Je constate que les taux de fret ont augmenté pour le sucre, mais vous faites remarquer qu'on pourrait les augmenter encore. Pourriez-vous me dire quels sont les facteurs qui influencent les taux de fret?

M. GORDON: La concurrence tout simplement.

M. BELL: C'est tout simplement une question que vous avez à décider vous-même. Par conséquent, là où il n'y a pas tant de concurrence... C'est dans le trafic d'importation qu'il y a de la concurrence, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. BELL: Cela explique le fait que vous ne pouvez pas porter les taux au niveau que vous jugeriez raisonnable en comparaison des autres trajets.

M. GORDON: Il faut que nous nous conformions aux conditions du marché si nous voulons obtenir la clientèle.

M. KNIGHT: Monsieur Gordon, quelle est la situation en ce qui concerne le trafic d'exportation? Est-ce que la quantité de marchandises canadiennes que ces gens achètent augmente ou diminue? En d'autres termes, à quel point vos vaisseaux sont-ils remplis dans vos voyages vers le sud?

M. GORDON: Je peux répondre à votre question en vous donnant les chiffres du tonnage réel pour les deux dernières années. En 1954, il était de 136,635 tonnes et, en 1955, il était de 127,885 tonnes. La diminution est surtout attribuable au fait que la quantité de farine transportée a diminué de 12,500 tonnes l'année dernière par rapport à l'année précédente.

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, je crois que la grande difficulté que l'on rencontre dans le trafic-marchandises en direction du sud est attribuable aux restrictions sur le commerce et les importations qui sont en vigueur en beaucoup d'endroits des Antilles.

M. BATTEN: Monsieur le président, à propos du trafic d'exportation, je désire faire remarquer qu'il y a beaucoup de poisson de Terre-Neuve qui est expédié de St-Jean à Halifax et de là aux Antilles. Y aurait-il possibilité d'établir un service de la *Canadian National (West Indies) Steamships* de Halifax à St-Jean et de là aux Antilles pour y transporter des produits de Terre-Neuve?

M. GORDON: Nous ne pouvons fournir ce service à l'heure actuelle à des taux qui pourraient soutenir la concurrence. Un tel trajet prolongerait la durée du voyage au point que nous serions incapables d'offrir un service qui pourrait soutenir la concurrence. Cette question pourrait vous être expliquée d'une façon plus détaillée par M. Sauvé, directeur général de la *Canadian National (West Indies) Steamships*, que j'ai l'honneur de vous présenter.

M. BATTEN: L'impossibilité de fournir le service en question est due à une question d'horaire et d'itinéraire, n'est-ce pas?

M. GORDON: Pour passer par St-Jean il faudrait à nos vaisseaux quatre ou cinq jours de plus, ce qui nous mettrait dans une situation assez désavantageuse en comparaison de la *Saguenay Terminals*. Et, si nous prenions les vaisseaux à moteurs pour faire le voyage de St-Jean, cela prendrait probablement trois jours et prolongerait le voyage au point où les départs devraient avoir lieu, non pas tous les quatorze jours, mais tous les dix-sept jours. Dans de telles conditions la clientèle s'adresserait à la compagnie qui fournit le service le plus fréquent.

M. BATTEN: La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que très souvent notre trafic subit des délais sur la terre ferme, à North-Sydney généralement. Ce trafic pourrait être relayé. Je crois que les pêcheurs de Terre-Neuve qui expédient leur poisson de St-Jean à Halifax et de là aux Antilles jouissent d'une diminution de taux assez appréciable.

M. GORDON: Nous pourrions prendre ce poisson à Halifax. Il y a un bon nombre d'endroits au Canada où nous pourrions prendre des cargaisons de marchandises; mais, si nous le faisons, nous ne pourrions maintenir un horaire régulier et nous ne pourrions faire la concurrence dans le service d'exportation aux Antilles. C'est la raison pour laquelle nous ne desservons pas le port de St-Jean (N.-B.). Nous ne pouvons desservir ce port et maintenir notre horaire. Théoriquement nous pourrions nous rendre à Toronto et prendre là des cargaisons à destination des Antilles. Mais, si nous le faisons nous prolongerions la durée de nos trajets et nous aurions un horaire qui nous excluerait du marché concurrentiel. La décision au sujet des services que nous pouvons entreprendre avec les navires que nous possédons est une question d'administration. Avec les facilités que nous possédons nous ne pouvons augmenter nos services et desservir d'autres ports.

M. KNIGHT: Nous sommes heureux, naturellement, de constater une tendance à la diminution dans les déficits. Est-ce que cela va se continuer? Y aura-t-il encore une diminution cette année?

M. GORDON: Je l'espère. Le ministre a fait une déclaration à ce sujet.

L'hon. M. MARLER: Oui, j'ai dit qu'un comité interministériel est à étudier le fonctionnement de la *Canadian National (West Indies) Steamships* et que le déficit moyen sera à peu près de \$200,000 par année. De fait, le déficit était inférieur à ce chiffre l'année dernière. Mais en nous basant sur la période de cinq ans que j'ai mentionnée dans ma déclaration à la Chambre des communes, nous nous attendons que le déficit moyen soit de \$200,000 par année.

M. KNIGHT: J'ai une autre question à vous poser, monsieur Gordon. Quand vous êtes-vous débarrassés de votre dernier navire à passagers?

M. GORDON: Vous voulez parler des vaisseaux du type *Lady*?

M. KNIGHT: Oui.

M. GORDON: En 1952.

M. KNIGHT: En ce cas l'augmentation de la perte de recettes que vous constatez dans le trafic-passagers par rapport à l'année dernière se rapporte au transport des passagers sur les cargos, n'est-ce pas?

M. GORDON: Oui.

M. KNIGHT: Cela me paraît un chiffre considérable pour la quantité de passagers que vous pouvez transporter. Combien de passagers pouvez-vous transporter?

M. GORDON: Nous n'en pouvons transporter que douze sur chaque cargo. C'est là une activité de bien peu d'envergure.

M. KNIGHT: Ce que je veux dire, c'est qu'il me semble que la diminution des recettes provenant du transport des passagers est considérable. Je fais allusion au chiffre qui figure au bas de la page 5 du rapport.

M. GORDON: Cela aussi est attribuable au fait que le *Canadian Challenger*, l'un de ces cargos, a été retiré du service pour subir des réparations. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est aussi ce fait qui a occasionné la diminution du nombre des voyages entre les îles que M. Bell a mentionnée.

L'hon. M. MARLER: Je ne sais pas si M. Knight est au courant du fait que le cargo, outre ces treize passagers réguliers, transporte aussi un certain nombre de passagers de pont dans ses voyages d'une île à l'autre.

M. FULTON: Si vous avez en mains une liste des prix du passage, pourriez-vous nous donner ce renseignement pour qu'il figure au procès-verbal? Il se pourrait que certains députés désirent un jour faire un voyage aux Antilles.

M. GORDON: Si vous désirez faire ce voyage, je vous conseillerais de faire votre demande d'avance, car ces cargos sont bien remplis. Nous n'avons que 12 chambres de passagers qui pourraient convenir à des députés. Nous n'avons pas de difficulté à les remplir. Il n'y a que trois de nos cargos qui aient de ces chambres. Nous avons 8 cargos, mais il n'y en a que 3 qui sont aménagés pour le service des passagers, de telle sorte que cela fait en tout 36 chambres.

M. FULTON: Avez-vous ici les prix de certains voyages typiques?

M. GORDON: Oui. Nous avons beaucoup de brochures publicitaires, mais, naturellement je ne les ai pas ici. Le voyage aller et retour coûterait près de \$500, environ \$450. Je vous prie de ne pas mentionner ce renseignement non officiel. Je vous ferai parvenir une brochure publicitaire qui contient tous les renseignements voulus.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Qu'est-ce qui est arrivé au *Canadian Challenger* pour qu'il ait besoin de réparation?

M. GORDON: Le gouvernail fonctionnait mal. Quelle est la cause de cet accident, monsieur Sauvé?

M. SAUVÉ: Le gouvernail était endommagé. C'est là un de ces malheureux accidents qui arrivent d'une façon inattendue. Le vaisseau s'est trouvé complètement hors de service. Cet accident s'est produit à la Grenade et il a fallu remorquer le cargo de la Grenade jusqu'à Halifax.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La réparation de ce dommage ne tombe pas dans des travaux ordinaires d'entretien, n'est-ce pas?

M. GORDON: Non. Il est heureux que l'accident se soit produit par un temps assez calme. Si la mer avait été houleuse, nous aurions pu perdre le vaisseau.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): J'ai une autre question à vous poser. Les employés de la *Canadian National (West Indies) Steamships* font-ils partie de l'effectif général du National-Canadien ou forment-ils un groupe à part?

M. GORDON: Ils forment un groupe à part, mais ils sont compris dans le groupe auquel s'appliquent les dispositions de la Caisse de pensions du National-Canadien.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Font-ils partie du groupe qui comparait actuellement devant le Comité de conciliation?

M. GORDON: Non.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Afin que nous puissions nous rendre un compte exact de la situation dans laquelle nous sommes, prévoyez-vous pour l'année en cours des difficultés semblables pour ce groupe d'employés?

M. GORDON: Nous avons aussi, naturellement, des ententes syndicales avec ce groupe d'employés, mais ces ententes n'expireront qu'au mois d'octobre. Aucune demande ne nous a été présentée.

M. KNIGHT: Je voudrais demander à M. Marler s'il y a des considérations autres que des considérations de bénéfices qui portent le Gouvernement du Canada à maintenir ce service. Je m'excuse de ne pas citer le texte même de son discours.

L'hon. M. MARLER: Je ne puis vous faire aucun reproche pour cela. Monsieur le président, je vous dispense de lire les quatre premières pages de ce discours, mais j'ai conclu en déclarant que le gouvernement ne croit pas qu'un déficit annuel de \$200,000 soit un prix trop élevé pour le maintien d'un bon service de navigation entre le Canada et les Antilles en raison des facteurs tangibles et intangibles de notre commerce et en raison aussi des relations que nous devons entretenir avec les Antilles.

M. KNIGHT: Voilà justement les paroles que je voulais voir figurer au compte rendu.

L'hon. M. MARLER: Je voudrais ajouter un mot sur cette question, monsieur le président. Pendant les vacances de Noël j'étais à la Barbade . . .

M. FULTON: Y êtes-vous allé par la *Canadian National Steamships* ?

M. BELL: Il n'a pu se réserver une place sur la liste des passagers.

L'hon. M. MARLER: Donc j'étais à la Barbade pendant les vacances de Noël et j'ai entendu dire qu'on s'intéresse, entre autres choses, à l'achat des pommes du Canada. Et il y a aussi, comme M. Batten l'a fait remarquer un peu plus tôt, la question du transport du poisson de Terre-Neuve. Je crois personnellement que c'est une excellente chose pour le commerce du Canada de maintenir un service de navigation entre le Canada et les Antilles en vue d'activer le commerce d'importation et d'exportation. Je crois que le commerce serait encore plus considérable si le manque de numéraire dans cette île n'obligeait pas à restreindre les importations qu'il faut payer en dollars canadiens.

M. BELL: Monsieur Marler, quand nous aurons complété l'aménagement frigorifique de ces cargos, seront-ils en état de faire le genre de transport que vous venez de mentionner ?

M. GORDON: Je pourrais répondre à cette question. Il y a ici une situation semblable à celle que nous avons signalée à l'égard des coefficients de chargement des chemins de fer. Les installations frigorifiques de ces vaisseaux seront terminées vers le mois de mai ou de juin. Il y en a déjà deux qui sont terminées. Et les autres le seront probablement en mai ou en juin.

M. BELL: Sur quels vaisseaux ?

M. GORDON: Tous les vaisseaux auront ces installations frigorifiques et nous croyons qu'ils pourront alors se charger de tout le trafic disponible, sauf peut-être au mois de décembre, alors qu'il y a une grande demande de pommes autour de la saison de Noël. Les vaisseaux ne pourraient peut-être pas suffire à la besogne à ce moment. Sauf cette exception, nous croyons que nous aurons assez d'espace disponible pendant toute l'année.

M. BELL: Monsieur Gordon, à propos de la recherche de nouveaux clients et de nouveaux contrats de fret dans toute la région des Antilles, je crois que vous avez déclaré l'année dernière que vous avez des représentants ou des agents qui travaillent à l'augmentation de la clientèle de notre ligne de navigation. À ce propos, je me demande si on a songé à établir un service à Haïti.

M. GORDON: Je crois que c'est le bon moment pour moi d'attirer votre attention sur un certain point. Depuis que nous avons vendu nos vaisseaux du type "Lady", nous avons fait de notre service de navigation un service presque exclusivement commercial. Dans le passé, nos vaisseaux de passagers et nos croiseurs de luxe constituaient le facteur le plus important de toute l'exploitation et maintenaient toute l'entreprise à un niveau fortement déficitaire. Depuis que nous avons abandonné ce service de luxe, nous avons gardé un peu d'espace pour le transport des passagers, mais non dans les mêmes conditions de luxe, et nous avons pu faire porter nos efforts plus particulièrement sur le transport du fret. Je suis heureux de profiter de la présence ici de M. Sauvé pour lui rendre à ce sujet un tribut d'hommages tout particulier. M. Sauvé est devenu notre directeur général au mois d'avril dernier et il a employé tous les moyens possibles pour augmenter notre volume de fret. À cette fin il a fait une étude complète de la situation en vue de recommander de nouvelles améliorations et d'établir des services dans un plus grand nombre de ports des Antilles. Je crois que Haïti est l'un des endroits que nous avons en vue à l'heure actuelle. Nous ferons des expériences au cours de l'année afin de découvrir s'il nous est possible d'établir un service à cet endroit. Il se peut que certaines de ces expériences ne soient pas payantes, mais nous allons les faire payer quand même pour découvrir s'il est possible d'établir ce service tout en conservant nos horaires. Nous faisons encore des efforts pour augmenter notre volume de fret.

M. BELL: Êtes-vous parfaitement satisfaits de la grosseur de votre flotte à l'heure actuelle et prévoyez-vous des développements nécessaires dans un avenir prochain ?

M. GORDON: Pour ce qui est des prévisions, je dois vous dire que je regarde assez loin dans l'avenir. Pour le moment, et je crois que M. Sauvé s'accordera avec moi sur ce point, je crois que notre flotte suffit au trafic actuel. Si nous développons d'autres possibilités qui justifieraient l'acquisition d'un autre vaisseau, nous n'hésiterons pas à faire une recommandation en conséquence. Du reste, nous pouvons toujours nolisier un vaisseau et le mettre aussitôt en service. Ce serait probablement la première mesure que nous prendrions si notre trafic venait à se développer. Je n'entrevois pas de développements immédiats. S'il s'en produisait, nous n'hésiterions pas à faire les recommandations nécessaires.

M. BELL: Si vous aviez à faire de nouveaux achats, monsieur Gordon, avez-vous envisagé la possibilité de vous procurer un type de vaisseau qui vous permettrait de transporter plus de passagers ? Je me rends compte qu'il y a des règlements qui restreignent le nombre de passagers qu'un vaisseau peut transporter sans service médical; mais il n'y a pas de raison pour qu'un océanique ne transporte pas un nombre plus considérable de passagers dans une classe de semi-luxe tout en fournissant les services de fret et les services frigorifiques nécessaires.

M. GORDON: La proposition que vous faites présente une objection à laquelle je suis en mesure de répondre, je crois, sans avoir recours à M. Sauvé. La difficulté, c'est qu'un service de passagers comme celui que vous venez de mentionner doit avoir un itinéraire et un horaire réguliers. Il faut arriver à tel endroit à telle heure. Tandis que, pour le transport du fret, il faut savoir s'adapter aux circonstances. Nous avons établi nos horaires pour le transport du fret et ces horaires ne nous obligent pas à la même régularité que le service des passagers. En d'autres termes, on ne peut traiter les passagers comme des sacs de farine. Vous êtes bien de mon avis, n'est-ce pas, monsieur Sauvé ?

M. SAUVÉ: Absolument.

M. GORDON: D'après ce que je peux voir, il n'y a pas assez de demandes dans le domaine du trafic-passagers pour nous porter à croire que nous rétablirons ce service, particulièrement la classe de luxe. La clientèle des voyageurs à destination des Antilles a tellement adopté l'avion qu'il est inutile à un service de navigation d'entrer en concurrence.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez déjà parlé de la difficulté qu'il y a à augmenter le nombre des ports desservis par vos vaisseaux. À la lumière de ces renseignements je devine un peu la réponse que vous allez faire à ma question. Avez-vous songé à relier à votre service des Antilles la voie maritime du St-Laurent, quand celle-ci sera ouverte ?

M. GORDON: Non, nous n'avons pas songé précisément à relier la voie maritime du St-Laurent à notre service des Antilles. Je doute fort qu'il soit possible de faire ce raccordement et, de plus, nous n'avons pas l'intention de faire passer nos vaisseaux dans les canaux pour remonter à l'intérieur du pays. Nous n'avons pas cette intention. Il se peut, cependant, que nous puissions prolonger notre service jusqu'à Montréal. Mais je doute fort que nous le prolongions jamais plus loin que cela. Voilà un problème que le développement de la voie maritime du St-Laurent va nous obliger d'examiner avec soin.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que les vaisseaux que vous possédez sont capables de faire la navigation dans les canaux ?

M. GORDON: M. Sauvé me dit qu'ils le sont. Mais ce service serait-il avantageux au point de vue financier ? Voilà une autre question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je suppose que ce service ne sera pas avantageux, à moins que vous n'ayez une flotte plus considérable.

M. SAUVÉ: Non, ce n'est pas la grosseur de la flotte qui rendrait le service avantageux. C'est le volume du trafic. En supposant que l'on prolonge le service jusqu'à Toronto et à Port Colborne, il n'y aura pas beaucoup de trafic

d'importation destiné à ces ports. La principale denrée d'importation est le sucre.

M. BELL: Si vous vous rendiez jusqu'à Toronto, il faudrait modifier votre horaire, n'est-ce pas ?

M. GORDON: Oui, d'au moins sept jours.

M. FULTON: Eh bien, voilà une chose dont Toronto devra se passer.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que le programme dont il est ici question va compléter l'aménagement frigorifique de tous vos vaisseaux ?

L'hon. M. MARLER: Monsieur le président, avant que nous nous éloignions de la question que nous étions à discuter, me permettriez-vous de faire une observation ? Quand j'ai parlé l'autre jour à la Chambre des communes du maintien de ce service de navigation, M. Bell m'a demandé si je ne me souvenais pas qu'on a fait remarquer à la dernière session que ces vaisseaux sont en très mauvais état et que, si l'on faisait de nouveaux plans pour l'avenir, il serait essentiel de les mettre tout de suite en bon état. Je voudrais savoir en quel état sont les vaisseaux à l'heure actuelle afin que ce renseignement puisse figurer au compte rendu.

M. BELL: Avant qu'on ne réponde à cette question, me serait-il permis de dire que, lors de la discussion, je n'ai pas considéré que la chose était assez importante pour soulever la question de privilège. J'ai simplement voulu dire que notre situation était grave au point de vue de la concurrence et que la gravité de cette situation dépendait du manque d'installations frigorifiques. Dans l'excitation du moment, je ne me suis pas exprimé clairement. Quoi qu'il en soit, je serais intéressé à connaître la réponse à la question qui a été posée.

M. GORDON: Eh bien, voici. Tous nos vaisseaux sont maintenus en parfait état. Il n'y a aucun doute au sujet de leur sécurité et de leur capacité de transporter tout le fret qui se présente.

M. BELL: Quel est l'âge moyen de ces vaisseaux ?

M. GORDON: Ils ont été mis en service entre 1945 et 1947. Les plus vieux datent de 1945 et les plus récents, le *Canadian Challenger* et le *Canadian Constructor*, datent de 1947. Par conséquent, ce ne sont pas des vaisseaux qui sont vieux.

M. BELL: Comment se comparent-ils pour la vitesse avec les vaisseaux de la *Saguenay Terminals* et de l'*Alcoa* ?

M. SAUVÉ: Nos vaisseaux à moteurs se comparent très favorablement avec ceux de l'*Alcoa* et de la *Saguenay Terminals*. Ils font environ 10 à 11 nœuds.

M. GORDON: Il n'y a que trois vaisseaux à moteurs en service.

M. KNIGHT: Je n'ai plus qu'une question à vous poser. Quelles sont les raisons qui ont amené l'abolition du fonds de remplacement des vaisseaux ?

M. GORDON: Voici. Ce fonds a été constitué par l'assurance provenant du coulage des vaisseaux du type "Lady". Il y avait cinq de ces vaisseaux. Trois ont été coulés pendant la guerre et le montant d'assurance perçu de ce fait a servi à constituer un fonds de remplacement venant s'ajouter au fonds de la dépréciation annuelle en vue du rachat des obligations émises pour le financement de ces vaisseaux lorsqu'ils ont été mis en service.

M. POWER (*Québec-Sud*): Est-ce que le Lady Grey était l'un de ces vaisseaux ?

L'hon. M. MARLER: Non, le Lady Grey est un brise-glaces.

M. KNIGHT: Il n'y a plus rien maintenant dans le fonds de remplacement des vaisseaux ?

M. GORDON: Il n'existe pas de fonds sous ce titre, mais nous mettons de côté chaque année de la façon régulière un certain montant pour la dépréciation.

M. KNIGHT: Je le sais, mais ce montant de dépréciation n'est pas nécessairement affecté à cette fin particulière.

M. GORDON: Cela est exact.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le rapport est adopté ?

Adopté.

Proposé par M. Culloch, appuyé par M. Légaré, que le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soit adopté.

J'attire maintenant votre attention sur le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* qui figure à la page 9 du document que nous avons étudié tout à l'heure.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED

BUDGET DES IMMOBILISATIONS ET BUDGET D'EXPLOITATION

Année 1956

	1956 Prévisions	1955 Dépenses réelles
	\$	\$
COMPTE DU REVENU		
Recettes d'exploitation.....	5,750,000	5,946,605
Dépenses d'exploitation.....	5,900,000	5,995,684
Déficit net d'exploitation.....	150,000	49,079
Revenu du fonds de remplacement des vaisseaux.....		23,927
Bénéfices réalisés par la liquidation des valeurs du fonds de remplacement des vaisseaux.....		53,853
Montant disponible pour le service des intérêts.....	150,000	28,701
Montant requis pour le paiement des intérêts à 5% sur une somme de \$9,400,000 en obligations de 25 ans, échéance le 1 ^{er} mars 1955.....		78,333
Intérêts sur les avances du Gouvernement.....	50,000	46,332
Déficit.....	200,000	95,964
BUDGET DES IMMOBILISATIONS		
Amélioration générale.....	80,000	90,273

NOTE:—Les fonds requis pour les dépenses d'immobilisations doivent provenir des dépréciations accumulées.

M. GORDON: Il y a peu de chose à dire à ce sujet, monsieur le président. Le budget s'explique de lui-même. Nous avons fait une estimation du compte des revenus qui indique un déficit net d'exploitation de \$150,000. Avec l'intérêt sur les avances du gouvernement, cela fait un montant de \$200,000. Du budget des immobilisations nous ne demandons que \$80,000 pour compléter l'installation du système frigorifique dont nous avons parlé dans le rapport. Le \$7,000 est un fonds général pour les dépenses imprévues.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser sur ce budget? Le budget est-il adopté?

Adopté.

Proposé par M. Knight, appuyé par M. Power (*Québec-Sud*), que le budget de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soit adopté.

Il y a maintenant un certain nombre de crédits relatifs aux chemins de fer Nationaux du Canada qui nous ont été référés. Le premier est le crédit n° 454, Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et ports terminus, déficit, 1956.

Proposé par M. McCulloch, appuyé par M. Carrick, que ce crédit soit adopté.

Adopté.

Crédit n° 460, Service de transbordement de North-Sydney à Port-aux-Basques et ports terminus, déficit pour 1956.

Proposé par M. Batten, appuyé par M. Bell, que ce crédit soit adopté.

M. FULTON: Y a-t-il quelque chose dans ce crédit qui indique que le *William Carson* est hors de service?

L'hon. M. MARLER: Le *William Carson* fait le service entre la Nouvelle-Écosse et Argentinia (T.-N.) en attendant que le terminus de Port-aux-Basques soit prêt pour ce vaisseau.

M. FULTON: Est-ce que le fait que ce service n'est pas exploité à l'heure actuelle a un certain effet sur le montant du crédit en question ?

M. GORDON: Le fait que vous mentionnez a un certain effet, dans la mesure où le *William Carson* ne transporte pas son plein chargement à Argentinia. Il n'est employé que pour un service temporaire. Quand il prendra son service régulier de North-Sydney à Port-aux-Basques, il y aura, je suppose, une augmentation de recettes. Je n'en suis pas certain, mais je suppose que le montant du déficit sera réduit.

M. BELL: Est-ce que ce crédit comprend certaines autres dépenses qu'il a fallu faire à l'égard de la mise en service du *William Carson* ?

L'hon. M. MARLER: Non. Ces dépenses figureront dans les crédits du ministère des Travaux publics.

Le PRÉSIDENT: Proposé par M. Batten, appuyé par M. Bell, que ce crédit soit adopté.

Adopté.

Crédit n° 466, Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Proposé par M. Murphy, appuyé par M. St-Laurent (*Témiscouata*), que le crédit n° 466 soit adopté.

Adopté.

Crédit n° 467, *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déficit, 1956.

Proposé par M. McCulloch, appuyé par M. Byrne que le crédit n° 467 soit adopté.

Adopté.

Nous en venons maintenant aux rapports des vérificateurs pour le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons avec nous aujourd'hui les vérificateurs, MM. Turville et Morison. Avant que nous nous mettions à l'étude du rapport des vérificateurs, je désire remercier M. Donald Gordon et son assistant des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'excellent exposé qu'il nous ont fait relativement aux rapports des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

Êtes-vous prêts à entendre la lecture du rapport des vérificateurs ?

M. CARRICK: Je propose que nous considérions la lecture du rapport comme ayant été faite.

Le PRÉSIDENT: Proposé par M. Carrick, appuyé par M. Batten, que le rapport soit considéré comme ayant été lu.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

Coristine Building

410 St. Nicholas Street

Montreal 1

LE 7 MARS 1956.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

À l'Honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes du Réseau des Chemins de Fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1955 en vertu de la Loi des Chemins de Fer Nationaux du Canada, et par votre entremise, nous soumettons maintenant notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. À cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables et financiers au quartier général du Réseau dans le but commun d'assurer à celui-ci un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. Le Réseau est également protégé au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur. Les sondages des vérificateurs ont été pratiqués aux bureaux du quartier général du Réseau, ainsi que dans les régions et propriétés exploitées séparément au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et à Paris (France).

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan consolidé et de l'état consolidé du revenu.

Sauf dans le cas d'Air-Canada, le Réseau National ne possède pas suffisamment d'actions des compagnies affiliées pour exercer un vote majoritaire. En conséquence, ces compagnies ne sont pas considérées comme parties intégrantes du Réseau, et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans la majorité des cas, ces comptes sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du Réseau et de représentants d'intérêts extérieurs.

La revision de la structure générale du Réseau a encore progressé au cours de l'exercice, la Muskegon Railway and Navigation Company ayant été fusionnée à la Grand Trunk Western Railroad Company. Deux compagnies de lotissement ont été dissoutes vers la fin de l'année et ont fait l'abandon de leur charte.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU REVENU

Surplus de l'exercice

Au regard de l'exercice précédent, les revenus nets d'exploitation ferroviaire ont augmenté de \$39,904,000. Les revenus bruts se sont accrus de \$42,452,000, principalement par suite d'une augmentation de \$36,198,000 dans les revenus du transport des marchandises, tandis que les frais d'exploitation ferroviaire haussaient de \$2,548,000.

Déduction faite de la provision pour les impôts et loyers, le revenu net d'exploitation ferroviaire et le revenu net d'autres sources accusent des augmentations respectives de \$36,071,000 et de \$3,882,000.

Compte tenu de la provision pour les frais fixes, le surplus de l'exercice s'élève à \$10,717,000, somme payable au Gouvernement du Canada en dividende sur sa tranche d'actions privilégiées.

On a calculé la dépréciation des immobilisations de la même façon qu'au cours de l'exercice précédent. À ce sujet, nous vous invitons à consulter les notes au chapitre suivant sur le bilan consolidé.

Nous avons reçu des officiers préposés à l'exploitation et à l'administration, des certificats à l'effet que les propriétés immobilières et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice; que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, on a effectué toutes les désaffectations nécessitées, au cours de l'année, par l'usure et la vétusté, et qu'on a donné avis de toutes ces désaffectations au service de la comptabilité.

BILAN CONSOLIDÉ

Disponibilités et exigibilités

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Le Chemin de Fer a procédé à un inventaire extra-comptable de son matériel et de ses approvisionnements au 30 septembre 1955 et, à ce sujet, nous avons reçu des fonctionnaires compétents des certificats attestant :

- (a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou déterminées par une estimation prudente quand on ne pouvait les compter, peser ou mesurer, et
- (b) Que la valeur d'inventaire a été établie d'après le prix coûtant du matériel une fois pesé, basé sur le coût moyen pondéré dans le cas des traverses, des rails et du combustible, et sur le prix des plus récentes factures quant au matériel neuf dans les magasins généraux, ainsi que sur la valeur utile approximative ou sur la valeur marchande dans le cas des matériels usagés encore utilisables et de ceux qui étaient démodés et au rebut, compte tenu de leur état.

Comme l'inventaire réel excédait les soldes au grand-livre, on a fait concorder ceux-ci avec l'inventaire en créditant les frais d'exploitation ferroviaire.

Placements dans des compagnies affiliées non consolidées

Ces placements comprennent des actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au Réseau National sans en faire partie. Sauf dans le cas d'Air-Canada, il s'agit de placements effectués conjointement avec d'autres chemins de fer principalement dans le but d'obtenir les avantages découlant de l'échange du trafic et de l'usage des termini. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix coûtant ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission.

Immobilisations

Les immobilisations des compagnies incorporées dans la comptabilité du Réseau National au 1^{er} janvier 1923 ont été soumises, comme il convient, aux réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut alors autorisée sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer du gouvernement canadien. Depuis le 1^{er} janvier 1923, les additions et améliorations au Réseau, moins les désaffectations, figurent au prix coûtant. Au cours de l'exercice sous revue, les additions et améliorations, moins les désaffectations, se sont totalisées à \$48,081,000 au regard de \$147,462,000 l'année précédente.

Avoirs divers et frais différés

Les placements compris sous cette rubrique consistent surtout en obligations du Gouvernement du Canada évaluées au prix coûtant et comprennent diverses catégories de valeurs non inscrites détenues surtout en vue du trafic qu'elles peuvent favoriser et estimées au prix coûtant ou à un prix inférieur.

Les frais différés comprennent surtout des paiements différés de consentement mutuel; divers comptes recouvrables plus tard; la valeur comptable des immeubles inutilisés en attendant leur démolition ou leur vente; la valeur approximative de récupération du matériel et des immeubles désaffectés; le coût non amorti de la mise en exploitation des carrières de ballast, dont l'amortissement s'effectue au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération du matériel non périssable dans les carrières de ballast et sur d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant enquête auprès d'autres voituriers, et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Placements temporaires de fonds, fonds de pension et d'assurance

Sous cette rubrique, on inclut des titres du Réseau d'une valeur nominale globale de \$42,449,000, ainsi que des obligations du gouvernement fédéral et des obligations émises ou garanties par des gouvernements provinciaux, au montant

de \$117,928,000, établies au prix coûtant. En fin d'exercice, la valeur marchande des titres gouvernementaux était de 2.49% inférieure à leur prix coûtant.

Le fonds de pension s'établit à \$128,000,000; il a augmenté de \$25,500,000 au cours de l'année.

Autres engagements et comptes d'ordre

Les principaux postes compris sous cette rubrique sont les soldes à payer sur des indemnités pour accidents de travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec; des pourcentages retenus des entrepreneurs jusqu'à ce que les travaux soient complétés; des paiements de principal et intérêts différés d'un commun accord; le montant estimatif exigible pour blessures corporelles; le montant estimatif exigible en cas d'excédents de réclamations; la portion approximative des ports payés sur les marchandises en transit; l'excédent des revenus sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; la provision pour la démolition ou la vente des immeubles inutilisés, et d'autres comptes sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Dette à long terme

Au cours de l'exercice, on a racheté des titres du Réseau d'une valeur nominale de \$76,606,000 qui étaient détenus par le public. Les prêts consentis par le Gouvernement du Canada ont augmenté de \$72,673,000.

Valeur nette aux actionnaires

Conformément à la section 6 de la Loi sur la revision du capital des Chemins de Fer Nationaux, le ministre des Finances a acheté au pair de la Compagnie, au cours de l'exercice, 20,369,678 actions privilégiées à 4%, d'une valeur nominale d'un dollar, équivalant à trois pour cent des revenus bruts d'exploitation du Réseau pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1955. En janvier 1956, on acquérait 1,782,234 actions privilégiées additionnelles d'une valeur nominale équivalente à trois pour cent des revenus bruts du mois de décembre.

Remarque générale

En 1955 et au début de 1956, on a encore développé l'utilisation de machines comptables aux fins de la comptabilité et de la statistique. Cette mécanisation franchira de nouvelles étapes d'ici à l'été de 1956.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties comme suit dans les comptes du bilan du Réseau:

- (a) Dollars des États-Unis — au pair du change du dollar.
- (b) Livres sterling — à l'ancien taux nominal de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre. (L'actif en livres sterling ne représente qu'environ .04% de l'actif total figurant au bilan consolidé.)
- (c) Francs français — à environ 15 francs par dollar pour le placement initial dans l'Hôtel Scribe et 359 francs par dollar pour les comptes du fonds de roulement.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre,
l'expression de notre haute considération,

(Signé) GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet du rapport des vérificateurs? Tout d'abord au sujet du rapport de la vérification du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. FULTON: Je n'ai que quelques petites questions à poser. En lisant le rapport des vérificateurs je n'ai remarqué nulle part qu'ils attirent notre attention sur des points qu'ils considèrent très importants ou qui exigent des mesures remédiatrices.

M. FRANK P. TURVILLE (*vérificateur de George A. Touche and Company*): Vous avez raison.

M. FULTON: Cependant, à la page 2 de votre rapport, sous la rubrique, "Bilan consolidé" vous dites que le chemin de fer a procédé à un inventaire extra-comptable de son matériel au 30 septembre 1955 et, à la fin de cette rubrique, vous dites:

"Comme l'inventaire réel excédait les soldes au grand-livre, on a fait concorder ceux-ci avec l'inventaire en créditant les frais d'exploitation ferroviaire.

Je dois vous dire tout d'abord que je ne puis rien trouver à ce sujet dans le rapport annuel du chemin de fer. Est-ce compris tout simplement dans le total général des frais d'exploitation?

M. TURVILLE: Oui, monsieur Fulton. Cela est crédité aux dépenses d'exploitation du chemin de fer et réparti aux comptes des diverses régions.

M. FULTON: Et cela aurait pour effet de réduire jusqu'à un certain point les dépenses d'exploitation?

M. TURVILLE: Cela est exact.

M. FULTON: Pourriez-vous nous donner le total de cette réduction?

M. TURVILLE: Je peux vous le donner sous forme de pourcentage du matériel utilisé. C'est un très petit pourcentage. C'est environ un cinquième pour cent du matériel employé au cours de l'année.

M. FULTON: Afin que nous puissions évaluer le résultat de cette opération, je suppose que c'est une opération qui ne se reproduit pas régulièrement.

M. TURVILLE: Non. Il y a un surplus presque tous les ans.

M. FULTON: Je ne l'ai pas remarqué dans votre rapport précédent. Peut-être qu'il y était. Excusez-moi, je le vois ici.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur Turville, je voudrais vous poser une couple de questions. Vous avez probablement entendu M. Gordon nous dire qu'il y a eu des modifications dans le système de comptabilité par suite d'un règlement de la Commission des Transports. Mais, si je l'ai bien compris, il a dit que cela a produit peu de différence dans le tableau général que nous avons ici et qu'il en sera ainsi l'année prochaine. Êtes-vous, vous aussi, du même avis?

M. TURVILLE: Étant donné que j'exerce les fonctions de vérificateur, je ne crois pas que ce soit là une question qu'on aurait droit de me poser en ce moment. Nous avons vérifié les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1955, mais nous n'avons pas examiné beaucoup les comptes de 1956. J'ai vu certains chiffres qui semblaient indiquer qu'il n'y aura pas de différence, mais je suis certain que vous ne vous attendez pas que je dise que je m'accorde avec M. Gordon dès aujourd'hui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quoi qu'il en soit, que la question soit équitable ou non, je crois que vous y avez répondu. J'ai une autre question à vous poser. Dans un des derniers paragraphes de votre rapport, vous dites qu'on a encore développé l'utilisation des machines comptables. Est-ce qu'il vous semble que, dans l'installation de ce système, on a employé ce qu'il y a de plus moderne en fait d'automation afin de réduire nos frais autant que possible?

M. TURVILLE: Je sais que les divers services des chemins de fer Nationaux du Canada ont pris un très vif intérêt à cette question et qu'ils n'ont pas accepté à la légère les appareils qui leur ont été offerts. L'installation d'un système de

ce genre est une opération lente, mais on a réalisé des progrès en ce sens et les appareils qu'on a installés dans la région centrale, dans la région de l'Ouest et ailleurs indiquent un réel progrès.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voici maintenant une question raisonnable à vous poser. Notre installation est-elle comparable à celle qui est employée par les compagnies commerciales dont vous êtes les vérificateurs ?

M. TURVILLE: Certainement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Elle est comparable ?

M. TURVILLE: Assurément.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Voici une autre question. Je vois que vous dites à la première page de votre rapport que vous ne vérifiez pas les comptes des compagnies affiliées dans lesquelles le réseau national ne possède pas suffisamment d'actions pour exercer un vote majoritaire.

M. TURVILLE: C'est exact.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Mais examinez-vous les rapports vérifiés ?

M. TURVILLE: Oui, nous prenons connaissance des rapports vérifiés de ces compagnies qui sont certifiés conformes par des comités conjoints du National-Canadien et les autres chemins de fer intéressés.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Combien de fois ces rapports vous sont-ils présentés ?

M. TURCOTTE: Une fois par année. Quelquefois ils nous arrivent en retard.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que vous ne les examinez pas à des intervalles réguliers, à chaque trimestre ou à chaque semestre par exemple ?

M. TURVILLE: Non. Nous les examinons à la fin de l'année. Je dois dire que nous ne les avons pas aussi vite que le rapport du réseau National.

M. MORISON: Il faut d'abord qu'ils soient examinés par les compagnies en question.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Bien que vous n'en fassiez pas la vérification, ces rapports que vous recevez et qui ont une certaine portée sur votre rapport, semblent-ils exacts ?

M. MORISON: Oui, dans la mesure où nous pouvons en juger sans faire l'examen des livres.

M. FULTON: J'ai une autre question à poser. Elle porte sur la rubrique "Avoirs divers et frais différés". Il y a là une phrase que je ne comprends pas. Je serais heureux si vous ou M. Gordon pouviez me l'expliquer. Le premier paragraphe se lit comme suit:

"Les placements compris sous cette rubrique consistent surtout en obligations du Gouvernement du Canada évaluées au prix coûtant et comprennent diverses catégories de valeurs non inscrites détenues surtout en vue du trafic qu'elles peuvent favoriser et estimées au prix coûtant ou à un prix inférieur."

Voudriez-vous avoir la bonté de m'expliquer cette phrase ?

M. TURVILLE: Je crois que la chose a été mentionnée l'année dernière et qu'on vous a donné une explication à ce sujet. Ces valeurs comprennent des hôtels et des compagnies d'élevateurs à grains que les chemins de fer Nationaux du Canada ne possèdent pas et ne contrôlent pas.

M. FULTON: Il s'agit de valeurs détenues surtout en vue du trafic qu'elles peuvent favoriser ?

M. TURVILLE: Oui. L'hôtel *Admiral Beatty* est l'une de ces propriétés qui n'appartiennent pas au National-Canadien, mais dont le National-Canadien possède une partie des actions.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Une autre question, monsieur Turville. Vous pourriez probablement trouver plus vite que moi le renseignement que je désire. Connaissez-vous le surplus de l'inventaire après votre vérification ?

M. TURVILLE: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Quel en est le montant ?

M. TURVILLE: Un million deux cent mille dollars.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vois que ce montant a été crédité aux dépenses d'exploitation comme dans le cas d'Air-Canada.

M. TURVILLE: Oui.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce là une répétition de votre question, monsieur Fulton ?

L'hon. M. MARLER: Oui, jusqu'à présent.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Je vous demande pardon.

M. TURVILLE: Ce surplus est plus considérable que d'ordinaire cette année en raison du fait qu'un grand nombre de vos tas de charbon ont été épuisés. Vous savez ce que cela peut signifier. Ces surplus se sont accumulés et sont devenus considérables, ce qui arrive toujours quand vous épuisez un tas de charbon et que le résidu a été plus considérable que le résidu normal auquel vous vous attendiez.

Le PRÉSIDENT: Le rapport des vérificateurs sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada est-il adopté ?

Proposé par M. Fulton, appuyé par M. Power (*Québec-Sud*), que le rapport des vérificateurs sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada soit adopté.

Adopté.

Nous allons passer maintenant à l'étude du rapport des vérificateurs sur la *Canadian National (West Indies) Steamships*. Quelqu'un voudrait-il faire une proposition pour que ce rapport soit considéré comme ayant été lu ?

Proposé par M. Power, appuyé par M. Batten, que le rapport des vérificateurs sur la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soit considéré ayant été lu.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

Coristine Building

410 St. Nicholas Street

Montreal 1

LE 7 MARS 1956.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

À l'Honorable Ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le Ministre,

Nous avons vérifié les comptes de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour l'exercice clos le 31 décembre 1955, et soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Notre examen répond aux exigences généralement admises en vérification, et il a comporté les épreuves des registres de comptabilité et les autres procédés de vérification que nous avons jugé nécessaires dans les circonstances. À cet égard, nous avons collaboré avec les chefs des services comptables dans le but commun d'assurer aux *Steamships* un maximum de protection interne dans le contrôle des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toutes sortes. La Compagnie est également protégée au moyen de cautionnements émis par des assureurs de l'extérieur.

Notre expertise comprend la vérification et la certification du bilan et du compte de revenu.

Nous avons éprouvé les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories par un examen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres survenues après la fin de l'exercice, des dossiers départementaux et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes en nous abouchant directement avec les débiteurs et les créanciers.

Le fonds d'assurance, qui a augmenté de \$47,000 au cours de l'année, est constitué par des placements en titres du Gouvernement du Canada, des Chemins de Fer Nationaux du Canada (garantis par le Gouvernement du Canada), de provinces de Québec et d'Ontario, et en titres garantis par la province d'Ontario, ainsi que par des espèces et d'autres disponibilités. En fin d'exercice, le cours de ces titres était de 3.92% inférieur à leur prix coûtant.

Au cours de l'exercice, on a procédé à la liquidation du fonds de remplacement des navires et on a affecté le produit de cette opération, au montant de \$5,800,000, ainsi qu'une somme de \$3,600,000 fournie par le Gouvernement du Canada sous forme d'un prêt de \$2,000,000, portant intérêt au taux annuel de 2½%, remboursable en versements semestriels et d'un achat de capital-actions de \$1,600,000, au remboursement de l'émission de \$9,400,000 d'obligations de la Compagnie échéant le 1^{er} mars 1955. Par suite de ce refinancement, on a réduit de \$208,000 les frais nets d'intérêt, et on a réalisé un profit de \$54,000 sur la vente des valeurs comprises dans le fonds de remplacement des navires.

Les immobilisations en navires ont été établies, d'une façon générale, au prix coûtant moins la dépréciation accumulée. Au cours de l'année, on a calculé la provision pour dépréciation aux mêmes taux qu'au cours de l'exercice précédent, de la façon suivante:

- (a) les trois navires frigorifiques à moteur Diesel — 5%;
- (b) les cinq navires non frigorifiques — 3%.

Nous avons reçu des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été bien entretenu et maintenu en bon état de fonctionnement au cours de l'exercice.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, ces dernières sont généralement converties de la façon suivante aux comptes du bilan des Steamships:

- (a) Monnaie des États-Unis — au pair du change du dollar.
- (b) Autres monnaies étrangères — aux taux en cours.

Les montants en dollars mentionnés dans ce rapport sont exprimés au plus proche millier.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération,

(Signé) GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser au sujet de ce rapport?

M. BELL: Monsieur le président, je hasarde une question afin de prouver que nous nous intéressons à ce rapport. Je constate que la valeur des titres qui constituent le fonds d'assurance est de 4 p. 100 inférieure à leur prix coûtant. Pourriez-vous me dire quels sont les titres qui ont baissé à ce point en ces temps où le marché est à la hausse?

M. TURVILLE: Les obligations du Gouvernement du Canada, par exemple, et les obligations des provinces sont à la baisse. De même, les obligations du National-Canadien sont à un niveau plus bas en 1955 qu'à la fin de 1954. Cette situation ne diffère pas de la situation générale. Cela ne veut pas dire que ces obligations ont été payées trop cher.

M. BELL: Ces titres sont des obligations?

M. TURVILLE: Oui, tous ces titres sont des obligations.

M. HAMILTON (York-Ouest): Monsieur Turville, le procédé de vérification que vous décrivez au paragraphe 4 est-il le procédé généralement en vigueur? Vous dites que vous avez éprouvé les comptes, mais je suppose que vous n'avez pas demandé un certificat écrit des débiteurs ou des créanciers?

M. TURVILLE: Notre société de vérification a coutume de s'aboucher directement avec les débiteurs et les créanciers. Mais, dans le cas des sociétés comme les compagnies de chemin de fer, il est très difficile de procéder de cette façon, quand il y a un grand nombre de comptes répartis entre plusieurs régions. Naturellement, dans le cas présent, je crois que les soldes étaient surtout les soldes à présenter par les agents. Nous avons examiné les rapports des agents présentés à la compagnie de navigation.

M. MORISON: Nous les avons ensuite comparés aux recettes encaissées ultérieurement.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Vous avez fait une vérification subséquente. Et ce que vous n'avez pas vérifié cette année, vous le vérifierez l'année prochaine ?

M. MORISON: Nous vérifions tous les montants avant de certifier les comptes. Nous constatons que ces comptes sont réglés au cours de la période suivante, en janvier ou en février.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): La méthode de vérification est quelque peu différente, n'est-ce pas ? de la méthode que vous emploieriez pour une compagnie ordinaire ?

M. MORISON: Eh bien, les voyages dont il est question sont terminés maintenant. Ils n'étaient pas terminés à la fin de décembre, mais ils sont maintenant terminés. Nous avons constaté qu'ils étaient terminés avant de compléter la vérification.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le rapport des vérificateurs est adopté ?

Proposé par M. Power, appuyé par M. Bell, que le rapport des vérificateurs pour la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* soit adopté.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Je proposerais maintenant que le Comité se réunisse lundi après-midi à 3 heures afin d'étudier le rapport que nous devons présenter.

M. FULTON: Monsieur le président, avant que la séance soit levée, voudriez-vous me permettre de dire un mot ? L'année dernière, M. Macdonnell, qui était membre du Comité, a demandé que certains renseignements soient recueillis et figurent dans les tableaux statistiques. Il a demandé aussi certaines modifications dans la méthode de présentation du budget. En son nom et au mien — je suis certain que tous les autres membres du Comité s'accordent avec nous sur ce point — permettez-moi d'exprimer notre satisfaction au sujet de la méthode de présentation du budget des immobilisations cette année et au sujet du fait que les tableaux statistiques nous donnent tous les renseignements désirables. Je crois que l'on s'est rendu à nos demandes et je désire exprimer notre satisfaction à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: En votre nom je me fais aussi un devoir de remercier MM. Turville et Morison, qui représentent ici la Société des vérificateurs, pour l'étude approfondie qu'ils ont faite des comptes et pour l'assistance qu'ils nous ont fournie.

Le Comité s'ajourne.

M. TREVITT: Nous avons de vérification à costume de s'aligner directement avec les débiteurs et les créanciers. Mais, dans le cas des sociétés comme les compagnies de chemin de fer, il est très difficile de procéder de cette façon, même si y a un grand nombre de comptes répartis entre plusieurs régions. Naturellement, dans le cas présent, je crois que les aides étaient surtout les aides à présenter par les agents. Nous avons examiné les rapports des agents présentés à la compagnie de navigation.

M. MORISON: Nous les avons ensuite comparés aux recettes encaissées ultérieurement.

M. HAMILTON (York-Ouest): Vous avez fait une vérification subséquente. Et si que vous n'avez pas vérifié cette année, vous le vérifierez l'année prochaine?

M. MORISON: Nous vérifions tous les montants avant de certifier les comptes. Nous constatons que ces comptes sont réglés au cours de la période suivante, en janvier ou en février.

M. HAMILTON (York-Ouest): La méthode de vérification est quelque peu différente, n'est-ce pas? de la méthode que vous emploieriez pour une compagnie ordinaire?

M. MORISON: Eh bien, les voyages dont il est question sont terminés maintenant. Ils n'étaient pas terminés à la fin de décembre, mais ils sont maintenant terminés. Nous avons constaté qu'ils étaient terminés avant de compléter la vérification.

Le président: Est-ce que le rapport des vérificateurs est adopté?

Proposé par M. Power, appuyé par M. Bell, que le rapport des vérificateurs pour la *Canadian National (West Indies) Steamship Limited* soit adopté.

Adopté.

Le président: Je proposerais maintenant que le Comité se réunisse lundi après-midi à 3 heures afin d'étudier le rapport que nous devons présenter.

M. FURZON: Monsieur le président, avant que la séance soit levée, voudriez-vous me permettre de dire un mot? L'année dernière, M. Macdonnell, qui était membre du Comité, a demandé que certains renseignements soient recueillis et figurent dans les tableaux statistiques. Il a demandé aussi certaines modifications dans la méthode de présentation du budget. En son nom et au mien — je suis certain que tous les autres membres du Comité s'accordent avec nous sur ce point — permettez-moi d'exprimer notre satisfaction au sujet de la méthode de présentation du budget des immobilisations cette année et au sujet du fait que les tableaux statistiques nous donnent tous les renseignements désirables. Je crois que l'on s'est rendu à nos demandes et je désire exprimer notre satisfaction à ce sujet.

Le président: En votre nom je me fais aussi un devoir de remercier MM. Turville et Morison, qui représentent ici la Société des vérificateurs, pour l'étude approfondie qu'ils ont faite des comptes et pour l'assistance qu'ils nous ont fournie.

Le Comité s'ajourne.

